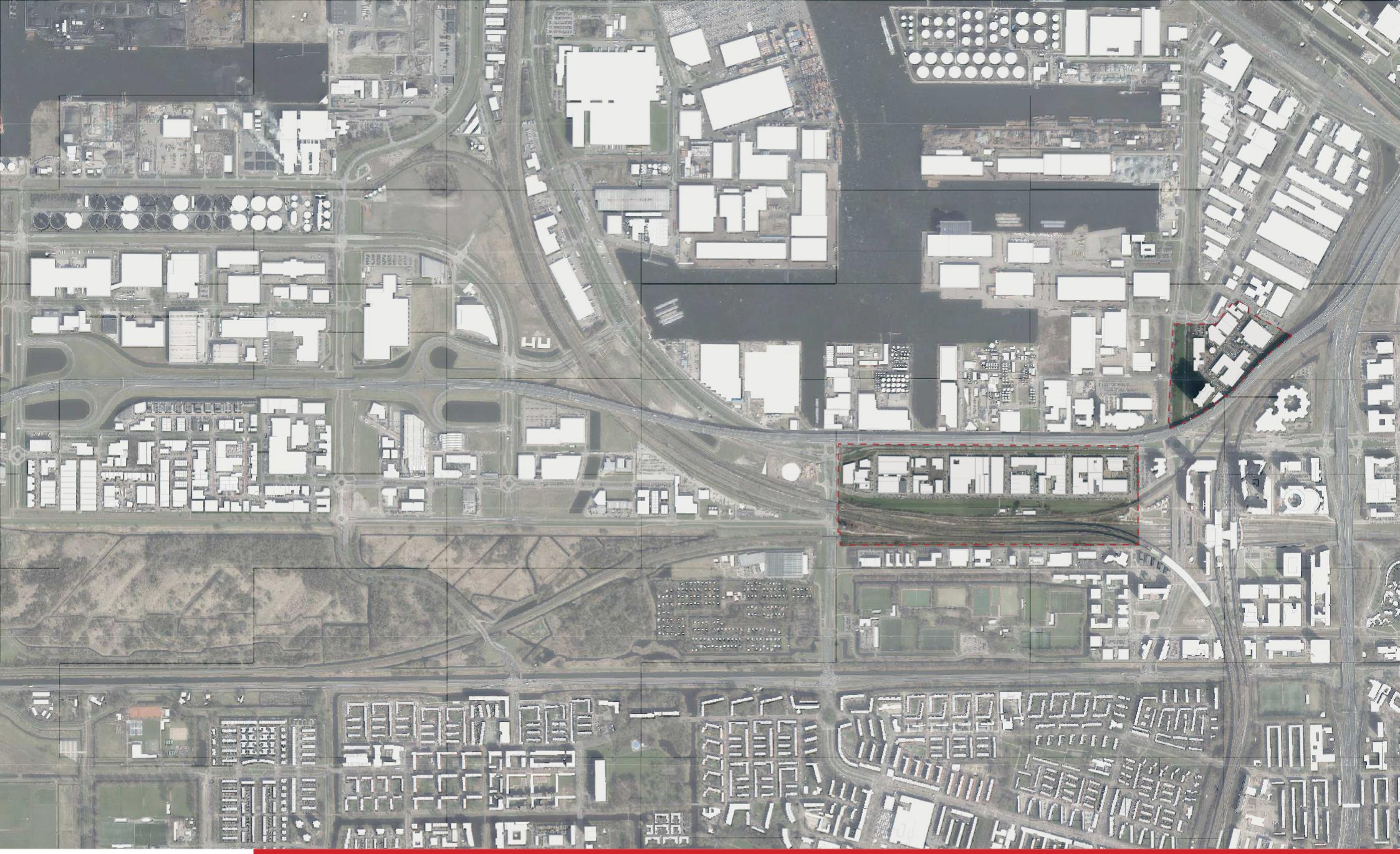


Gemeente Amsterdam

Raamwerk openbare ruimte

Sloterdijk 2 zuid

concept maart 2020



Rhônepark - Sloterdijk 2 zuid

INHOUDSOPGAVE



Basisweg - Sloterdijk 2 zuid

Inhoud

1 Eindbeeld

2 Hoofdopzet
Onderdeel van de haven
2 sferen: Noord en zuid
Groene routes
Rhonepark
Buitenruimtes binnen de blokken

3 Beeldkwaliteit
Identiteit, sfeer en karakter
Puccini
Relatie gebouw-openbare ruimte

4 Facetten
Autoluw, parkeren uit het zicht, ruim baan voor fietsers en voetgangers
Klimaatadaptatief
Duurzaam
Natuurinclusief
Sociaal veilig
Gezonde straat
Ondergrondse infra

5 Fasering

6 Profielen

BIJLAGE 1 Verlegging waterkering

BIJLAGE 2 Analyse

1 EINDBEELD

Sloterdijk 2 Zuid transformeert de komende jaren naar een hoogstedelijk werkgebied. Een werkgebied in hoge dichtheid met een intensieve vermenging van functies. Aantrekkelijk voor de circa 8.000 nieuwe werknemers, maar ook voor het nabijgelegen Sloterdijk Centrum.
Tussen de nieuwe, imponerende gebouwen zorgt de openbare ruimte voor de nodige rust, eenheid en groen. Centraal in de transformatie van de openbare ruimte staan de begrippen verbinden, verblijven en verduurzamen.

Het nieuwe Rhonepark zet voor een belangrijk deel de toon voor de kwaliteit van de openbare ruimte in het gebied. Dit is de plek om te verblijven. Hier komt een van de nieuwe parken van het toekomstige Havenstad. Niet alleen ten behoeve van de nieuwe werknemers, maar ook een belangrijk stadspark voor een groot deel van de toekomstige nieuwe inwoners van Sloterdijk Centrum en verder. Een uitgestrekt groengebied van 1 kilometer lang en gemiddeld 45 meter breed, nauw verbonden met het aanliggende werkgebied.

