



Gemeente
Amsterdam

PLESOSTRAAT/NARITAWEG-MIDDEN

Inrichtingsplan openbare ruimte

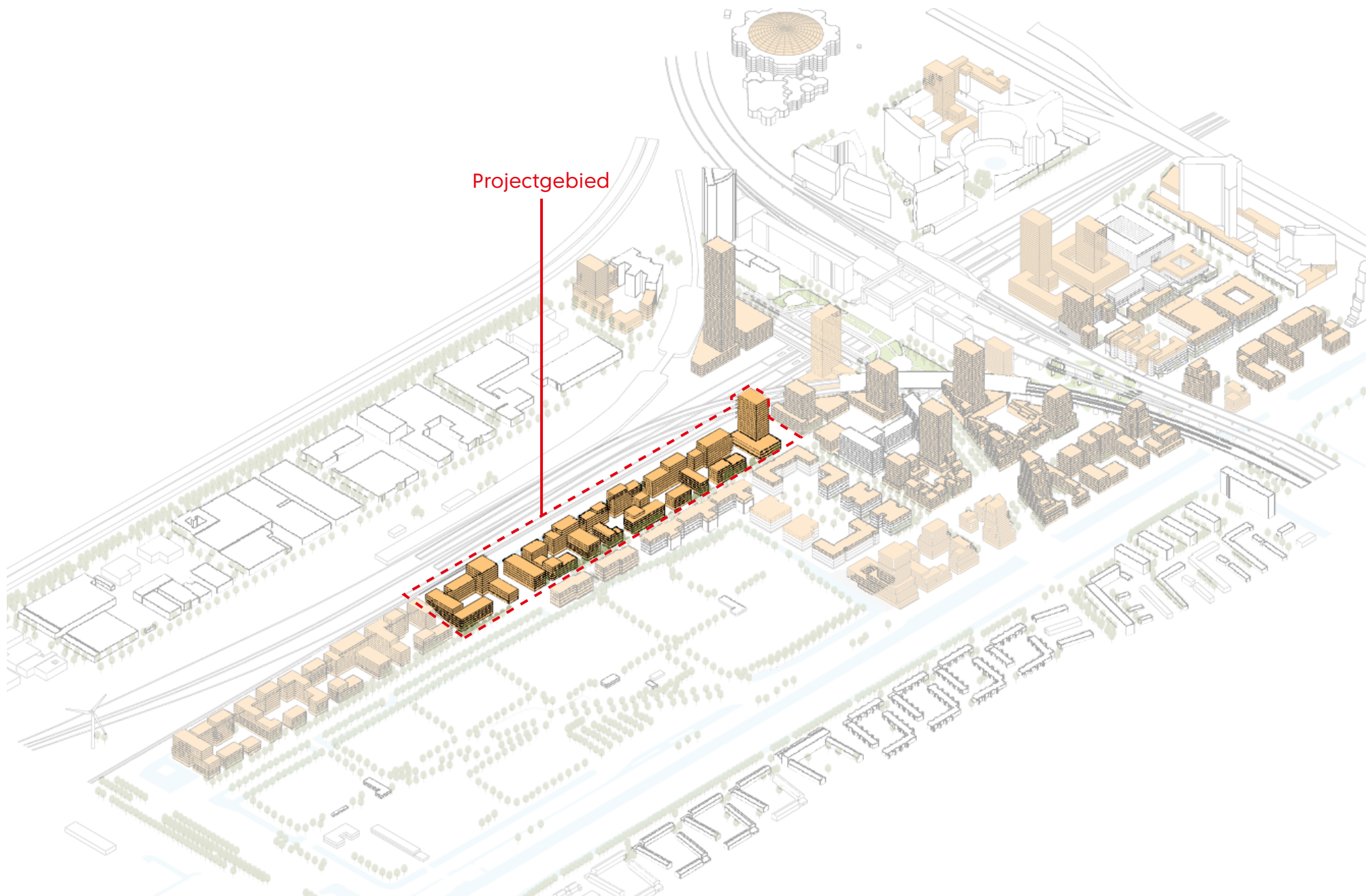
Maart 2026

Colofon

Opdrachtgever	Grond en ontwikkeling, Gemeente Amsterdam
Projectteam	Mounir Afqir, Sam van Asselt, Julie van Damme, Lieke van der Wijk en Willem van de Rijt
Ontwerpteam	Marleen van Egmond en Dennis Koomen
Versie	Maart 2026

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Context	6
2.1 Landschappelijke structuur	7
2.2 Stedenbouwkundig plan	7
3. Uitgangspunten en randvoorwaarden	10
2.1 Plan openbare ruimte 2021	10
2.2 Opgave en scope	11
2.3 Ambities Naritaweg voor de toekomst	13
4. Inrichtingsplan Openbare Ruimte	16
4.1 Verkeersontwerp	18
4.2 Kabels en leidingen	20
4.3 Ontsluitingen en parkeervoorzieningen	22
4.4 Afvalinzameling	24
4.5 Ruimte voor ontmoeting en loopstromen	26
4.6 Groenstructuur Sloterdijk Stationskwartier	28
4.7 Verlichting	37
4.8 Meubilair	37
4.9 Materialisering	38
4.10 Klimaatadaptatie	40
4.11 Ecologie	41
4.12 Profielen	42
5. Participatie	47
6. Planning en fasering	48



▲ Overzicht van waar het projectgebied zich bevindt in Sloterdijk Stationskwartier uit de visie 2040 (2021).

1. Inleiding

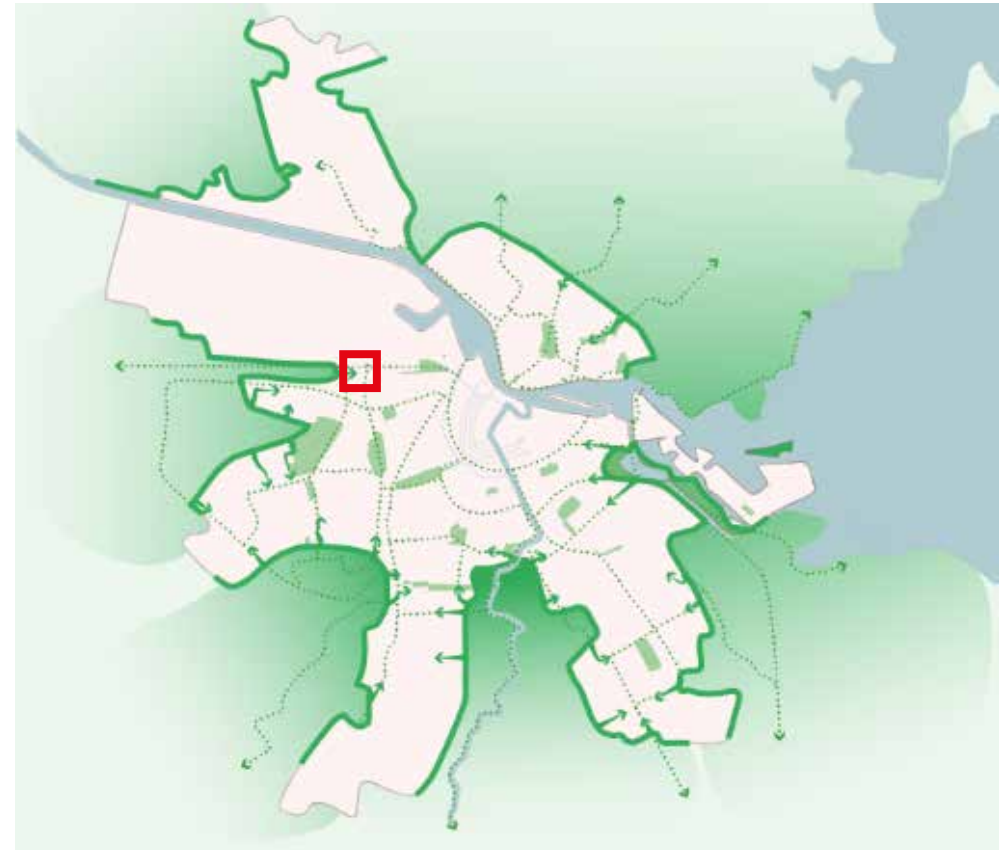
Sloterdijk Stationskwartier heeft zich de afgelopen jaren getransformeerd van een grijs kantorengedebied naar een bruisend, hoogstedelijk woon- en werkgebied, met station Sloterdijk als belangrijk openbaarvervoersknooppunt voor dit deel van de stad.

Sloterdijk Stationskwartier ligt op een bijzondere plek in de stad: midden in de Brettenscheg en op de overgang van Nieuw-West naar de Amsterdamse haven en het toekomstige Haven-Stad. De hoofdambitie voor dit gebied is om Sloterdijk Stationskwartier onderdeel te laten zijn van de Brettenscheg (zie afbeelding rechts). Dit betekent dat robuuste groene corridors nodig zijn om het Westerpark en de volkstuinten ten oosten van het gebied te verbinden met Sportpark Spieringhorn en daarachter de Bretten in het westen. De Arlandaweg, Barajasweg en Naritaweg vormen hiervoor de ruggengraat.

Het projectgebied bevindt zich in de wijk Naritalaan-Oost, zoals omschreven in de Visie 2040 (2021) (zie afbeelding op de linkerpagina). Deze wijk transformeert van een kantorengedebied naar een woonwijk met 1180 woningen. De eerste ontwikkeling is reeds opgeleverd, en in de komende jaren volgen de andere ontwikkelingen. Dit project gaat uit van de definitieve inrichting van de openbare ruimte in 2030.

In 2022 is een vastgesteld voorlopig ontwerp (VO) gemaakt voor de Plesostraat en Naritaweg-Midden. De uitgangspunten hiervoor zijn gebaseerd op het plan openbare ruimte uit 2021. Inmiddels, een paar jaar later, zijn enkele uitgangspunten achterhaald en bevinden de ontwikkelingen zich in een andere fase. Entrees zijn veranderd en bepaalde randvoorwaarden zijn aangepast.

Het doel van dit ontwerp is om een samenhangende verbinding te creëren tussen de nieuwe ontwikkelingen en de openbare ruimte. Tegelijkertijd wordt gestreefd naar een leefbare en aantrekkelijke woonomgeving voor toekomstige bewoners, waarin praktische voorzieningen op een logische manier zijn ingepast en waar groene corridors en ecologische verbindingen zorgen voor een harmonieuze integratie van natuur en stedelijk leven.



▲ Overzicht van de wijze waarop de groene scheggen vanuit het landschap de stad inlopen, zoals verankerd in de Omgevingsvisie 2050. De ambitie is dat het Sloterdijk Stationskwartier onderdeel wordt van de Brettenscheg.

Dit ontwerpboek voor het voorlopig ontwerp van de Plesostraat/Naritaweg-Midden beschrijft de context en de opgave. Vervolgens wordt het ontwerp uiteengezet in thema's die het ontwerp verder toelichten. Aan de hand van plankaarten, doorsneden en referenties wordt het ontwerp uitgelegd.



Station Sloterdijk

Nieuw-West

Projectgebied

Sloterdijk II

Sportpark Spieringhorn

2. Context

2.1 Landschappelijke structuur

Sloterdijk stationskwartier ligt in het verlengde van de Brettenscheg. De Brettenscheg heeft een grote verscheidenheid aan gebiedstyperingen. Sloterdijk stationskwartier ligt tussen de tuinparken, sportpark Spieringhorn en het Rhonepark in.

De noordkant van het projectgebied grenst aan de ecologische structuur van de spoorlijnen. Een belangrijke corridor voor planten om verspreid te worden en kleine zoogdieren om zich te verplaatsen. Aan de zuidkant ligt sportpark Spieringhorn met een groene zoom eromheen wat daardoor ook een belangrijke corridor vormt in het gebied.

2.2 Stedenbouwkundig plan

In de visie 2040 wordt de uitstraling en het karakter van de buurt omschreven (zie ook impressies van de ontwikkelingen op de volgende spread). Aan het spoor komt een hogere bebouwingswand van maximaal 35 meter met een reeds gerealiseerd hoogteaccent ter hoogte van de Naritaweg 10. Aan de zuidzijde worden de gebouwen niet hoger dan 20 meter.

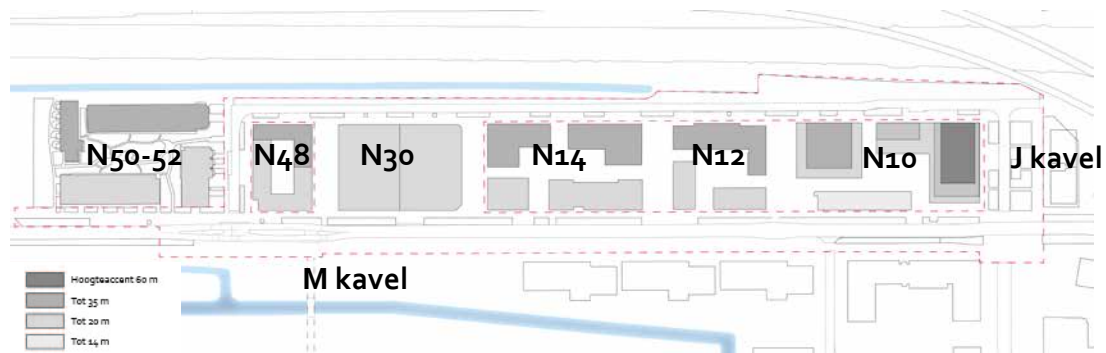
De ontwikkelingen bestaan uit verschillende architectonische eenheden per kavel. Het varieert van middelgrote - tot grote korrel en deze worden met elkaar verbonden door informele en groene binnentuinen. De binnentuinen zijn toegankelijk en er wordt gezocht naar eenheid tussen de verschillende binnentuinen en tussenstraten ofwel parkstroken.



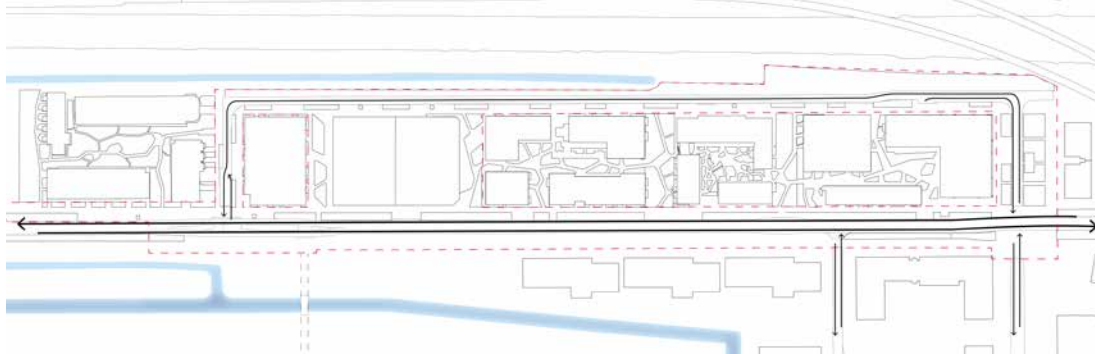
■ Ecologische structuur
■ Hoofdgroenstructuur



▲ Boven: een gecombineerde kaart van de hoofdgroenstructuur en ecologische structuur.
Onder: uiteenzetting van de verschillende groentypes van de Brettenscheg. Kaart uit het POR (2021).



▲ Blok ontwikkeling en hoogtes bouwblokken



▲ Hoofd- en buurtontsluiting voor autoverkeer



▲ Typering van de openbare ruimte en semi openbare ruimte



▲ Impressie van Naritaweg 10 gezien vanaf de Plesostraat.



▲ Impressie van Naritaweg 48 gezien vanaf het kruispunt Naritaweg/Plesostraat.