Daartegenover staat het nieuwe werkgebied. De openbare ruimte is hier vooral functioneel. Brede tussenstraten verbinden de twee centrale assen (Basisweg en Rhoneweg) met elkaar. Het is een sobere, doelmatige openbare ruimte, vooral gericht op verbinding.

Verduurzaming vind op verschillende manieren plaats. Allereerst door het terugdringen van het autogebruik. Net als alle nieuwe gebiedsontwikkelingen in de stad wordt Sloterdijk 2 Zuid autoluw. De directe nabijheid van het openbaar vervoer knooppunt Station Sloterdijk en de goede bereikbaarheid via bus en fiets bieden hier uitstekende randvoorwaarden voor. Alle toekomstige bedrijven en kantoren zullen goed bereikbaar blijven met de auto. Maar de auto domineert niet meer het straatbeeld, en is nadrukkelijk te gast. Geparkeerde auto’s zullen in de nieuwe blokken uit het zicht worden geplaatst. Langs de straten is enkel nog ruimte voor betaald bezoekersparkeren.

Daarnaast wordt er op grote schaal ingezet op het klimaat adaptief maken van de openbare ruimte. Regenwater wordt zoveel mogelijk ter plekke opgevangen en geinfiltreerd, nieuwe bomen zorgen voor extra schaduw, extra groen vermindert de mogelijke hittestress. In de ondergrond wordt ruimte gereserveerd voor de toekomstige elektrificatie.

Groene straten
(normaal profiel)

Groene straten
(breed profiel)

Groene verbindingen

Groene lanen
(normaal profiel)

Groene lanen
(breed profiel)

Natuurlijke oevers

Groenstroken/
groene parkachtige inrichting

Cultuurlijk groen
(volkstuinen/sportparken)

Ecologische hoofdstructuur

Groenkarakter doorzetten

Groene pleinen

BLAUW

(open)water

Blauwe verbindingen

Zicht op water

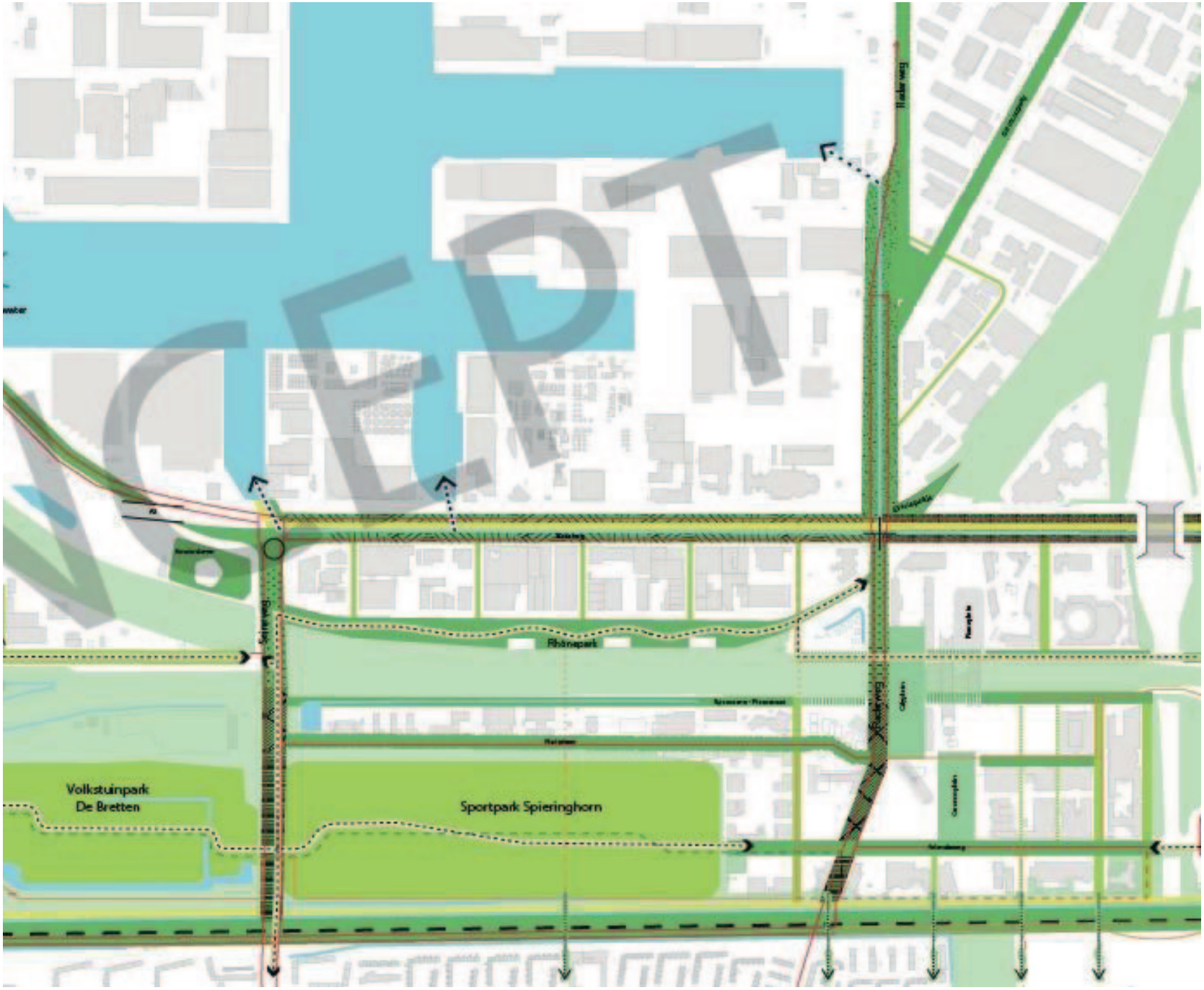
GRIJS

Plus fietsnetwerk (bestaand)

Plus fietsnetwerk(Havenstad)

Hoofd fietsnetwerk(bestaand)

Hoofd fietsnetwerk (havenstad)



CERT

2 HOOFDOPZET

Onderdeel van de haven

Sloterdijk 2 Zuid was ooit de eerste nederzetting in een verder hoofdzakelijk lege zandvlakte: het nieuwe Westelijk Havengebied. De grote schaal en rationele verdeling van de huidige kavels ademt nog steeds de sfeer van dat pioniersstadium. Inmiddels is Sloterdijk 2 Zuid aan alle kanten ingebouwd. Er verscheen een breed pakket aan sporen aan de zuidkant, grootschalige havenbedrijven aan brede havenbekkens in het noorden, een van de drukste openbaar vervoersknooppunten van Amsterdam (Sloterdijk) aan de oostkant, en een zich nog steeds uitbreidend bedrijvengebied aan de westkant.

Die oorspronkelijke sfeer van dat grootschalige, puur functionele landschap is nog steeds kenmerkend voor het gebied.

Plas dras



Twee sferen

In grote lijnen valt het nieuwe Sloterdijk 2 Zuid uiteen in twee sferen. De noordelijke sfeer wordt voor een groot deel bepaald door de directe nabijheid van de A5 en de drukke Basisweg. Een sfeer die wordt bepaald door snelheid, drukte, lawaai, beweging, logistiek, grote schaal. Hier zal de auto nog lange tijd dominant zijn in het straatbeeld.

De zuidelijke sfeer daarentegen wordt vooral bepaald door de rust en ruimte van het nieuwe Rhonepark en de Rhoneboulevard. Groen en water bepalen hier het beeld, het is het domein van wandelaars en fietsers. Een plek om te verblijven, te sporten, elkaar te ontmoeten, te lunchen, een biertje te drinken, een rondje te lopen, te spelen.

Plas dras



Groene routes en de Hoofd Groen Structuur

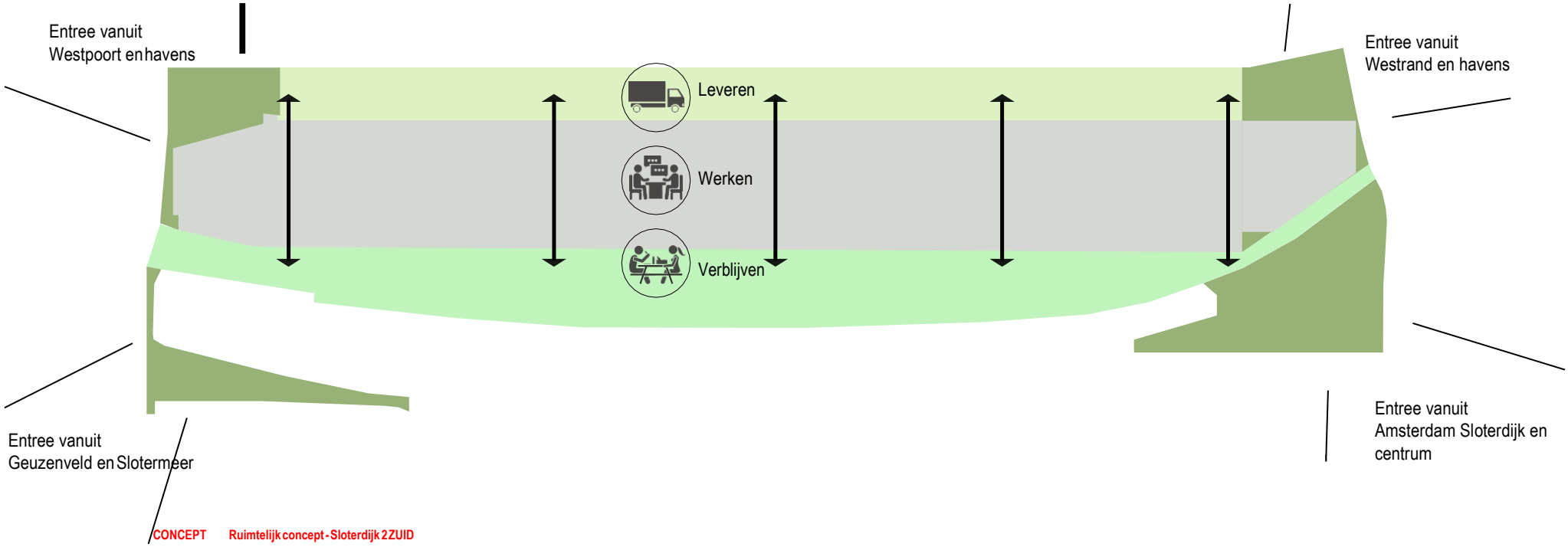
Sloterdijk 2 Zuid is onderdeel van het grotere Sloterdijk West. Hier maken ook Sloterdijk 1, Sloterdijk Centrum en Sloterdijk 3 deel van uit. Dit hele gebied is middels een aantal doorgaande fiets-en voetgangersverbindingen nauw met elkaar verbonden. Relevante routes voor Sloterdijk 2 zijn het fietspad langs de Basisweg en de fiets/ wandelroute aan de noordkant van het spoor. Beide routes verbinden via Sloterdijk 2 Sloterdijk 1 en -Centrum aan Sloterdijk 3, en uiteindelijk via het Westerpark en de Brettenzone het centrum van Amsterdam met Spaarnwoude en Halfweg.