▲ Impressie van Naritaweg 14 gezien vanaf de Plesostraat.



▲ Impressie van de Parkeergarage gezien vanaf de Plesostraat.



▲ Impressie van Naritaweg 50-52 gezien vanaf de Naritaweg.



▲ Impressie van Naritaweg 12 gezien vanaf de Naritaweg.

3. Uitgangspunten & randvoorwaarden

3.1 Plan openbare ruimte 2021



▲ Uitsnede van de Plesostraat en Naritaweg uit de plankaart van het plan openbare ruimte (2021).

In 2021 is het plan openbare ruimte vastgesteld voor Sloterdijk Stationskwartier. Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten uit dat plan.

Groenstructuur

In het plan openbare ruimte (2021) wordt de Naritaweg beschreven als brede groene verbindingssas en als de entree vanuit het westen voor Sloterdijk Centrum. De inzet is om het huidige brede laanprofiel zo veel mogelijk te behouden en aan te vullen met nieuwe bomen. De grote bomen aan weerskanten van de weg geven allure aan dit deel van het gebied. Er wordt in de groenstructuur kaart (rechter pagina) onderscheid gemaakt tussen Brettengroen, ecologisch groen en stedelijk groen.

Auto, fiets, voetganger, ov en parkeren in de openbare ruimte

De Naritaweg is samen met de Arlandaweg, Radarweg en Kingsfordweg een hoofdweg voor de auto met een maximale snelheid van 30 km/u. De Plesostraat wordt gezien als een buurtstraat (30 km/u) met een stoep, voorzieningenstrook met bomen en een eenrichtingsweg van oost naar west en langspaarkeerplekken.

De focus voor heel Sloterdijk centrum ligt op het creëren van een zo aantrekkelijk en veilig mogelijk fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers. Voor de auto heeft een

transformatie plaatsgevonden waar veel wegen van 50 km/u naar 30 km/u zijn gegaan. De transformatie zorgt ervoor dat de prioriteit de komende tijd verschuift van auto naar de fietser en voetganger. Het is belangrijk dat de huidige vrijliggende fietspaden, waarvan het grootste deel onderdeel is van plusnet of hoofdnet fiets, ook bij een herinrichting naar 30 km/u straten behouden blijven. Het vrijliggende fietspad langs de Naritaweg zal daarom blijven bestaan en wordt naar de Naritaweg-Oost verplaatst naar de zuidkant.

Fietsparkeren bevindt zich zo dicht mogelijk bij entrees, voor autoparkeerplekken voor bezoekers moet je iets verder lopen (maximaal 500m). Aan de Naritaweg komt ter hoogte van de oversteek naar Spieringhorn een grote parkeergarage voor bezoekersparkeren. Buslijn 61 van Station Sloterdijk naar Osdorpplein Noord rijdt over de Naritaweg. Ter hoogte van het kruispunt Naritaweg/Plesostraat bevinden zich bushaltes aan beide kanten. Vanaf de Naritaweg komt er in de nabije toekomst een voetganger- en fietsverbinding naar sportpark Spieringhorn ter hoogte van de bushaltes.

Sport, spel en bewegen

In het projectgebied zijn een aantal sport, spel en ontmoetingsplekken aangewezen. Op de natuureilanden langs de Naritaweg komt een natuurspeelplek. In de Plesostraat zijn 2 plekken aangewezen als sport en spel plek van 150m². De ambitie is om zoveel mogelijk

sport en spel plekken te combineren met een ontmoetingsplek.

Afvalinzameling

Voor alle toekomstige woningen ligt er een flinke opgave met de hoeveelheid ondergrondse afvalcontainers. In de plan openbare ruimte zijn nog geen plekken aangewezen. Er moet per locatie gekeken worden naar de meest optimale situering.

3.2 Opgave en scope

Plesostraat

De Plesostraat wordt een asymmetrische straat met een stoep met voorzieningenstrook, een rijbaan en aan de noordkant een groenstrook met bomen en heesters. Belangrijk voor het ontwerp is om zoveel mogelijk rekening te houden met de vastgoedontwikkelingen en daarop aan te sluiten. Dit betekent rekening houden met de entrees, inritten naar parkeergarages en ontsluiting voor de fiets. Het ontwerp is erop gericht dat fietsers zoveel mogelijk gebruik maken van de Plesostraat om naar hun woning te komen. De hoofdentrees en ingangen naar fietsstallingen liggen aan de Plesostraat.

Het noordelijke stukje van de Barajasweg wordt ook meegenomen in het ontwerp en moet waar nodig worden aangepast. De locatie en de breedte van de rijbaan blijft hetzelfde als in de huidige situatie.

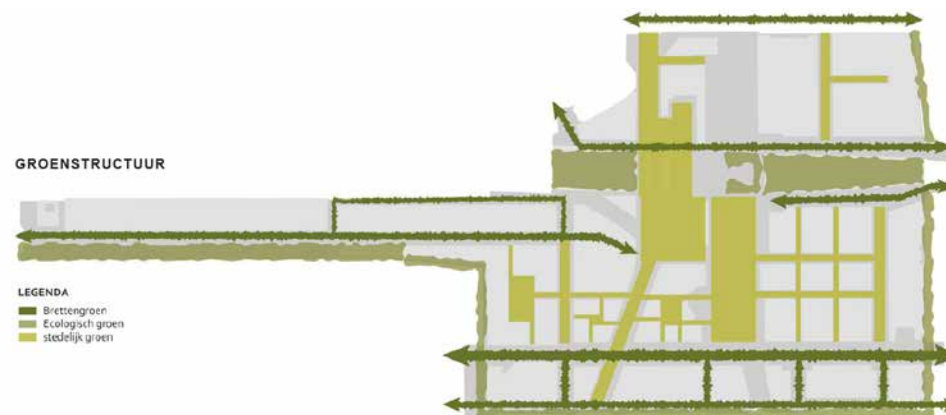
De tussenstraten die zich bevinden tussen de Plesostraat en Naritaweg worden vooral ontworpen om in te verblijven en doorheen te lopen. Van de vier tussenstraten zijn twee in gemeentelijk eigendom en onderdeel van deze scope.

Naritaweg

De Naritaweg is een Gebiedonsluitingsweg 30 km/u. De huidige weginrichting dwingt een snelheid van 30 km/u nog niet af. Voor de Naritaweg als geheel is nog geen herinrichting gepland. Deze valt buiten de scope van dit project. Zolang de toekomstige westelijke ontwikkelingen op de Naritaweg nog niet gerealiseerd zijn zal de Naritaweg haar



▲ Het fietspad aan de zuidzijde van de Naritaweg met grote bomen in de middenbermen.



▲ Kaart van de groenstructuur uit het plan openbare ruimte (2021).



Foto door John Verheusen.

huidige karakter behouden. Wel is het van belang dat alle woningen die hun ontsluitingen aan de Naritaweg hebben gebruik kunnen maken van de voorzieningen als bezoekers fietsparkeren en laden en lossen. Aan de Naritaweg komt een nieuwe openbare parkeergarage. Deze is bedoeld voor bezoekers uit de buurt en voor bezoekers van het sportpark Spieringhorn. Om de parkeergarage voor de bezoekers van het sportpark goed bereikbaar te maken wordt een nieuwe looproute en entree naar het sportpark gemaakt.

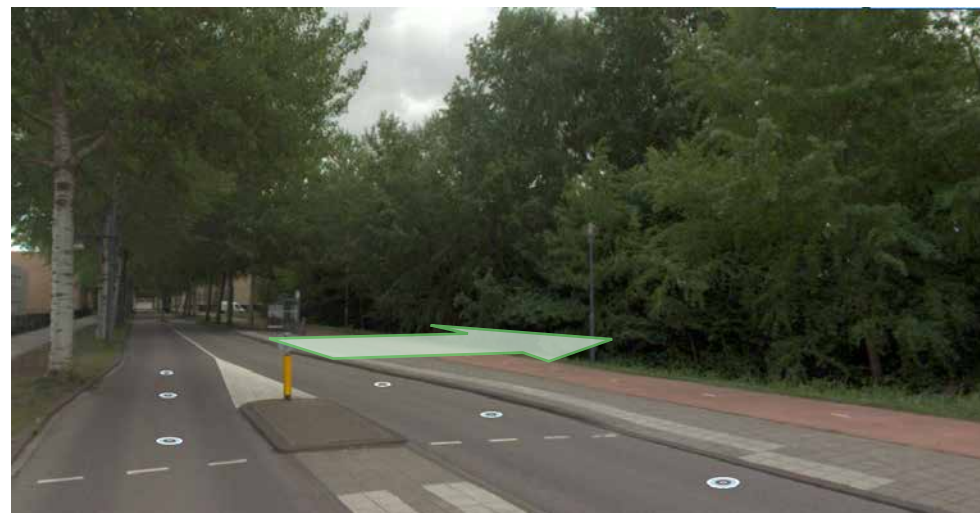
Over de Naritaweg worden nieuwe oversteekplekken voor voetgangers en fietsers aangelegd, afgestemd op de toekomstige situatie. Hierbij is gekeken naar de bestaande looproutes, met bijzondere aandacht voor routes van en naar de toekomstige parkeergarage en school, de bushalte, Sportpark Spieringhorn en Station Sloterdijk. Het fietspad aan de zuidzijde van de Naritaweg, dat in 2022 is aangelegd, blijft gehandhaafd.

Ook wordt de Naritaweg-Oost (vanaf de kruising Naritaweg/Barajasweg) heringericht. Dit maakt deel uit van een ander project, namelijk de kruising Naritaweg/Radarweg. Het project Plesostraat/Naritaweg-midden sluit hierop aan.

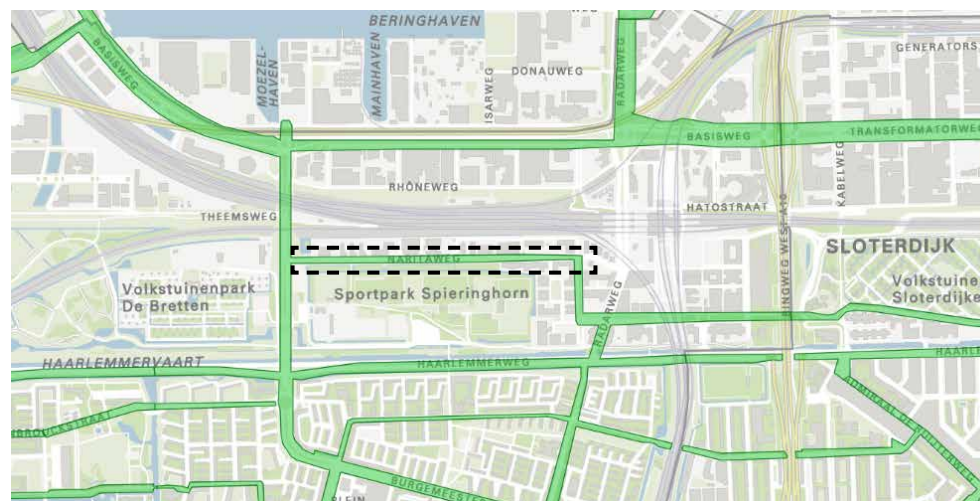
De bomen op de Naritaweg maken onderdeel uit van de hoofdbomenstructuur van Amsterdam. De bomenstructuur langs de Naritaweg blijft intact binnen dit project. De bomen worden onderzocht op kwaliteit en levensduur middels een Bomen Effecten Analyse. Er wordt gekeken of eventuele aanpassingen in de structuur kunnen worden meegenomen in de toekomstige herinrichting van de straat.

Fasering en tijdelijke inrichting

Er komt een definitieve inrichting (geschat in 2030) en een tijdelijke situatie waarbij de stoep en voorzieningenstrook al definitief worden aangelegd bij de oplevering van nieuwe ontwikkelingen. De rijbaan en noordelijke groenstrook wordt in de definitieve situatie pas aangelegd als er geen bouwverkeer meer hoeft te komen.



▲ Locatie aan de Naritaweg voor de entree naar Spieringhorn.



▲ De Naritaweg valt in de hoofdbomenstructuur van Amsterdam.

3.3 Ambities Naritaweg voor de toekomst

Vooruitlopend op een herinrichting van de Naritaweg, worden in dit hoofdstuk de ruimtelijke ambities beschreven voor een toekomstbestendige en samenhangende inrichting.

Groenstructuur

De bestaande bomen op de Naritaweg zijn heel beeldbepalend. Ze dragen bij aan de ruimtelijke en ecologische structuur, bieden schaduw en zorgen voor een groene beleving. In deze fase van het project is er gekozen voor maximaal behoud van de bestaande bomen, waarbij voorzieningen zorgvuldig worden ingepast met respect voor de huidige bomen. Tegelijkertijd wordt vooruitgekeken naar de langetermijntoewijding van de straat, in het licht van bredere stedelijke en landschappelijke ambities. De huidige soort, de grauwe abeel (*Populus canescens*), is een snelgroeiende boom met een relatief korte levensduur in stedelijke omstandigheden. Door factoren zoals stormgevoeligheid, beperkte groeiruimte en wortelopdruk is uitval op de middellange termijn te verwachten. De hoofdambitie voor dit gebied is om Sloterdijk Centrum onderdeel te laten uitmaken van de Brettenscheg: een van de belangrijkste ecologische structuren in de Amsterdamse hoofdgroenstructuur. Dit vraagt om een meer natuurlijke, robuuste en biodiverse invulling van het groen, waarbij gekozen wordt voor boomsoorten die passen bij het karakter van de Brettenscheg. Een formele, monotone laanstructuur past hier op termijn minder goed bij.

Een geleidelijke transitie naar een gemengde laanstructuur, met variatie in soorten, leeftijden en groottes zal meer passend zijn. Dit vergroot de ecologische veerkracht, verhoogt de biodiversiteit, en maakt de groenstructuur minder kwetsbaar voor uitval en klimaatstress. Door in te spelen op natuurlijke uitval en op strategische momenten nieuwe soorten toe te voegen, kan deze overgang gefaseerd en zorgvuldig plaatsvinden. Het ontwerp en beheer richten zich op een adaptieve aanpak: voorzieningen, aansluitingen en oversteken worden nu gerealiseerd met respect voor de bestaande bomen, maar met ruimte voor toekomstige ontwikkeling van een groene structuur die past bij het landschap van de Brettenscheg. De soorten genoemd in het Bretten assortiment in het plan openbare

ruimte (2021) zijn geschikt om hier toe te passen.

Voet- en fietsstructuur

De Naritaweg blijft in de toekomst nog steeds een belangrijke link in de fietsstructuur. Naast het Brettenpad aan de zuidkant van Sloterdijk Stationskwartier is dit de hoofdroute aan de noordkant van het gebied. In het ontwerp voor de Naritaweg-Oost wordt het fietspad verplaatst naar de zuidzijde zodat er een heldere lijn wordt doorgezet. Overal in Sloterdijk liggen vrijliggende fietspaden en is het een logische keuze om het vrijliggende fietspad te behouden in de Naritaweg. Dit geeft veel comfort voor fietsers. Wel moet er logisch nagedacht worden waar oversteeklocaties wenselijk zijn met de toekomstige westelijke ontwikkelingen.

Auto

Voor de auto zal er in de toekomst niet veel veranderen op de Naritaweg. De weg is al afgewaardeerd naar een 30 km/uur straat en dat zal in de toekomst zo blijven. Gezien het openbaar vervoer wat gebruik maakt van deze route kan de rijbaan op den duur minimaal versmalt worden.