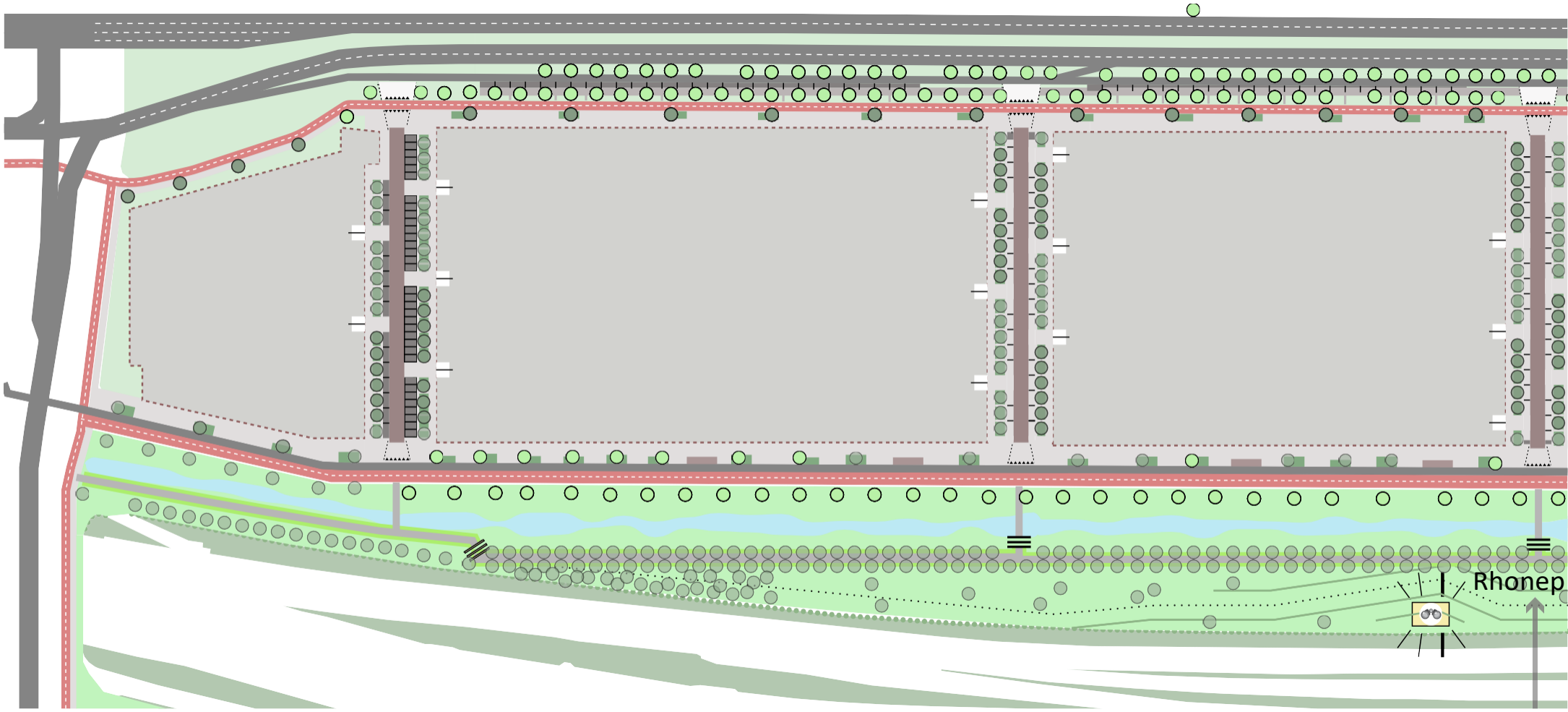
De schakels in deze routes aan de uiteinden van het nieuwe Rhonepark , daar waar deze onder de spoorviaducten doorloopt en langs het spoor leidt, hebben nu te weinig kwaliteit om mensen te verleiden ook werkelijk massaal te voet of per fiets naar het gebied toe te komen.

Dit wordt in een volgende fase verder uitgewerkt. De hoofdfietsroute in Sloterdijk 2 Zuid die nu nog langs de Basisweg loopt, zal worden verlegd naar de noordkant van het Rhonepark. De route langs de Basisweg wordt afgewaardeerd naar een meer lokale fietsroute.

Het nieuwe Rhonepark heeft de potentie in zich deel uit te gaan maken van de hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Zowel het grotere Brettenpark als station Sloterdijk en het aanliggende woongebied liggen op loopafstand van het Rhonepark.