Voorzieningen

Op den duur gaan de Westelijke kavels aan de Naritaweg ook in ontwikkeling. De groenstrook aan de noordkant van het profiel zal ook fungeren als voorzieningenstrook. Hier moet slim worden omgegaan met het inpassen van de voorzieningen gezien de ruimte beperkt is. Het is van belang dat er tijdig vanuit stedenbouwkundig als landschappelijk perspectief wordt nagedacht hoe alle voorzieningen ingepast moeten worden. Het gaat om de entrees naar de woningen, ingangen naar parkeergarages, ondergrondse afvalcontainers, bezoekers fietsparkeren en laden en lossen.

Van monotone laan naar weelderige groene corridor als verlengde van de Bretten

Bestaande situatie

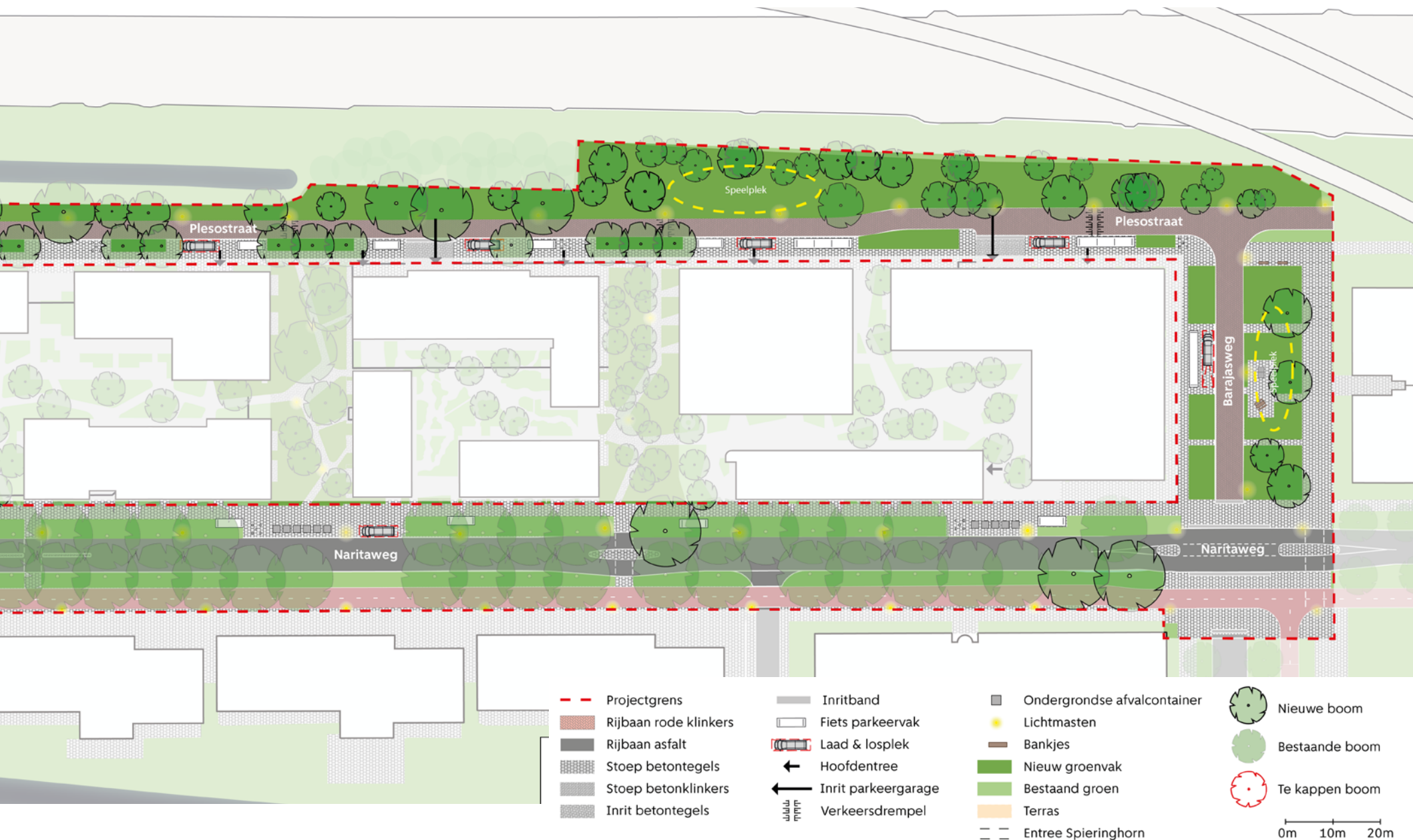


Toekomst van de Naritaweg

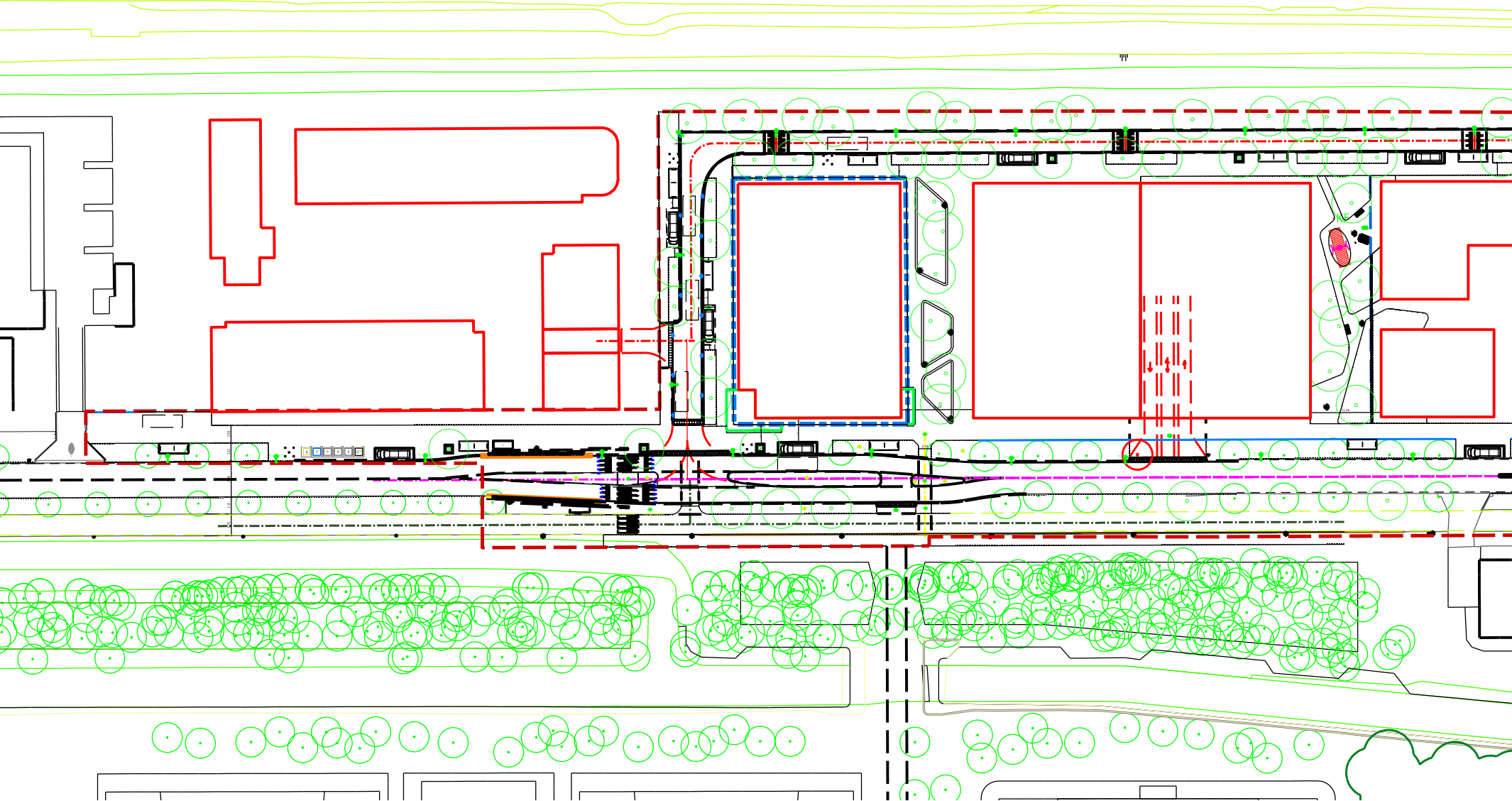


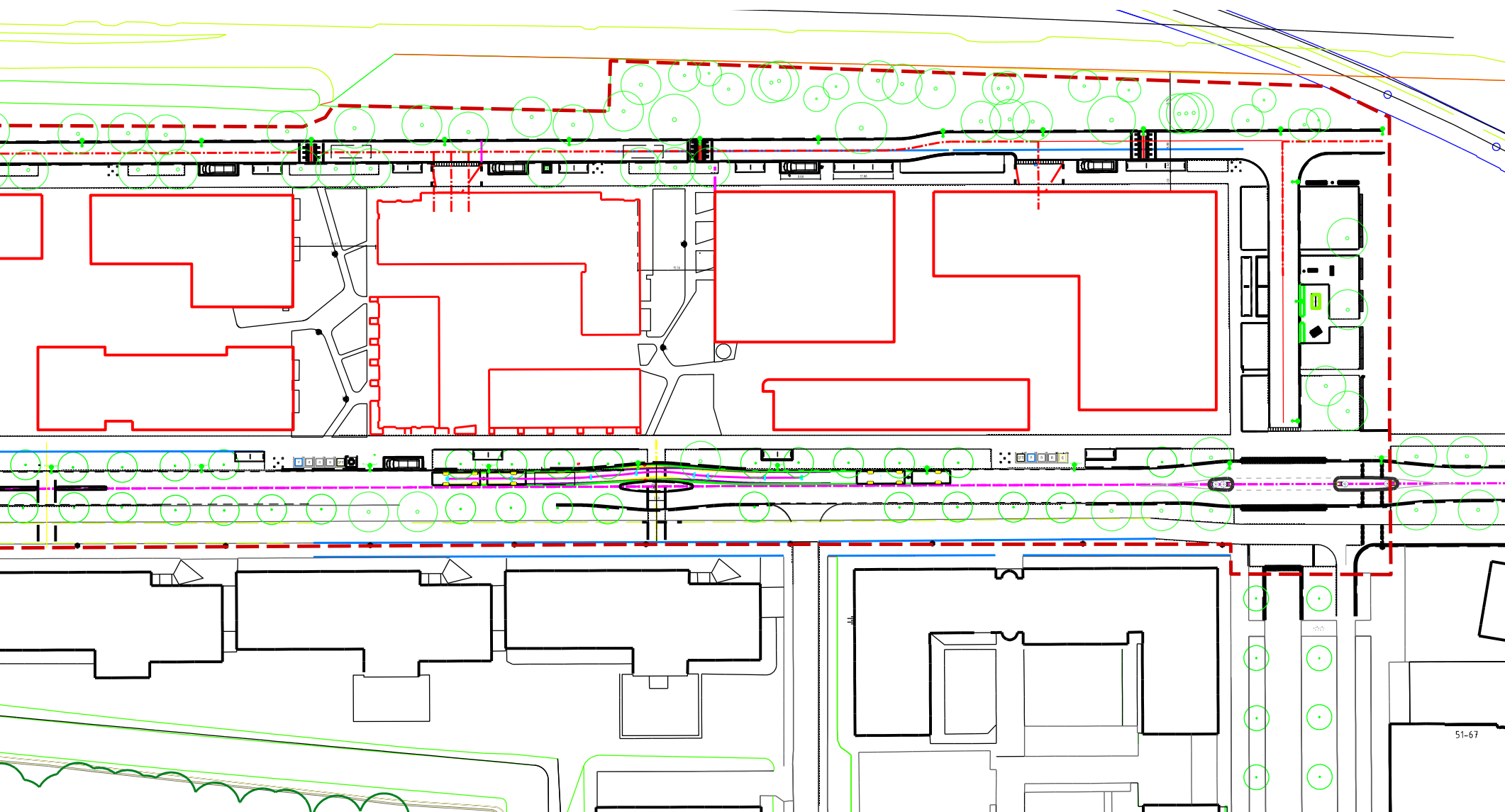
4. Inrichtingsplan openbare ruimte



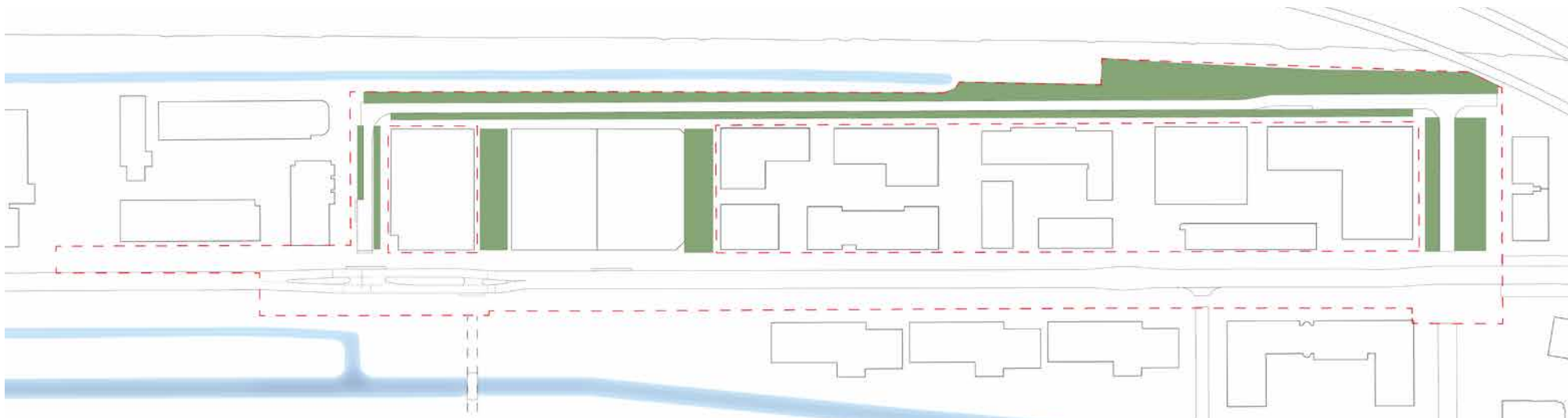


4.1 Verkeersontwerp

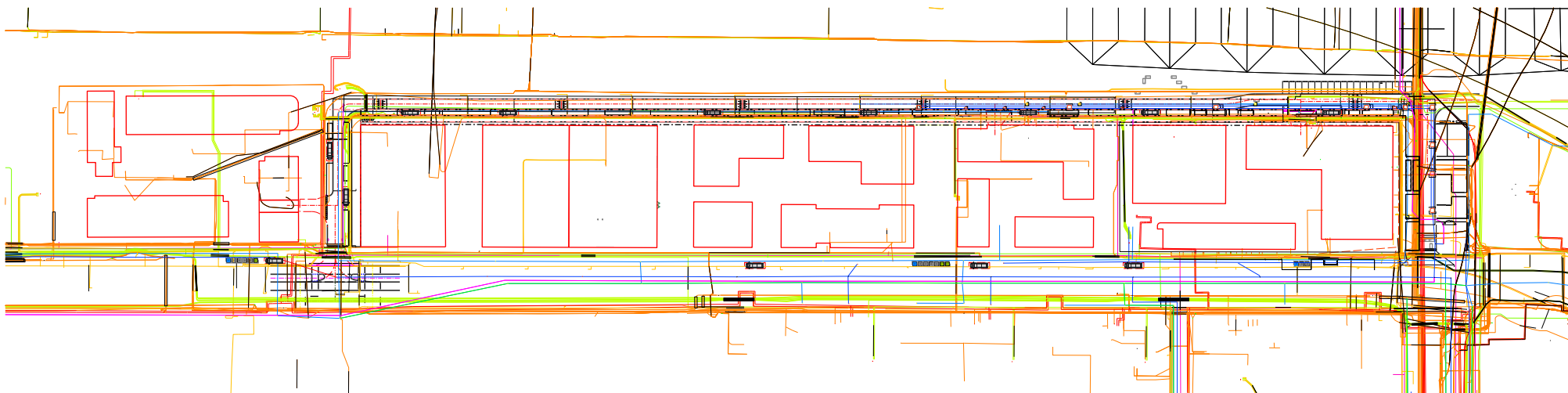




51-67



▲ Voorstel vrije zones voor kabels & leidingen.



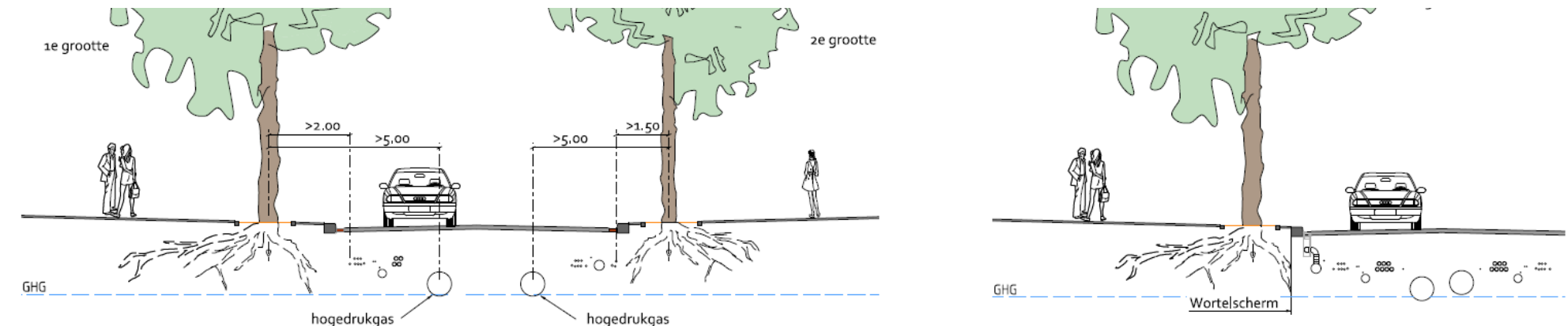
▲ kabels & leidingen in de huidige situatie

4.2 Kabels en leidingen

In het huidige projectgebied ligt de ondergrond al behoorlijk vol met kabels en leidingen. Nieuwe ontwikkelingen kunnen echter voor een groot deel aansluiten op het bestaande netwerk, dat in de nieuwe situatie ook wordt uitgebreid. Door de toename van het aantal woningen komt er wel meer druk te liggen op dit netwerk.

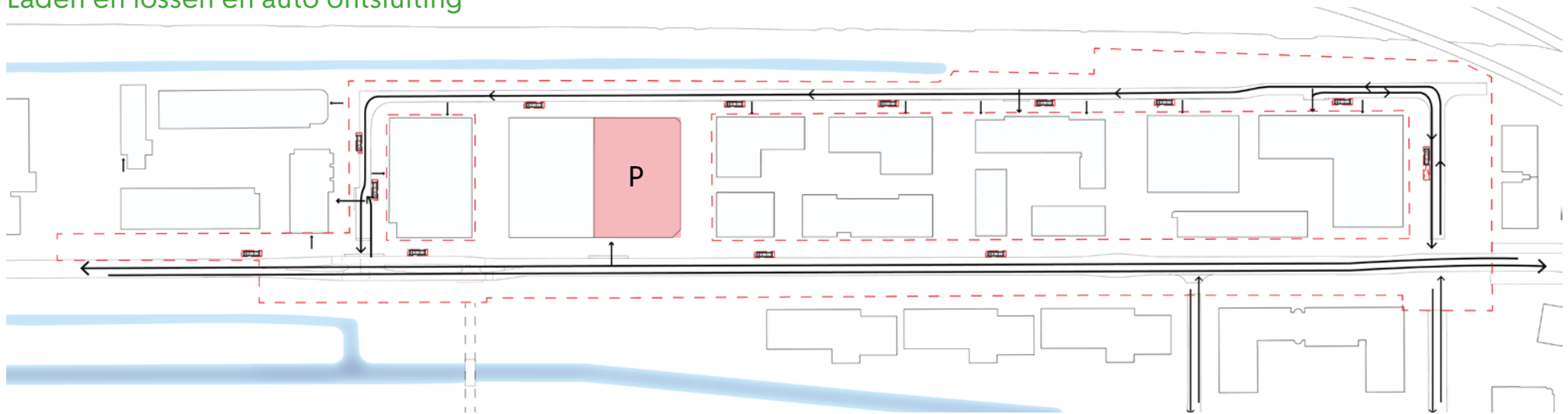
Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, is het essentieel dat er ruimte ontstaat om bomen te planten die groot kunnen worden en zo verzachting bieden in de veelal stenige omgeving. In het voorlopig ontwerp is daarom een voorstel opgenomen om kabel- en leidingvrije zones te creëren waar bomen kunnen worden geplant. In de vervolgfase wordt onderzocht of dit overal haalbaar is binnen het drukke ondergrondse programma, en welke oplossingen kunnen bijdragen aan de realisatie van deze bomen. Ook zal dan duidelijk worden welke kabels en leidingen verlegd moeten worden.

In het ontwerp is al rekening gehouden met de bestaande kabels en leidingen. Het streven is om deze zoveel mogelijk in het trottoir of de rijbaan te leggen, waarvoor in de profielen ruimte is gereserveerd. Om bomen in de plantvakken te kunnen plaatsen, moet op enkele locaties een kabel en/of leiding worden verlegd.



▲ Handboek Groen, afstanden bomen i.s.m. kabels & leidingen.

Laden en lossen en auto ontsluiting



Fietsparkeren en fietsontsluiting



4.3 Ontsluiting & parkeervoorziening

De ontsluiting van de Plesostraat voor autoverkeer bestaat uit een eenrichtingsstraat met twee korte tweerichting stukken. De Plesostraat fungeert als een buurtstraat/ETW 30 straat. De straat is 6 meter breed op de tweerichting stukken en 4,40 meter breed op het eenrichtingdeel. Omdat de fietsontsluiting en bijna alle ingangen voor het inpandig fietsparkeren van de ontwikkelingen is gesitueerd aan de Plesostraat, is de rijbaan niet 3,85 m breed maar 4,40 m breed. De Naritaweg blijft net zoals in de huidige situatie een tweerichting GOW 30 straat en maakt onderdeel uit van het plusnet voor de bus.

Er komen geen plekken voor bezoekersparkeren op straat. Al het bezoekersparkeren zal plaats vinden in de openbare parkeergarage aan de Naritaweg. Om deze reden is er rekening mee gehouden dat er laad- en losplekken komen in de openbare ruimte. Er is berekend hoeveel laad en los plekken gerealiseerd moeten worden. Die plekken zijn nodig voor verhuizingen, pakketdiensten en thuisbezorging van boodschappen en maaltijden. De norm voor verhuizingen gaat bij 1180 woningen uit van 0,8 verhuizingen per dag. Hiervoor heb je 0,4 laad en los plekken nodig. De norm voor pakketdiensten en bezorging komt uit op 7,6 leveringen gemiddeld voor de hoeveelheid woningen. Daardoor kom je uit op 0,5 laad en los plekken. Gezien het feit dat de blokken relatief ver van elkaar liggen is er uitgegaan van waar de grote entrees liggen en daar dichtbij een laad- en losplek te faciliteren. Er blijft ruimte op de stoep voor bezorg- en pakketdiensten om daar kort stil te staan.

Bezoekersfietsparkeren wordt zo dichtbij mogelijk bij hoofdentrees geplaatst. In het gehele gebied wordt bij nieuwe openbare ruimte projecten de helft van de norm aangelegd. Dit, om zo een groenere openbare ruimte te kunnen realiseren. Daarnaast is het doel om bewoners te stimuleren zoveel mogelijk inpandig gebruik te maken van de fietsparkeervoorzieningen binnen de ontwikkelingen.

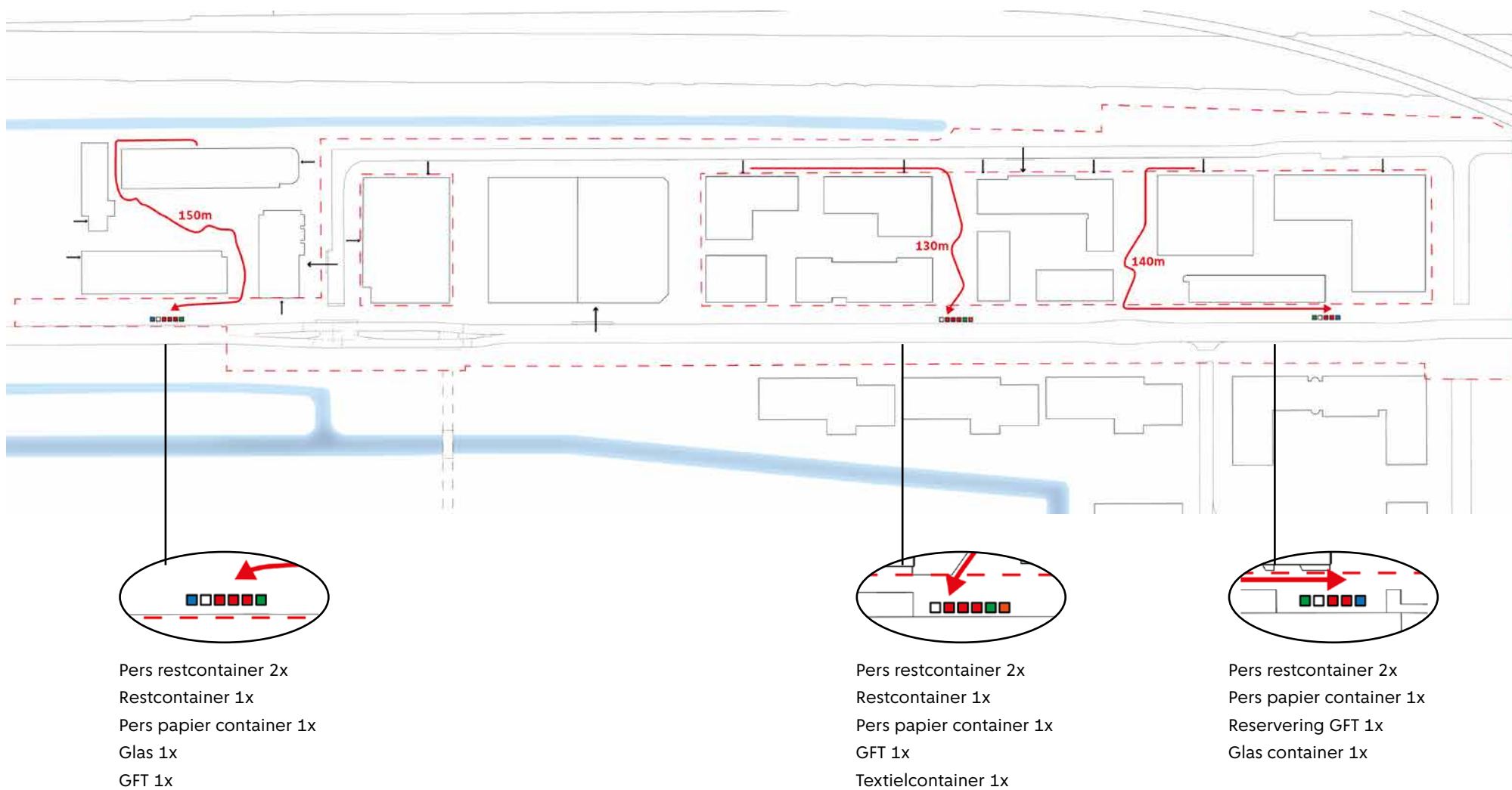
De Naritaweg is lange laan met een tweerichting fietspad aan de zuidkant van het profiel. Het fietspad maakt onderdeel uit van het plusnet fiets binnen Amsterdam. De huidige fietsoversteekplaatsen zijn opnieuw bekeken en zo goed mogelijk afgestemd op de nieuwe ontwikkelingen.



▲ Fietsvoorzieningen tussen het groen



▲ Fiets parkeervakken met een RVS fietsnietje aan het begin en einde van het vak



4.4 Afvalinzameling

Afvalinzameling in het Sloterdijk Stationskwartier gebeurt met ondergrondse afvalcontainers, die op een maximale loopafstand van 150 meter van elke woning in de openbare ruimte worden geplaatst. Vanwege het grote aantal woningen wordt zoveel mogelijk gebruikgemaakt van perscontainers. Hierdoor hoeven er minder containers op straat te worden geplaatst. De containers worden in clusters van maximaal acht stuks geplaatst. Voor het kavel aan de Naritaweg 10 zijn reeds drie afvalcontainers geplaatst.

Alle ondergrondse afvalcontainers worden aan de Naritaweg geplaatst. Op termijn zullen alle westelijke ontwikkelingen aan de Naritaweg transformeren, waardoor het logisch is om alle containers aan deze weg te situeren. Bovendien kan autoverkeer de afvalwagen op de Naritaweg passeren, wat niet mogelijk is op de Plesostraat. Hierdoor wordt de Plesostraat ontlast van zwaar verkeer en conflicten met fietsers. In de huidige situatie staan er ondergrondse containers aan het noordelijke deel van de Barajasweg. Met de ontwikkeling van kavel J zullen deze containers worden verplaatst naar Naritaweg-Oost.

Op gemarkeerde plekken naast een cluster afvalcontainers kan grofvuil – zowel van bewoners als bedrijven – worden aangeboden. Voor de plaatsing en keuze van de afvalbakken wordt de Puccini-methode als leidraad gebruikt. De afvalbakken zullen zoveel mogelijk naast zitgelegenheden worden geplaatst. De definitieve plaatsing wordt in een later stadium vastgesteld.



▲ Aanwijsplek grofvuil



▲ Ophalen van het huisvuil uit een ondergrondse container



▲ Toekomstige zoeklocaties voor afvalcontainers voor de westelijke ontwikkelingen



▲ Ondergrondse afvalcontainers



Foto door John Verheugen.

4.5 Ruimte voor ontmoeting en loopstromen

Naast de grote hoeveelheid nieuwe woningen die in het projectgebied worden gebouwd, komen er ook een aantal andere belangrijke voorzieningen bij. Zo wordt op kavel 30 een openbare parkeergarage gerealiseerd met daarnaast met een middelbare school.

In het aangrenzende sportpark Spieringhorn verdwijnt het huidige parkeerterrein aan de zuidzijde. Hiervoor in de plaats komt de nieuwe parkeergarage aan de Naritaweg, die niet alleen bedoeld is voor bezoekers van het sportpark, maar ook toegankelijk is voor andere bezoekers in de omgeving.