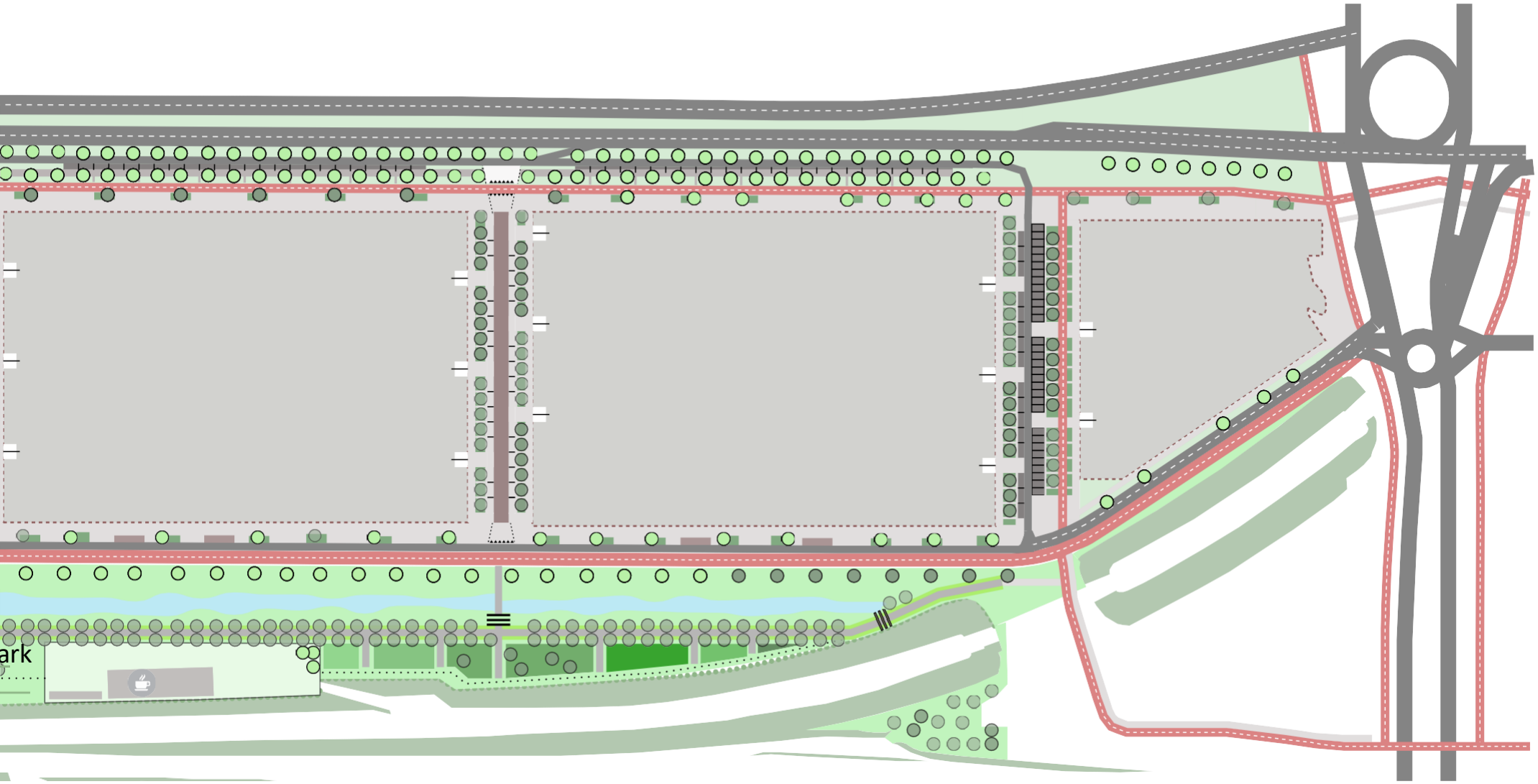

Westelijk Havengebied
Spaarnwoude
Sloterdijk III
Rhônepark
Sloterdijk Centrum
Sloterdijk I
Groene route door de Sloterdijken
De Brettenzone
Sloterdijk II
Arlandaweg
Westerpark
Halfweg
Geuzenveld
Slotermeer
Bos en Lommer


Entree vanuit
Westpoort en havens
Leveren
Werken
Verblijven
Entree vanuit
Westrand en havens
Entree vanuit
Geuzenveld en Slotermeer
Entree vanuit
Amsterdam Sloterdijk en
centrum



Plankaart Openbare Ruimte - Sloterdijk 2 ZUID

Spoorgroen
Gras
Gras intensief
Openbaar verhard
Plusnet fiets 5m.
Hoofdnet fiets 4.5m.
Paden verhard
Wegen 3.5m. 50km/uur
Wegen 6m. 30 km/uur
Inritconstructies
Haaksparkeren
Langsparkeren
Plantvakken
Bestaande bomen
Nieuwe bomen
Privaat



Schaalbalk italia001

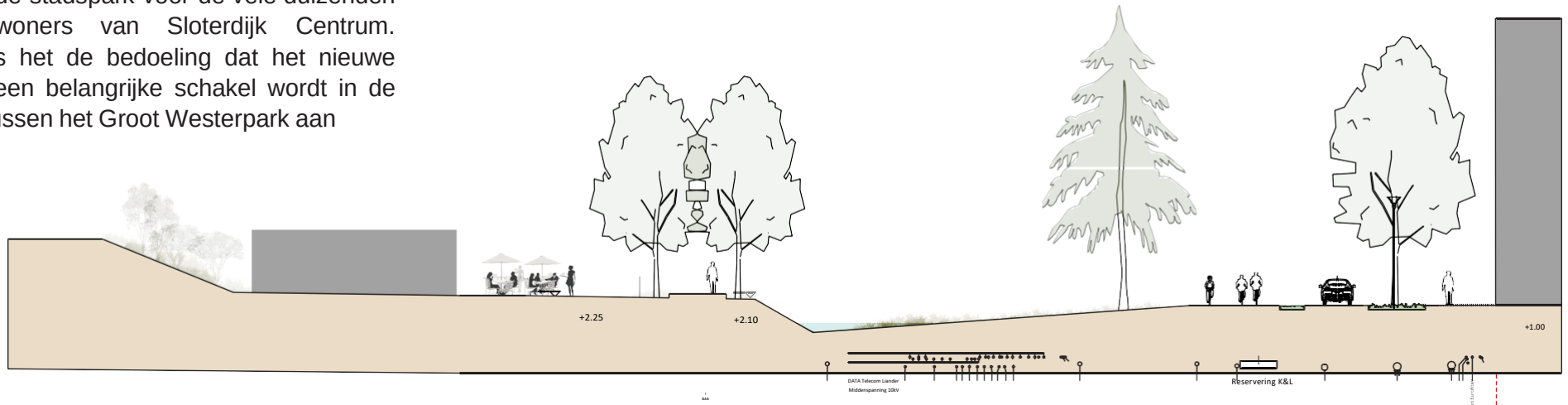
20 40 60 80 100 120 meter

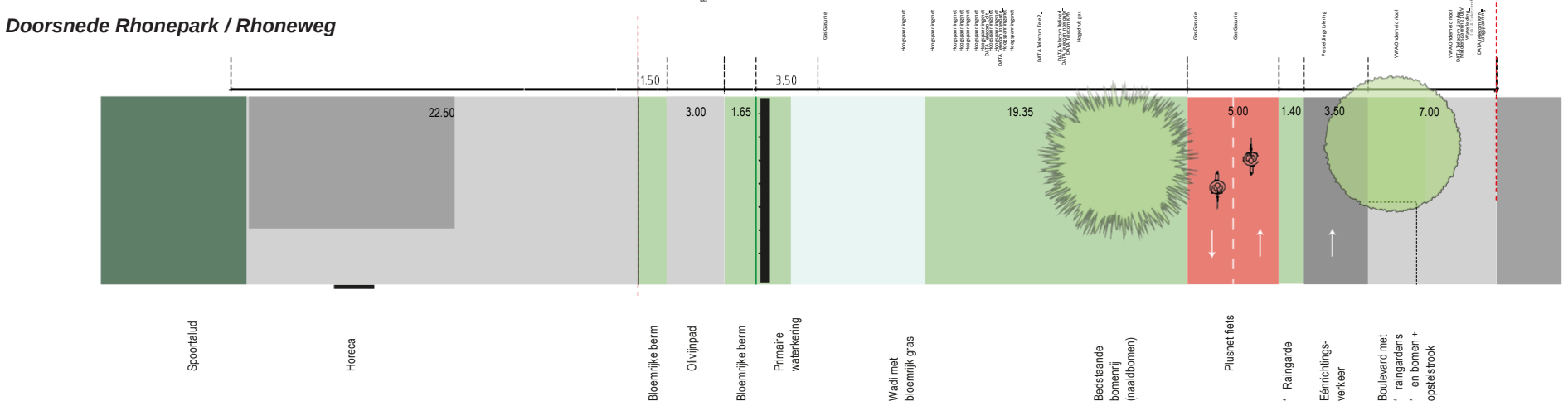
N

Rhonepark

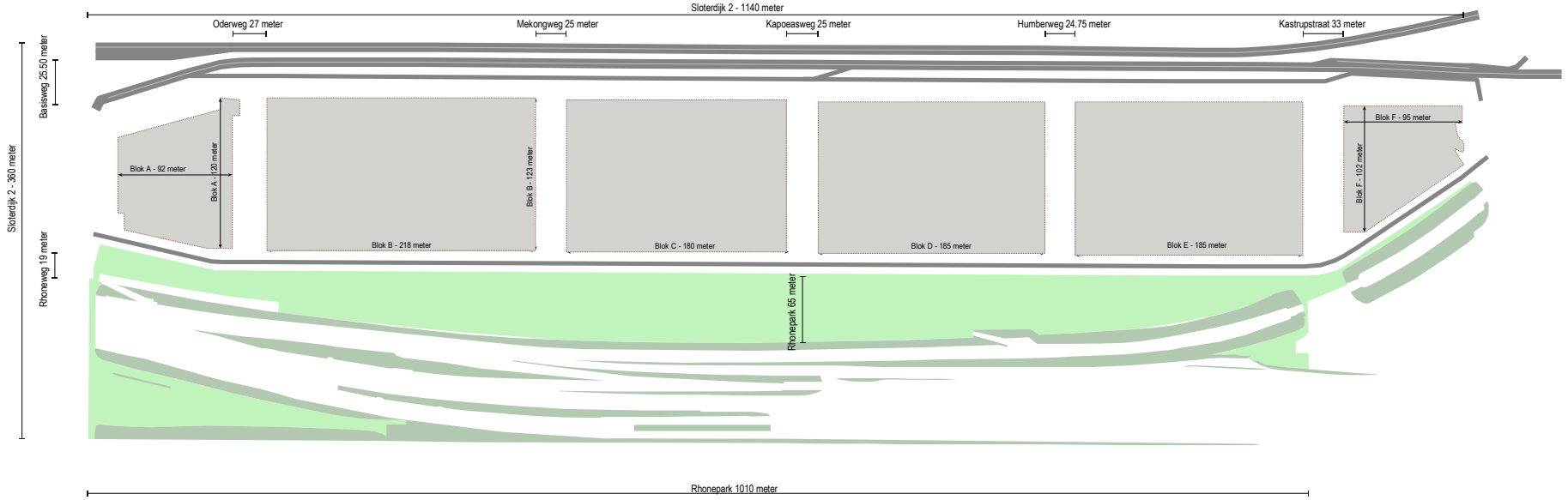
Wat nu een verloren ogende groenstrook langs de Rhoneweg is wordt in de toekomst het nieuwe Rhonepark. Een langgerekt park van 1 kilometer lang, varierend in breedte van 60 m. In het midden tot 20 meter aan de uiteinden. Het Rhonepark zal niet alleen voor de werknemers van Sloterdijk 2 zuid een belangrijke rol gaan spelen als aangenaam uitloop-, lunch- en buitenwerkgebied. Het wordt op termijn ook het dichtstbijzijnde stadspark voor de vele duizenden nieuwe bewoners van Sloterdijk Centrum. Daarnaast is het de bedoeling dat het nieuwe Rhonepark een belangrijke schakel wordt in de verbinding tussen het Groot Westerpark aan de oostkant en het Brettenpark een de westkant. Een belangrijke plek met veel potentie. Maar ook een lastige plek. De strook grond tussen huidig dijklichaam en de Rhoneweg ligt nu nog vol met de kabels en leidingen, en het dijkje zelf is onderdeel van de primaire waterkering, met alle beperkende voorwaarden van dien.

Om de ontwikkeling naar een aantrekkelijk park mogelijk te maken zal een deel van het kabels- en leidingenpakket verlegd moeten worden (in onderzoek). Daarnaast wordt momenteel onderzocht of de primaire waterkering (administratief) verplaatst kan worden naar de spoordijk. Voorlopig is er van uitgegaan dat aan deze beide voorwaarden zal worden voldaan, en er ruimte vrij komt om het park op de gewenste manier te ontwikkelen.