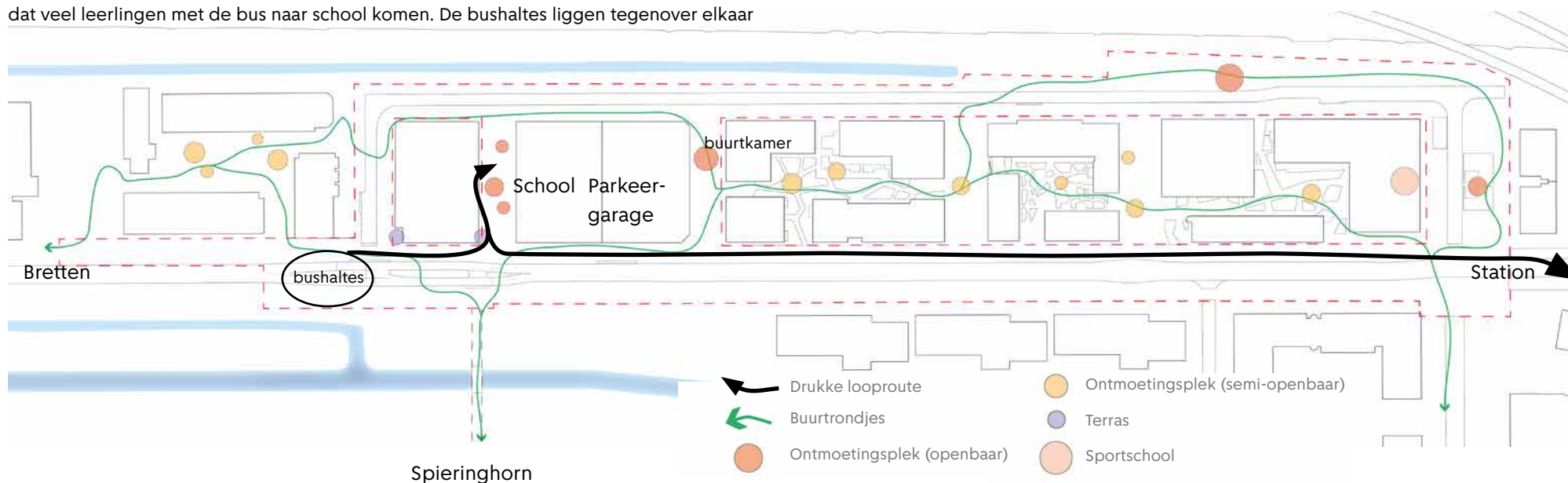
Om het sportpark goed bereikbaar te maken, wordt er een nieuwe entree aangelegd aan de Naritaweg. Ter hoogte van deze entree komt een voetgangersoversteek, zodat ook de nieuwe bewoners eenvoudig toegang hebben tot het sportpark, ideaal voor een ommetje.

Direct ten westen van de parkeergarage komt de middelbare school. Er wordt verwacht dat veel leerlingen met de bus naar school komen. De bushaltes liggen tegenover elkaar

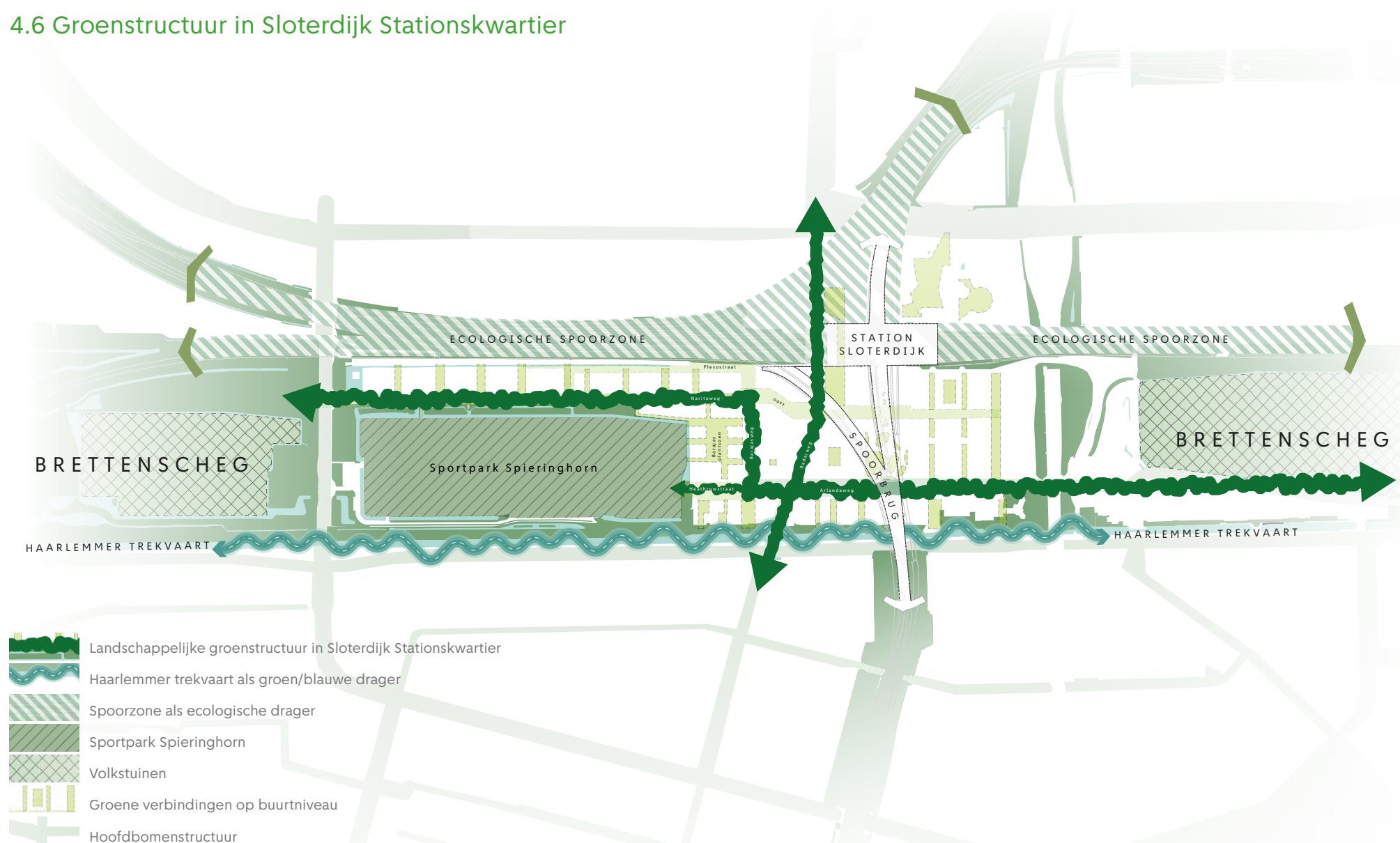
bij de kruising van de Plesostraat en de Naritaweg. Tijdens de pauzes zullen scholieren zich waarschijnlijk verspreiden: sommigen trekken richting het station, anderen gaan het sportpark in of blijven rondom de school. Daarom krijgt het voetpad aan de noordzijde van de Naritaweg een minimale breedte van 3 meter, zodat er voldoende ruimte is voor deze stroom aan voetgangers.

De binnentuinen en tussenstraten binnen het projectgebied zijn allemaal vrij toegankelijk voor voetgangers. Dit maakt het mogelijk om gemakkelijk een rondje door de buurt te lopen. In elke binnentuin of tussenstraat is bovendien een fijne verblijfsplek opgenomen, wat ontmoeting tussen buurtbewoners stimuleert.

Tot slot komen er op de hoek van de Plesostraat en de Naritaweg twee terrassen, die zorgen voor extra levendigheid in de openbare ruimte.



4.6 Groenstructuur in Sloterdijk Stationskwartier



Visie Groenstructuur Sloterdijk Stationskwartier

De hoofdambitie voor het Sloterdijk Stationskwartier is om het gebied integraal onderdeel te maken van de Brettenscheg, de groene ruggengraat die de stad van west naar oost doortrekt. Op dit moment vormt het gebied nog een onderbreking in deze belangrijke groenstructuur.

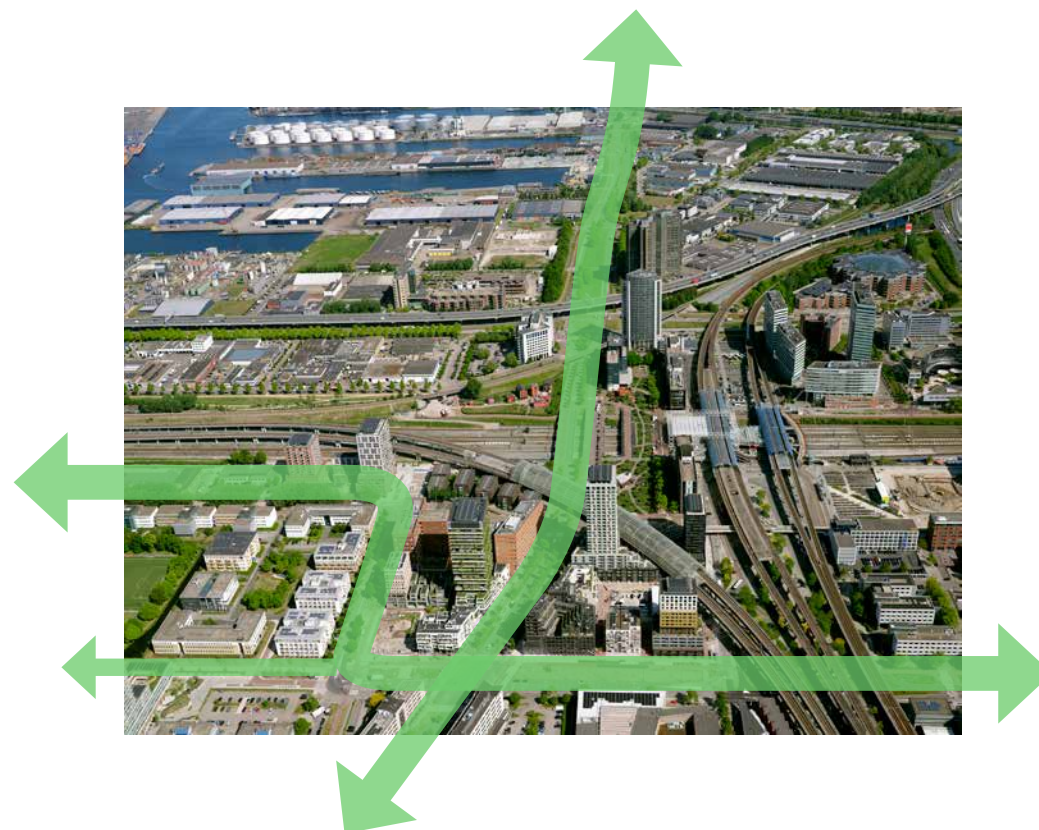
Met deze visie zetten we in op het versterken van bestaande waardevolle groene gebieden en infrastructuren, én op het invullen van 'missing links' om de samenhang en verbinding binnen de groenstructuur te verbeteren. Zo zorgen we ervoor dat de Brettenscheg als groene ader verder de stad in kan stromen, van west naar oost.

Hoogstedelijke context

- De Naritaweg vormt momenteel een belangrijke hoofdbomenstructuur, met onder andere indrukwekkende abelen, die bijdragen aan de groene identiteit van het gebied.
- Het Stationskwartier wordt omgeven door grote groene zones zoals de volkstuinten, het sportpark, de Brettenscheg, het Westerpark en de eco-spoorzone.
- De Arlandaweg en Barajasweg, met hun robuuste hoofdbomenstructuren, bieden een grote potentie om als groene verbindingen te fungeren of als schakels binnen het netwerk.
- De Radarweg vervult een belangrijke noord-zuidverbinding, essentieel voor de samenhang tussen Havenstad en Nieuw-West.
- De Haarlemmertrekvaart vormt een aaneengesloten groen-blauwe structuur die het gebied van oost naar west met elkaar verbindt.

Op buurtniveau

De secundaire groenstructuren dienen als verbindende elementen die het geheel versterken en buurten met elkaar verbinden. Dankzij een stedenbouwkundige aanpak waarbij de auto grotendeels is verdwenen, kunnen deze structuren zo groen en toegankelijk mogelijk worden vormgegeven.



In de huidige situatie vormt Sloterdijk Stationskwartier een barriere.



De ambitie is om het onderdeel te laten zijn van de Brettenscheg.

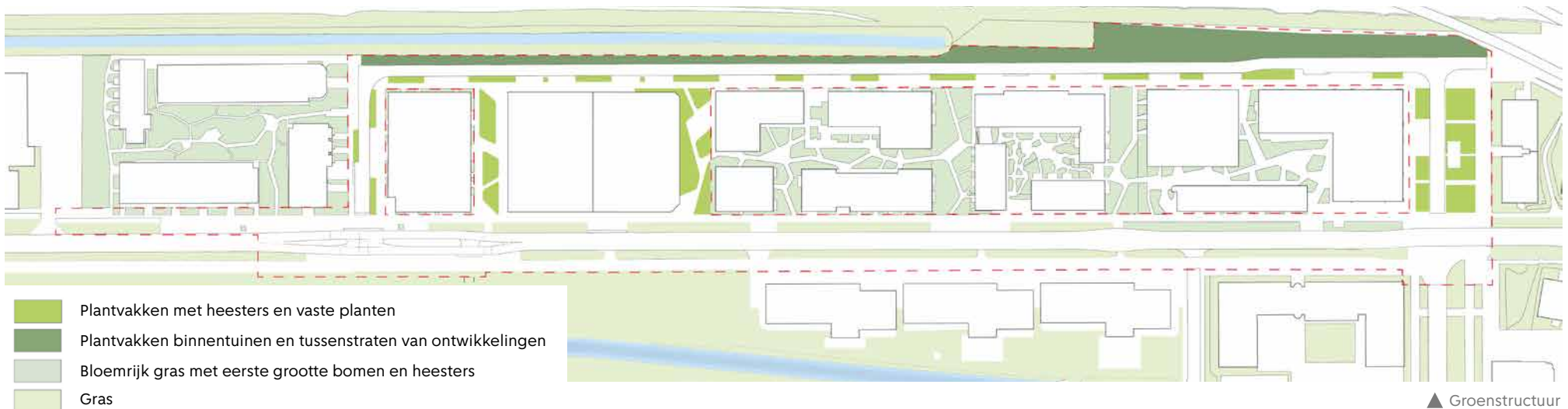
Landschappelijke elementen op buurniveau

In het ontwerp wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende landschappelijke elementen. Wel vormen de verschillende elementen een eenheid door soorten te laten terug komen en aan te sluiten op het Bretten groen (POR, 2021). Alle beplanting in de openbare ruimte is gebaseerd op de beplantingsconcepten van de gemeente Amsterdam. In de definitieve fase van het project wordt het beplantingsplan verder uitgewerkt.

De groenstrook aan de noordkant heeft de meest landschappelijke uitstraling en bestaat uit een bloemrijk gras mengsel met eerste grootte bomen en solitaire heesters. Een soort gelijke invulling komt in de kleine parkstroken van ontwikkelaars. Het verschil is daar dat er kleinere bomen komen vanwege de beperkte groeirimte. De binnentuinen van de ontwikkelingen bestaan voornamelijk uit een tapijt van vaste planten, bodembedekkende heesters en solitaire heesters. In de Plesostraat komen in de voorzieningstrook plantvakken met voornamelijk bodembedekkende heesters, vaste planten en bomen. In de tussenstraten op grond van de gemeente komen dezelfde plantvakken.