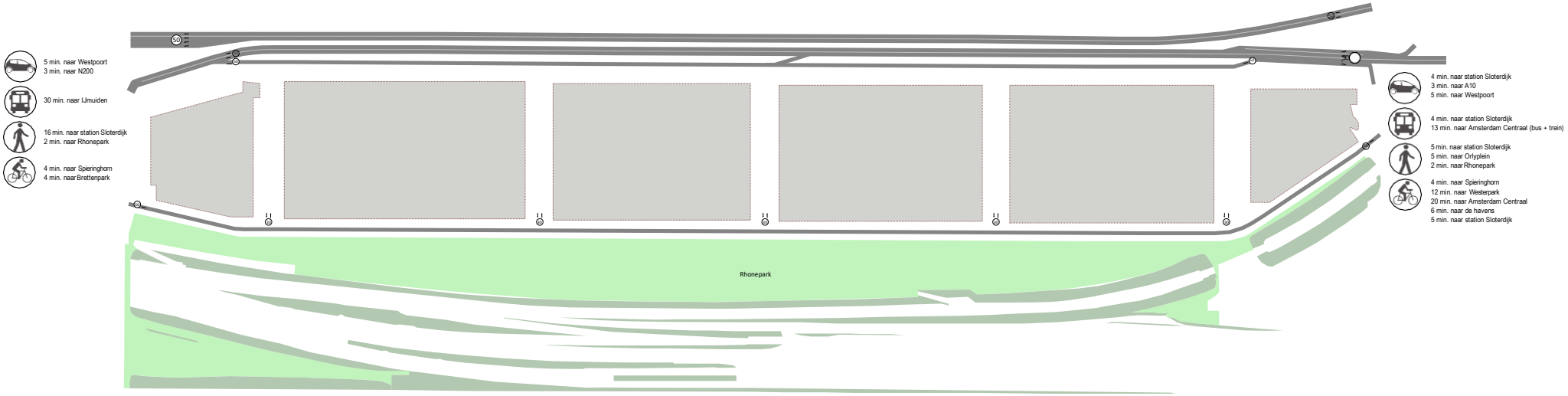




Doorsnede Rhonepark / Rhoneweg



Maat en schaal



Afstanden

Het park zal gefaseerd worden uitgevoerd, in nauwe samenhang met de geleidelijke transformatie van de bebouwing in Sloterdijk 2 Zuid. In een eerste fase worden de hoofdlijnen van het nieuwe raamwerk voor het park uitgezet. In de loop van de tijd zal dit raamwerk vervolgens verder worden aangekleed. Inzet is een nieuw park dat zowel qua vormentaal, sfeer en gebruiksmogelijkheden een verbinding vormt tussen het Groot Westerpark een de ene kant, en het Brettenpark aan de andere. En hoewel het eigenlijk zelf niet in de Brettenzone ligt, zou het een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het versterken van de eenheid en de gebruiksmogelijkheden van de Brettenzone als geheel. Als een soort bypass die helpt de ernstig verstopte doorbloeding van de zone ter plekke van Sloterdijk Centrum te verbeteren.

In het raamwerk van het park neemt de huidige dijk een centrale plaats in. Het deelt het park grofweg in tweeën. In het lager gelegen deel wordt het beeld gedomineerd door water en natuur.
Dat heeft er niet alleen mee te maken dat het Rhonepark binnen het nieuwe afwateringssysteem plek is waar een groot deel van het overtollige regenwater zal worden opgevangen. De laagte refereert ook aan de havenbekkens van het Westelijk Havengebied. Daarnaast legt het een link met de oude polderverkaveling van voor de zandopspuiting, en met het open water van het IJ van de tijd daarvoor. En het sluit goed aan op het aantrekkelijke spel met water in het Westerpark en de vele waterlopen in het Brettenpark. In deze lage natte zone komt veel ruimte voor spontane natuurontwikkeling. Binnen korte tijd zal hier een weelderig begroeide plas/dras zone ontstaan.

Het hoger gelegen gedeelte biedt plaats aan de meer intensieve parkfuncties.
Hier wordt ruimte gemaakt voor nieuwe vergader- en lunchplekken in de open lucht, verschillende tuinen en kleinschalige buurtgerichte buitenmanifestaties. Centraal in het park, op de plek waar nu nog een oud prorail gebouw staat, is plaats voor een horecavoorziening die dit intensieve gebruik ondersteunt. De grond die vrijkomt bij het verder afgraven van het lagere deel wordt gebruikt om een uitkijkheuvel op te richten. Een centrale plek in het park vanaf waar de hele omgeving opeens in een ander perspectief kan worden bekeken. En de plek waar mogelijk in de toekomst een nieuwe loopbrug vanuit het naastgelegen Spieringhorn over het spoor heen gebouwd zal worden.

De dijk zelf vormt de centrale verbindingsas, de ruggengraat van het park. Via deze as zijn alle parkdelen snel en op een aantrekkelijke manier bereikbaar. Vanaf de dijk heeft de toekomstige bezoeker een prachtig uitzicht over de lager gelegen wetlands.



Werken in park, Portland, VS.



Spoorpark Tilburg



Spoorpark Tilburg

Buitenruimtes binnen de blokken

De ruimtes binnen de blokken staan in een directe verbinding met de straatruimten rondom en het Rhonepark. Ze nodigen uit het binnenste van de blokken te ontdekken en leveren een substantiële bijdrage aan de kwaliteit van de buitenruimte in Sloterdijk 2 Zuid. Aanleg en beheer zijn in handen van de eigenaren van de betreffende blokken. Maar het is nadrukkelijk de bedoeling dat deze buitenruimtes ook publiek toegankelijk zijn.

Omdat er in het gebied in hoge dichtheid zal worden gebouwd, en de buitenruimte dus een schaars goed wordt, is het extra belangrijk deze spaarzame ruimte zo goed mogelijk in te richten en te gebruiken. Binnen de sterk versteende werkelijkheid van Sloterdijk 2 Zuid zijn het, samen met het Rhonepark, de groene rustpunten binnen de nieuwe werkstad.

Om ook hier het gewenste groene karakter te krijgen kunnen de gevels aan de binnenkant bijvoorbeeld prima worden bekleed met klimplanten. Hier is maar weinig ruimte voor nodig maar het levert veel op qua beleving en natuurwaarde.

3 BEELDKWALITEIT

Identiteit, sfeer en karakter

Sloterdijk 2 Zuid wordt een nieuwe stuk werkstad in hoge dichtheid. Gestapelde bedrijfsgebouwen en hoge kantoortorens gaan het beeld bepalen. Tussen het geweld van deze imponerende gebouwen zorgt de openbare ruimte voor de nodige rust, eenheid en groen.
Binnen het raamwerk van de openbare ruimte zijn grofweg drie systemen te onderscheiden.