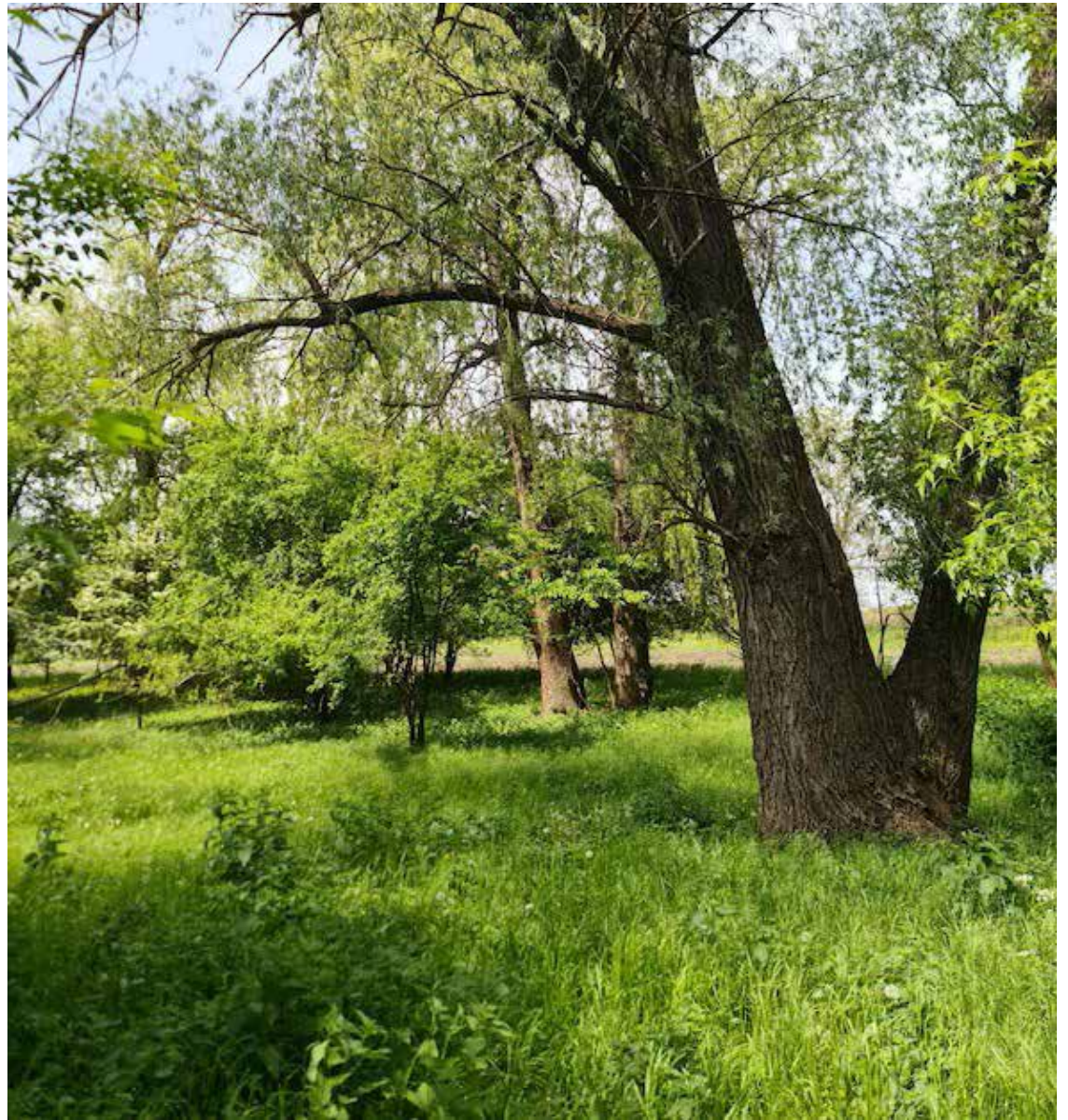
▲ Voorbeeld van beplanting bestaande uit heesters en vaste planten, Europaplein.



▲ Visual voor het landschapsontwerp voor Naritaweg 50-52 door BOOM landscape.



▲ Bloemrijk grasland gefasseerd maaien.



▲ Bloemrijk grasland met bomen en solitaire heesters aan de noordkant van de Plesostraat langs het spoor.

Bomen

Zoals eerder aangegeven, is een belangrijk uitgangspunt zoveel mogelijk behoud van de bestaande bomen aan de Naritaweg. Dat zijn 50 jaar oude abelen. De bomen zijn zeer beeldbepalend en vormen een belangrijke rol in de ecologische structuur en hoofdbomenstructuur. Ten behoeve van de inrit naar de nieuwe parkeergarage moet één boom aan de Naritaweg worden gekapt. Ook moet er een aantal bomen gekapt worden voor de entree naar Spieringhorn. In totaal komen er 106 nieuwe bomen bij in het projectgebied op grond van de gemeente.

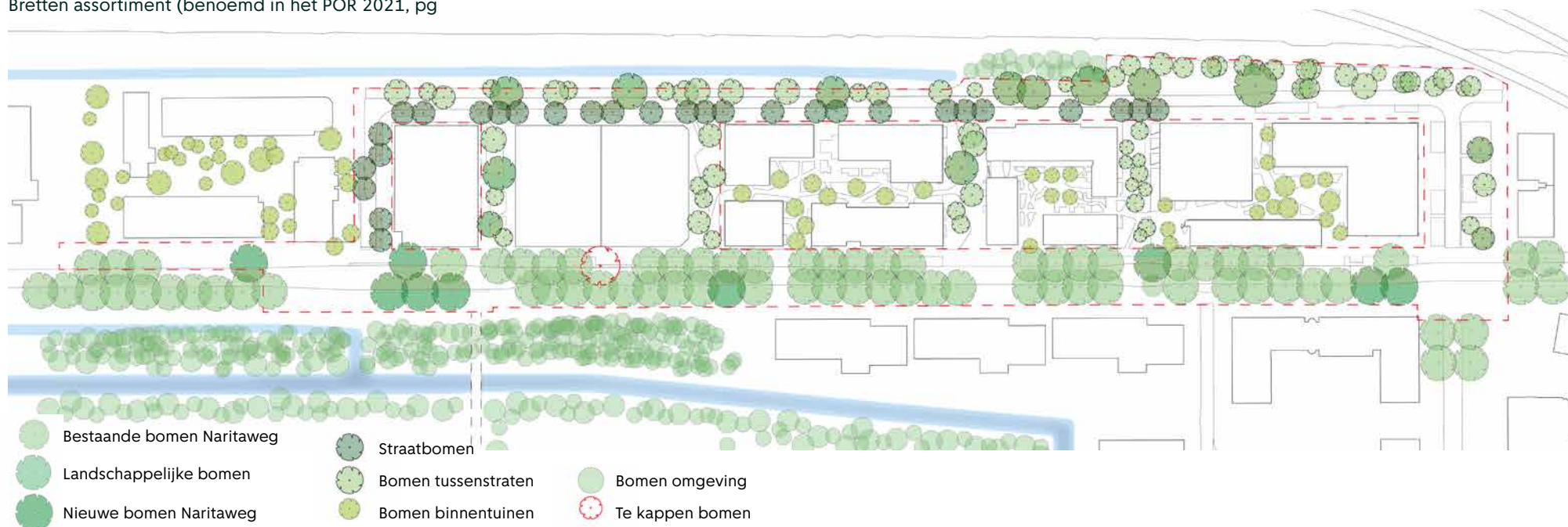
Alle nieuwe bomen zijn zoveel mogelijk soorten uit het Bretten assortiment (benoemd in het POR 2021, pg

43). In 2023 is er voor het voorlopig ontwerp al een beplantingsplan gemaakt. In het huidige ontwerp is dit grotendeels overgenomen.

In de Plesostraat komen in de voorzieningenstrook bomen in plantvakken en boomspiegels. Ook komen er bomen aan de noordkant van het profiel. Deze zullen in bloemrijk gras komen te staan. De bomen en beplanting in de tussenstraten en binnentuinen van de ontwikkelingen is afgestemd op de bomen in de openbare ruimte en sluiten aan bij het Bretten assortiment.



▲ De bestaande bomen aan de Naritaweg.



Landschappelijke bomen

De landschappelijke bomen bevinden zich voornamelijk aan de noordzijde van het profiel aan de Plesostraat. Deze soorten komen voort uit het Bretten assortiment. Dit zijn soorten afwisselend in grootte, verschijningsvorm, bladvorm, herfstkleur, vorm en allemaal inheems.

In de definitieve fase wordt bepaald welke boom precies waar komt. De soorten die hier komen zijn: *Acer campestre*, *Alnus glutinosa*, *Betula nigra*, *Betula pendula*, *Carpinus betulus*, *Prunus padus*, *Prunus avium*, *Quercus robur* en *Sorbus aucuparia*. Hiernaast een aantal voorbeelden van de genoemde boomsoorten.



Acer campestre



Carpinus betulus



Betula nigra



Alnus glutinosa



Prunus padus



Straatbomen

De straatbomen in het project zijn zorgvuldig gekozen en sluiten goed aan bij het Bretten assortiment (POR 2021). Deze bomen zijn goed bestand tegen zowel schaduw als wind. Dat zijn hier de twee belangrijkste factoren die sterk aanwezig zijn door de nieuwe en hoge omliggende bebouwing en de invloed van de wind vanaf het spoor. Ondanks hun robuustheid en groeisnelheid zullen de bomen naar verwachting minder snel groeien door deze omstandigheden. De bomen komen te staan in plantvakken en boomspiegels. Het doel is om elke boom te voorzien van 25m³ groeiruimte onder de grond. Vanwege de vele kabels en leidingen onder de grond zullen deze beschermd worden met worteldoek zodat de bomen hier niet naartoe kunnen wortelen.



Alnus glutinosa 'Laciniata'



Ulmus 'rebella'



Bomen in de tussenstraten en binnentuinen

De tussenstraten en binnentuinen zijn openbaar toegankelijk en de beplanting is afgestemd op de omliggende ontwikkelingen en openbare ruimte en vormt daardoor een samenhangend verhaal. In de smalle tussenstraten is ruimte beperkt, waardoor hier niet overal eerste grootte bomen kunnen komen. Om een zo natuurlijk mogelijk karakter te bewerkstelligen wordt gekozen voor een gevarieerd bomenpalet, met aandacht voor verschijningsvormen, kroonvorm, bloei en lichtdoorlatendheid. Zo blijft er genoeg daglichttoetreding voor de woningen en ontstaat er een afwisselend en aangenaam beeld.

In de binnentuinen staan de bomen grotendeels op een parkeerdek, boven een ondergrondse garage. Dit beperkt de groeiruimte waardoor hier voornamelijk heesters en 3e grootte bomen worden toegepast. De groene binnentuinen dragen bij aan de leefbaarheid en sfeer en zorgt voor een lommerrijke overgang tussen de gebouwen.



Cornus mas



Prunus avium



Crataegus monogyna



Sorbus aucuparia



Tilia cordata



Foto door John Verheusen.

4.7 Verlichting

Sloterdijk Stationskwartier heeft voor het overgrote deel haar eigen verlichtingsmasten (zie kaart uit het aangepaste raamwerk openbare ruimte op de pagina links). Deze komen niet voor in het handboek rood van de gemeente Amsterdam. Dat zijn de teleportmasten (zie afbeelding hieronder). Deze blijven staan op de Naritaweg en dienen mogelijk verplaatst te worden ten behoeve van het ontwerp. Verder worden in de tussenstraat kegelarmaturen gebruikt en in de Plesostraat standaard 6 meter masten met koffer armatuur toegepast.

Het verlichtingsplan wordt verder uitgewerkt in de definitieve fase van het project.



▲ Teleportmast



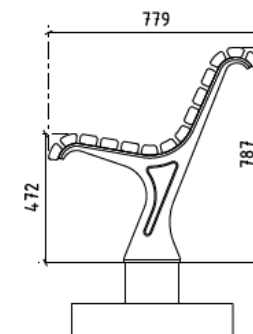
▲ 6 m hoge mast met koffer armatuur



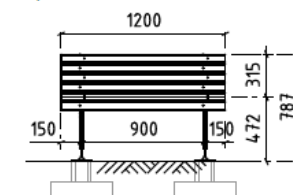
▲ Standaard paaltop armatuur

4.8 Meubilair

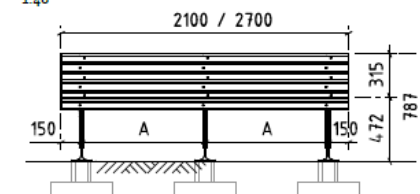
In Sloterdijk Stationskwartier wordt gebruik gemaakt van eenzelfde straatmeubilair om zo een eenheid te vormen in het gebied. Voor de zitbanken wordt de klassieke canape bank toegepast. In de buurt van een zitbank wordt ook op aangewezen plekken een afvalbak geplaatst.



Zijaanzicht
1:40



Vooraanzicht
1:40



Vooraanzicht
1:40



▲ 200L afvalbak

▲ De standaard puccini canape bank

4.9 Materialisering

De materiaalkeuze voor de openbare ruimte volgt het Handboek Rood binnen de gemeente Amsterdam en het Plan Openbare Ruimte (2021) voor Sloterdijk. De stoep wordt uitgevoerd in 30x30 betontegels. De rijbaan in de Plesostraat en het noordelijke gedeelte van de Barajasweg krijgen rode klinkers. De inritconstructies naar de parkeergarages in de Plesostraat en de Naritaweg worden uitgevoerd in 15x30 betontegels. De Naritaweg blijft zwart asfalt, hier worden alleen aanpassingen gedaan bij de oversteekplaatsen en kruisingen.

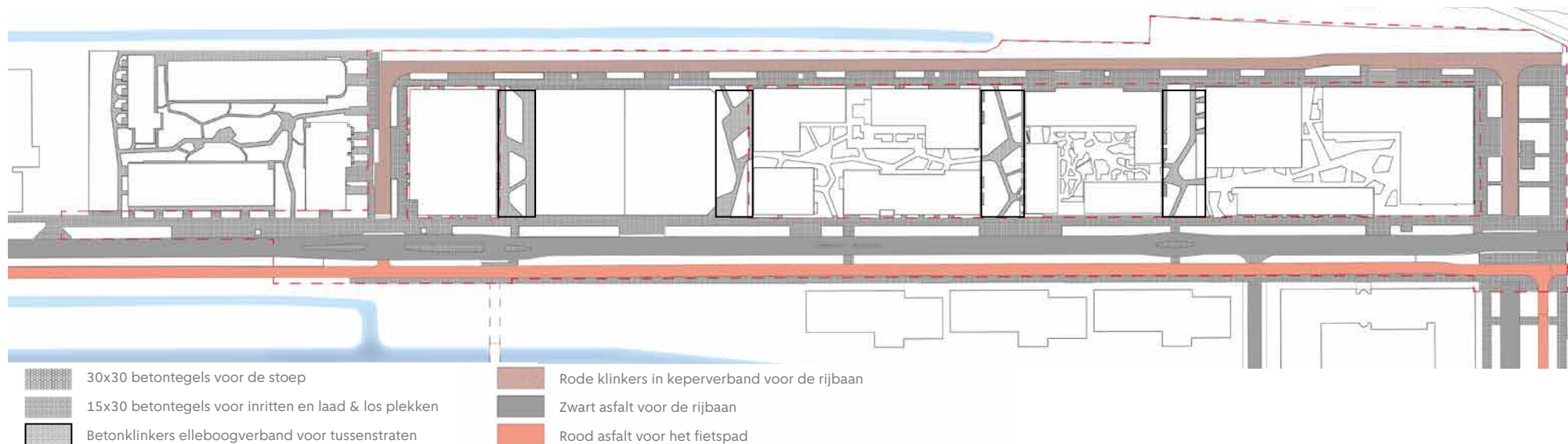
De tussenstraten en binnentuinen in het gebied zijn ontworpen als toegankelijke en samenhangende ruimten waar voetgangers kunnen wandelen en verblijven. Van de

vier tussenstraten zijn er twee op grond van de gemeente en twee op die van ontwikkelaars. In samenwerking met ontwikkelaars en landschapsarchitecten is gestreefd naar een uniforme vormgeving en beleving van de tussenstraten, binnentuinen en openbare ruimte, onder andere door een consistente keuze in beplanting en materialen.

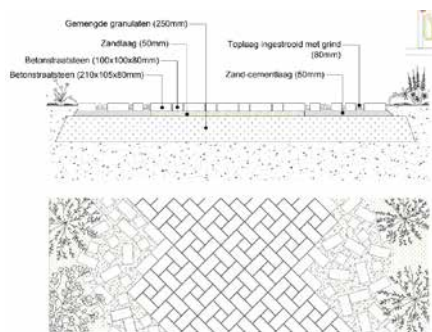
Voor de tussenstraten is gekozen voor betonklinkers van 21x10 cm, die qua uitstraling aansluiten bij de betontegels van 30x30 cm in de rest van de openbare ruimte. Dit materiaal sluit ook aan bij het industriële karakter van het omliggende transformatiegebied, zoals Sloterdijk Poort en Havenstad, waar betonklinkers veelvuldig worden

toegepast. De vormtaal van de groenvakken en de technische eisen maken de betonklinker tot de meest geschikte keuze. Het gebruik van stoeptegels bleek minder goed toepasbaar en zou risico's opleveren voor de kwaliteit en het beheer van het gebied.

Elke binnentuin sluit aan op het materiaal in de tussenstraten, maar gaat daar op haar eigen manier mee om (zie voorbeelden op de pagina rechts). Tegelijkertijd is ervoor gezorgd dat de materialen in de parkstroken/tussenstraten en binnentuinen aansluiten bij de openbare ruimte, waardoor een samenhangend geheel ontstaat.



Overgang van openbaar naar privé



De ontwikkeling van Naritaweg 50 gebruikt in haar binnengebied een betonklinker die uitloopt in een groenvak. Tussen de openbare ruimte en het privé gebied ligt overal een betonband als scheidingslijn.



De ontwikkeling van Naritaweg 14 past in de tussenstraat/parkstrook tussen Nartaweg 12 en 14 een betonklinker toe. Hierdoor ontstaat er geen harde overgang van privé naar openbaar.



De stoep rondom alle ontwikkelingen komt in 30x30 tegels



4.10 Klimaatadaptatie

Conclusies en aanbevelingen voor het gebied

Op basis van de beschikbare informatie worden weinig problemen verwacht op de relevante thema's voor klimaatadaptatie, mits de maaiveldplooiing correct wordt toegepast voor de afwatering van hemelwater en de plannen voor de groenvakken en bomen worden uitgevoerd. Hieronder volgen enkele aanbevelingen op basis van het onderzoek.

Grondwater

De ontwatering in het projectgebied is voldoende, waardoor de kans op grondwateroverlast in het gebied zeer laag is. Er worden geen problemen verwacht met betrekking tot de ruimte die beschikbaar is voor bomen, kabels en leidingen.

Het wordt echter aanbevolen om aanvullende infiltratieonderzoeken uit te voeren om de k-waarde te bepalen. Dit is met name relevant als er wordt gedacht aan ondergrondse voorzieningen, zoals kelders.

Hemelwater

Om het gebied goed voor te bereiden op extreme neerslag, wordt aanbevolen het maaiveld ten noorden van de Naritaweg zo in te richten dat het hemelwater wordt afgevoerd richting de Plesostraat.

Ten zuiden van de Naritaweg moet de inrichting zodanig zijn dat het water niet direct afwatert op de Naritaweg, om de begaanbaarheid van de weg te waarborgen. De voorkeur gaat uit naar waterberging in groenvakken. Wanneer deze verzadigd zijn, kan het water worden geleid naar de watergang aan de zuidzijde.

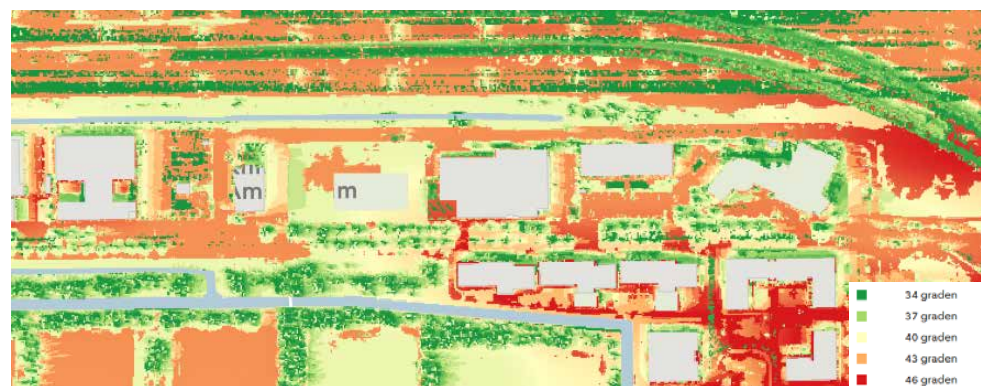
Een verhoogde band aan de noordzijde van de straat moet voorkomen dat water richting het erf van ProRail stroomt.

Bij de aanleg van wadi's is het belangrijk om dit goed af te stemmen met de groen- en bodemadviseurs van het Ingenieursbureau (IB).

Hitte

Op basis van het nieuwe ontwerp zal de transformatie voldoen aan de eisen voor het creëren van voldoende schaduw op de langzame verkeersroutes en het garanderen van koele plekken op loopafstand, inclusief de doorsteek naar Spieringhorn.

Daarnaast kan worden overwogen om bomen langs de Plesostraat doelmatig te plaatsen, zodat ze niet in de inherente schaduw van de gebouwen staan.



▲ Hittestress kaart ingezoomd op het projectgebied.



▲ Wateroverlast kaart van rainproof Amsterdam ingezoomd op het projectgebied.

4.11 Ecologie

Het projectgebied ligt tussen het spoor, dat deel uitmaakt van de ecologische structuur in het noorden, en de ecologische rand rondom sportpark Spieringhorn in het zuiden. Momenteel is er geen ecologische verbinding die door het projectgebied loopt.

De noord-zijde van het projectgebied, waar een strook met bomen en heesters (struweel) wordt aangelegd, kan een schuilplek bieden voor kleine zoogdieren, vogels en insecten.

Omdat er geen barrières, zoals hekken, worden geplaatst tussen de binnentuinen en tussenstraten, kunnen kleine zoogdieren zich vrij door het gebied bewegen. Door het toepassen van lage bodembedekkende planten in de tussenstraten kunnen niet alleen mobiele soorten, maar ook grondgebonden soorten zoals egels worden gefaciliteerd. Deze groenvakken liggen allemaal op maaiveldniveau, behalve de vakken in de tussenstraat bij de school. Deze moeten verhoogd worden aangelegd om bestand te zijn tegen intensief gebruik.

Bij de keuze van bomen en planten wordt grotendeels aangesloten bij het Brettengroen, zoals beschreven in het POR 2021.



▲ Kaart van de ecologische structuur met daarop de projectgrens en locatie van de entree naar Spieringhorn aangegeven.

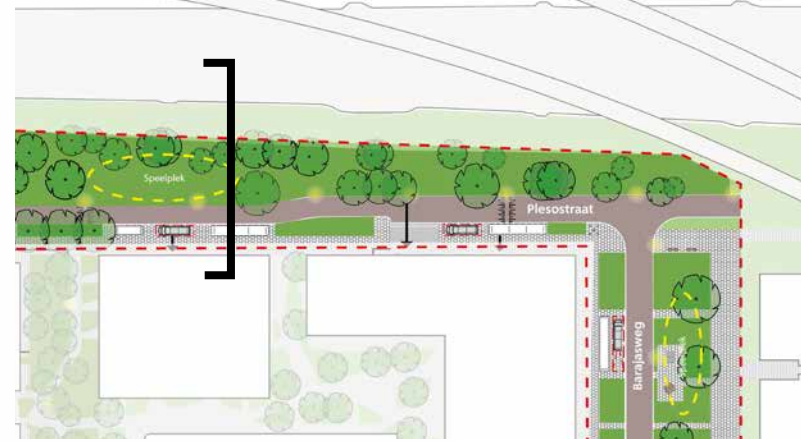
Aan de zuidkant, waar de entree naar Spieringhorn komt, sluit dit aan op de ecologische structuur (zie foto hieronder). In de huidige situatie bestaat de strook uit dicht struweel met jonge bomen. Dit bosje bestaat uit een dichte opstand van voornamelijk jonge loofbomen, waaronder iep, populier, vlier, Spaanse aak en wilgen.

Het pad gaat over in een landschappelijke duiker. Omdat het perceel aanzienlijk in hoogte afloopt, moet in een volgende fase een oplossing worden gevonden om het pad goed in te passen, zonder dat het een obstakel vormt voor dieren.



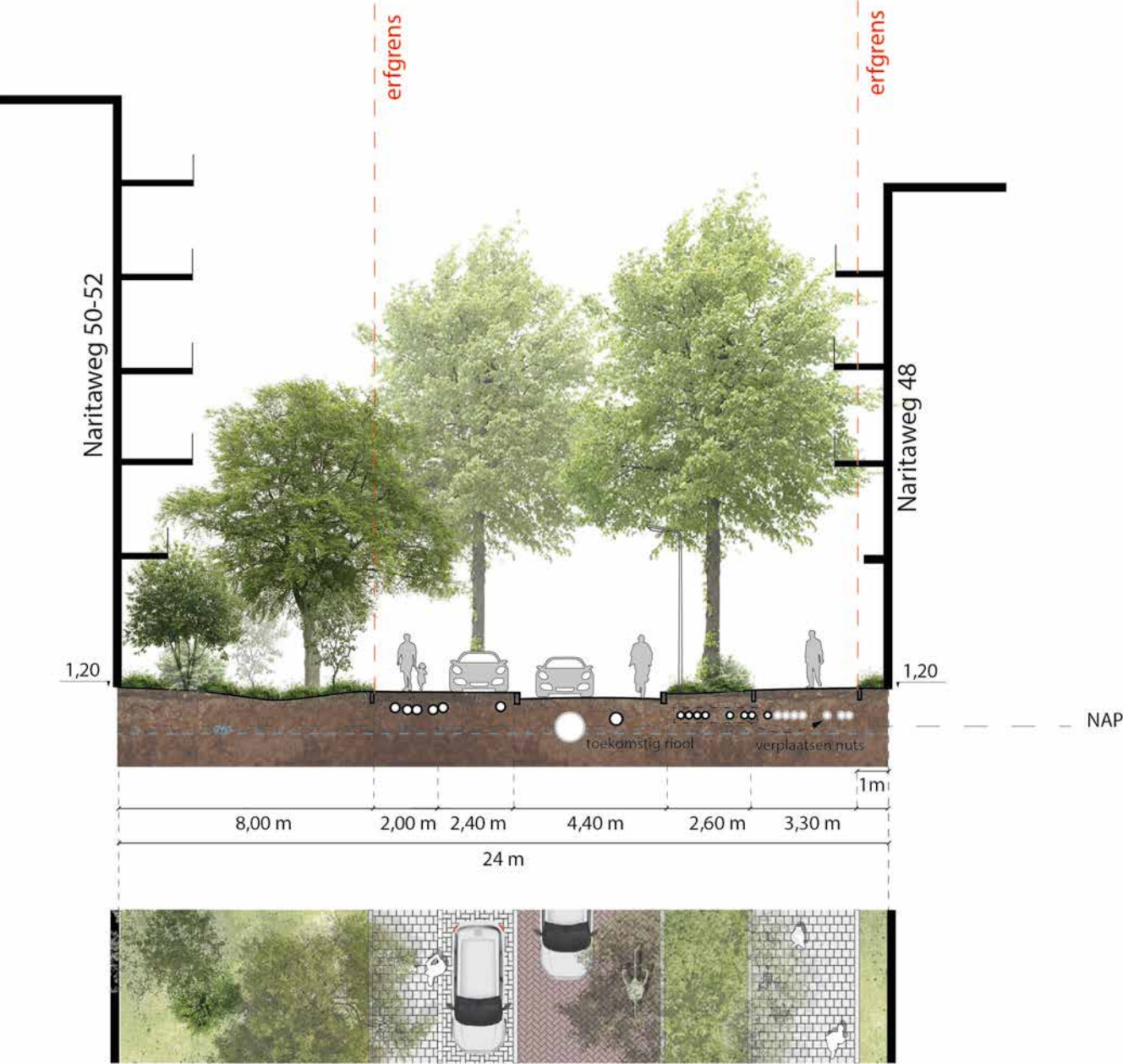
▲ Foto van waar de entree naar Spieringhorn moet komen.

4.12 Profielen

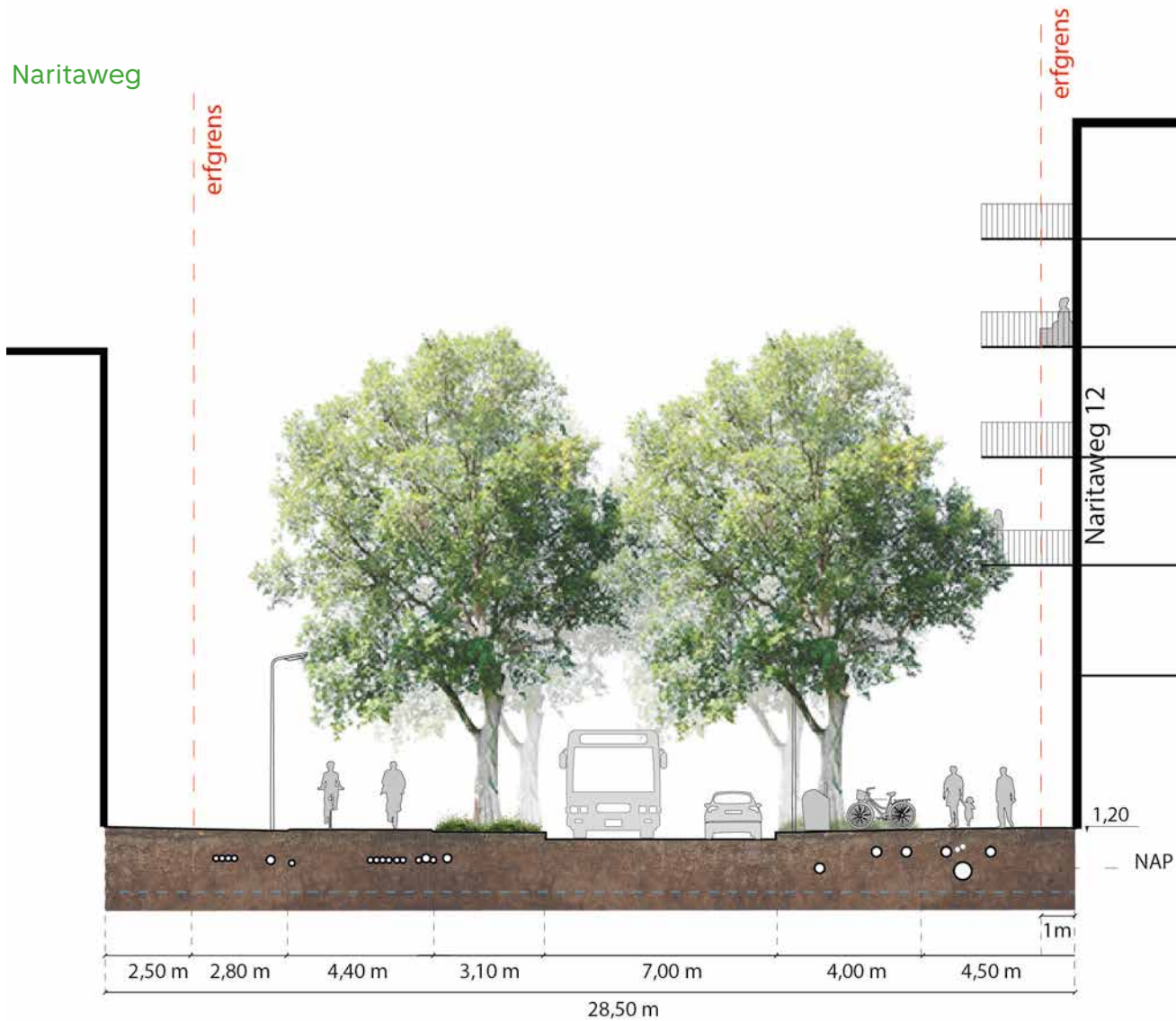


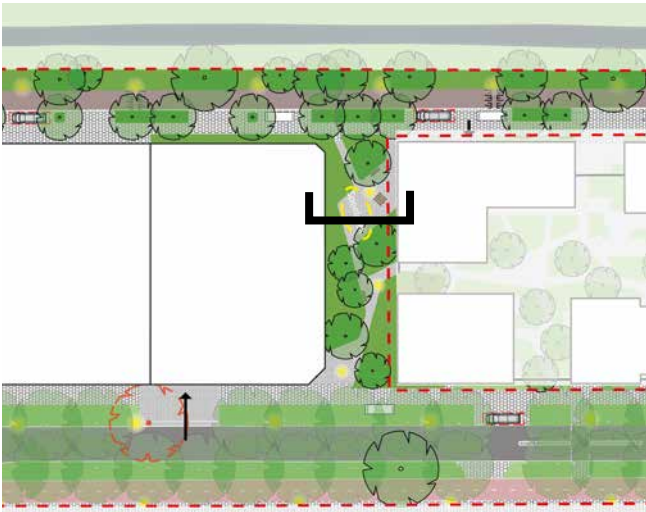
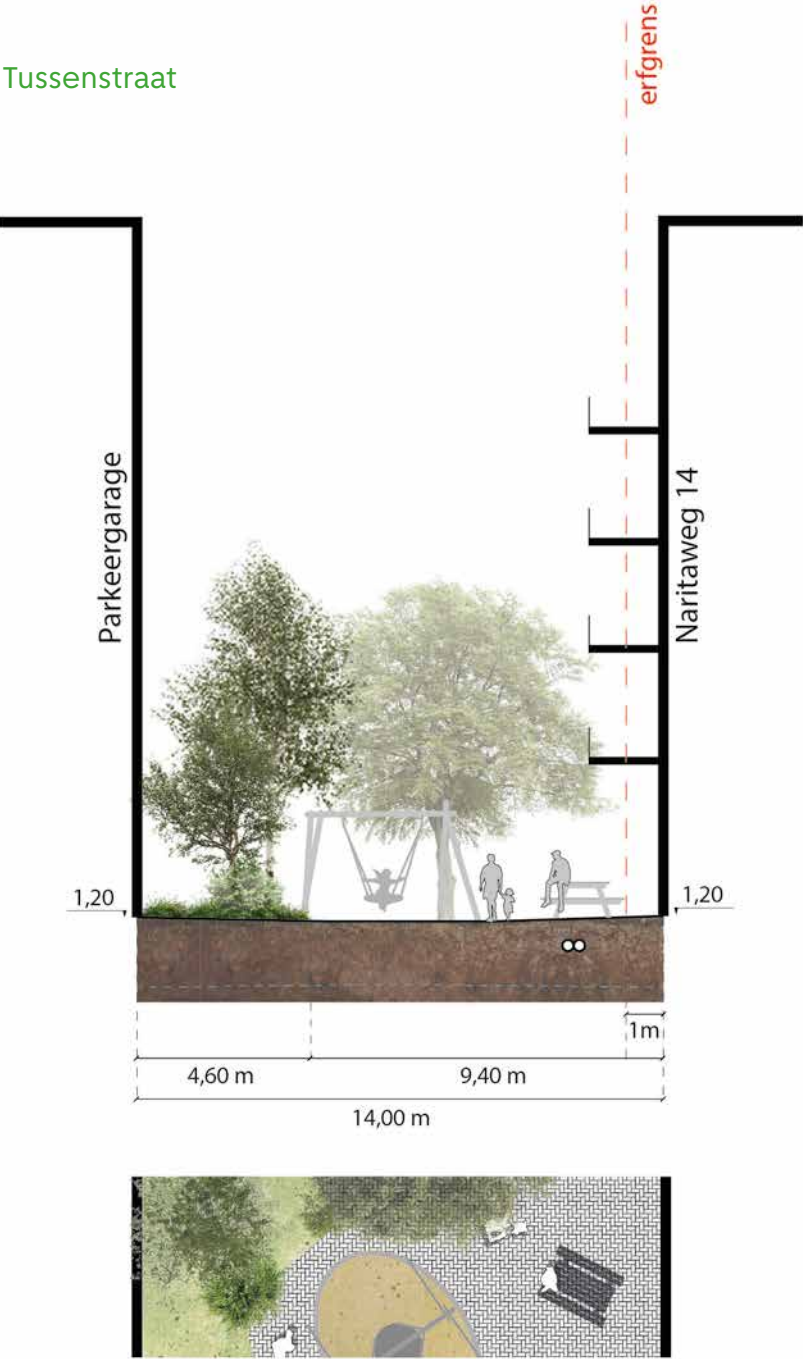


Plesostraat



Naritaweg





▲ Locatie van het profiel links.



▲ Schommel nest

5. Participatie

Hoe is er geparticipeerd

Bewoners en ondernemers zijn via een huis-aan-huisbrief met een link naar het ontwerp geïnformeerd. Daarbij was ook een mogelijkheid om te reageren. Pandeigenaren, ondernemers, ontwikkelaars, woningcorporaties, sportclubs en ProRail zijn per mail benaderd met een link naar het ontwerp met een uitnodiging voor een gesprek. Vanwege de beperkte ruimte in het ontwerp lag de nadruk in deze fase op informeren. Voor de twee speelplekken volgt later een actievere participatie.

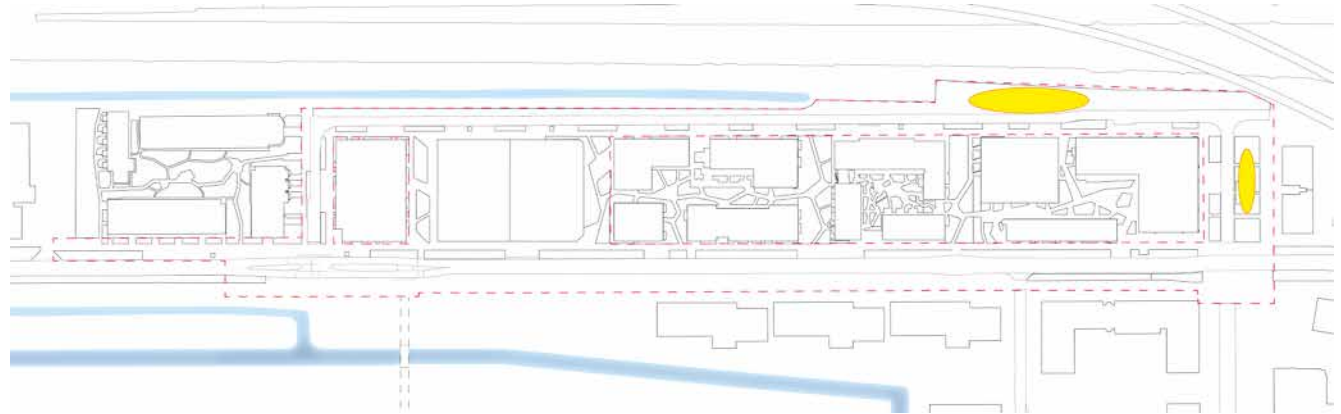
Hoe is het verlopen

Er zijn meerdere reacties ontvangen, met name over afvalcontainers, verlichting, parkeren (fiets en gemotoriseerd), laad- en losplekken, oversteekplaatsen en aansluiting op privéterreinen.

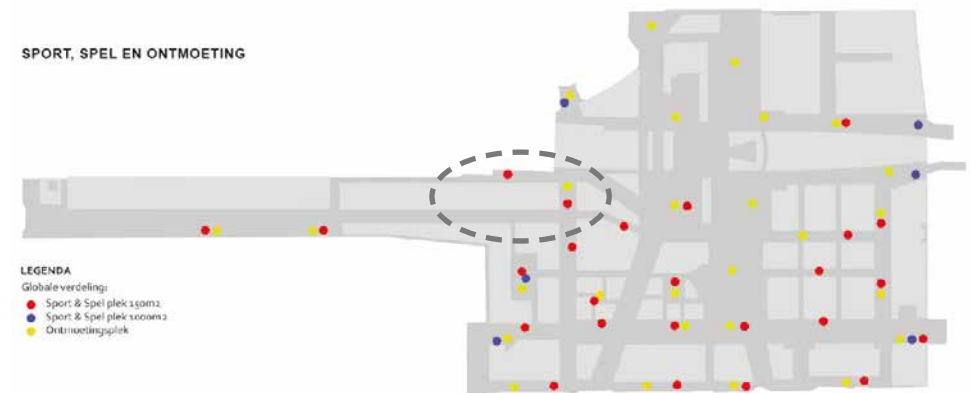
Het ontwerp is overwegend positief ontvangen.

Wat heeft het opgeleverd

De participatie heeft geleid tot enkele aanpassingen en nadere uitwerkingen, onder andere in de aansluiting op toekomstige gebouwen en binnenterreinen en aanvullend onderzoek naar fietsparkeren. Daarnaast is er bereikt dat de verschillende stakeholders bekend zijn met het voorlopig ontwerp.



SPORT, SPEL EN ONTMOETING



▲ Plan openbare ruimte (2021) wijst 3 plekken aan in het projectgebied voor sport & spel en als ontmoetingsplek.

6. Planning en fasering

Fasering

Het moment dat de openbare ruimte heringericht wordt hangt samen met de planning en oplevering van de bouwkavels langs de Plesostraat/Naritaweg-Midden. Eén kavel is reeds opgeleverd in het scopegebied. De andere kavels zijn nog in aanbouw of in planvorming. Elke kavel heeft een eigen planning met een aparte bouwtijd en moment van oplevering.

Voor de ontwikkelingen langs de Naritaweg is het belangrijk dat de herinrichting van de Plesostraat en Naritaweg-Midden wordt afgestemd op de oplevering van de kavels, zodat de openbare ruimte tijdig toegankelijk is en ondergrondse kabels en leidingen voor het gebouw zijn aangelegd. De aanleg van de openbare ruimte gebeurt daarom gefaseerd, rekening houdend met de verschillende opleveringsmomenten en het nog aanwezige bouwverkeer.

Bij de oplevering van elke kavel wordt de direct aangrenzende openbare ruimte ingericht. Zo is het gebouw na oplevering toegankelijk voor nieuwe gebruikers. Tegelijkertijd zal er de komende jaren nog volop gebouwd worden. Delen van het projectgebied, zoals de rijbaan in de Plesostraat, worden later aangelegd op het moment als het geen bouwroute en werkterrein meer is.

Er zal van dit project een fasering gemaakt worden. Dit gebeurt in de Definitief Ontwerp-fase. Hierin wordt duidelijk wat de fases worden van aanleg van dit project.

Planning

De planning op hoofdlijnen voor dit project is:

Q4 2025: Participatie VO

Q1 2026/Q2 2026: Bestuurlijke Vaststelling ontwerp maart 2026

Q2 2028: realisatie eerste fase

2030: realisatie laatste fase

Dit is een voorlopige planning en kan nog veranderen.

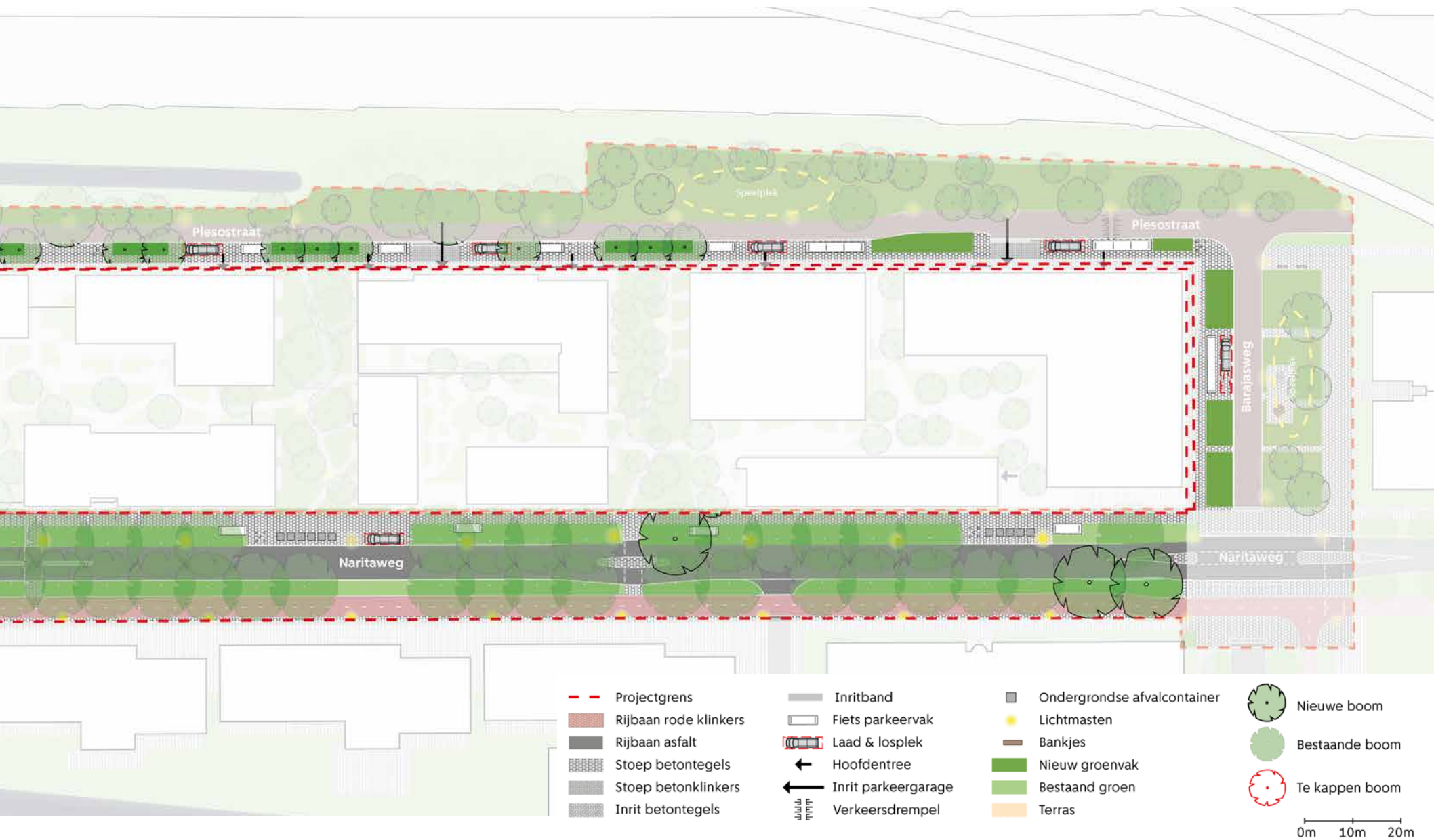
Op de volgende spread staat in felle kleur aangegeven wat onderdeel uitmaakt van de eerste fase van aanleg.

► Bovenaanzicht van het kruispunt Naritaweg en Barajasweg met de tijdelijke situatie langs kavel 10.



Eerste fase van de uitvoering





PLESOSTRAAT/NARITAWEG-MIDDEN
voorlopig ontwerp openbare ruimte

maart 2026