De eerste, de ventweg langs de Basisweg inclusief de bijbehorende groenstroken, is onderdeel van een van de drukste toegangswegen van de stad. Het beeld wordt hier bepaald door het vele verkeer over de brede Basisweg, de A5 die hier nog eens bovenuit torent, en de grotere schaal van de haven direct aan de overkant van de weg. Het is een sfeer van grote maten, snelheid, rumoer. De brede doorgaande bomenrijen bieden hier tegenwicht aan het drukke straatbeeld. Het straatbeeld wordt verder verzacht door brede groene wadis tussen de verschillende verhardingsstroken. De ventweg zelf is meer naar de Basisweg toe verschoven, zodat er aan de kant van de bebouwing meer ruimte is gekomen voor fietsers en voetgangers.

Aan de zuidkant van Sloterdijk 2 Zuid is de sfeer compleet tegenovergesteld. Hier wordt het beeld bepaald door de rust en de natuur van het nieuwe Rhonepark. Door het profiel van de huidige Rhoneweg aanmerkelijk te versmallen, alle geparkeerde auto's hier weg te halen en de hoofdfietsroute direct langs het park te leiden , ontstaat een parkruimte die in feite al begint aan de voet van de bebouwing en doorloopt tot aan de spoordijk. Hier domineren fietsers en voetgangers in een groene, natuurlijke omgeving het beeld.

De twee zo verschillende sferen worden met elkaar verbonden via de tussenstraten. Deze straten zijn vooral functioneel. Ze zijn zo ontworpen dat ze optimaal kunnen functioneren als logistieke ruimte. Hier liggen de meeste toegangen naar de bedrijfsgebouwen en parkeergarages. Over de volle lengte van de straten is er ruimte gereserveerd voor bezoekersparkeren aan weerszijde. De ruime maat van deze straten biedt daarnaast ook ruimte voor brede trottoirs met bomen aan weerszijde .

Puccini

Op termijn gaat de huidige openbare ruimte in Sloterdijk 2 Zuid volledig op de schop. Qua detaillering en materialisering zal overal de Amsterdamse Puccini methode worden gevolgd. Dat betekent een rustig, uniform straatbeeld, dat zich in de rest van de stad al heeft bewezen. Het leidt ook tot een duidelijke, uniforme aanpak in beheer en onderhoud.
Simpele, robuuste materialen bepalen het beeld. Standaard 30x30 betontegels in de trottoirs, rood asfalt op de vrijliggende fietspaden, gebakken klinkers in de 30 km/uur tussenstraten en asfalt in de 50 km/uur straten.

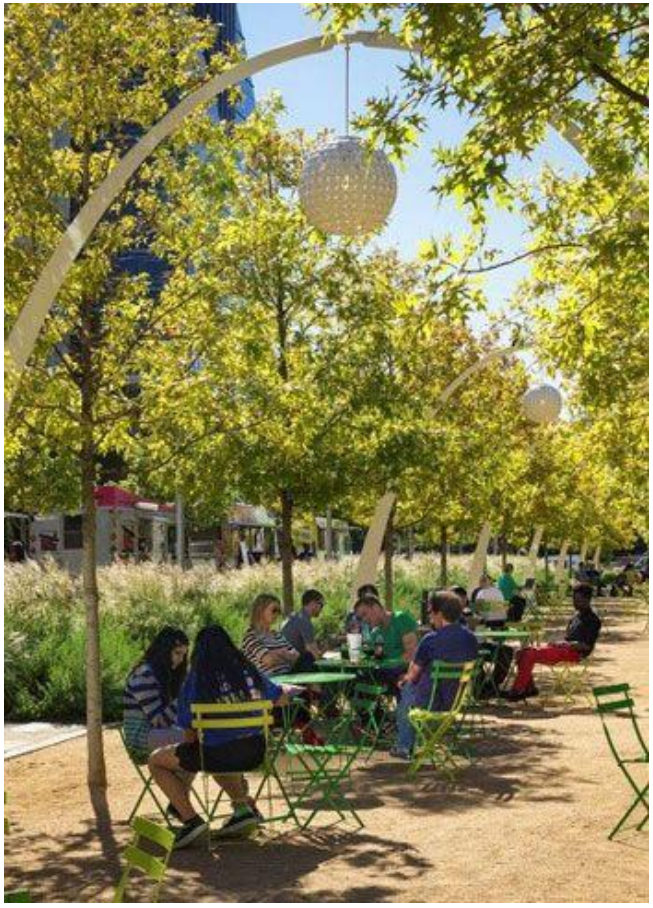
Spoorpark Tilburg



Relatie gebouw-openbare ruimte

In Sloterdijk 2 Zuid wordt sterk ingezet op levendige plinten en zoveel mogelijk uitwisseling tussen de nieuwe bebouwing en de openbare ruimte. Het is de bedoeling dat gebouw en straat zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. Voor de openbare ruimte betekent dit dat er overal rondom de forse en over het algemeen hoge gebouwen voldoende ruimte wordt geboden voor alle bijbehorende voorzieningen op maaiveld: afvalcontainers, fietsparkeerplekken, ruimte voor de vele lopende werknemers, ruimte voor terrasjes, voor zitgelegenheid, voor groenvakken, etc. Concreet betekent dit dat de trottoirs niet te smal mogen zijn. Met een minimummaat van 5,5 m. breed kunnen veel van de bovengenoemde voorzieningen prima een plek krijgen.

Daarnaast is ook groen een verbindend element. Te denken valt aan groen langs gevels, op balkons, terrassen en daken, aansluitend op het vele groen in de openbare ruimte. Zelfs in de tussenstraten, die vooral een logistieke functie zullen hebben, is voldoende ruimte om grotere groenvakken in te richten. Zowel het groen in de straten als aan en op de gevels verzachten niet enkel het straatbeeld en bieden schaduw en beschutting voor mens en dier, maar leveren ook een bijdrage aan het opvangen en verwerken van overtollig regenwater.



Klyde Warren Park, Dallas, VS

4 FACETTEN

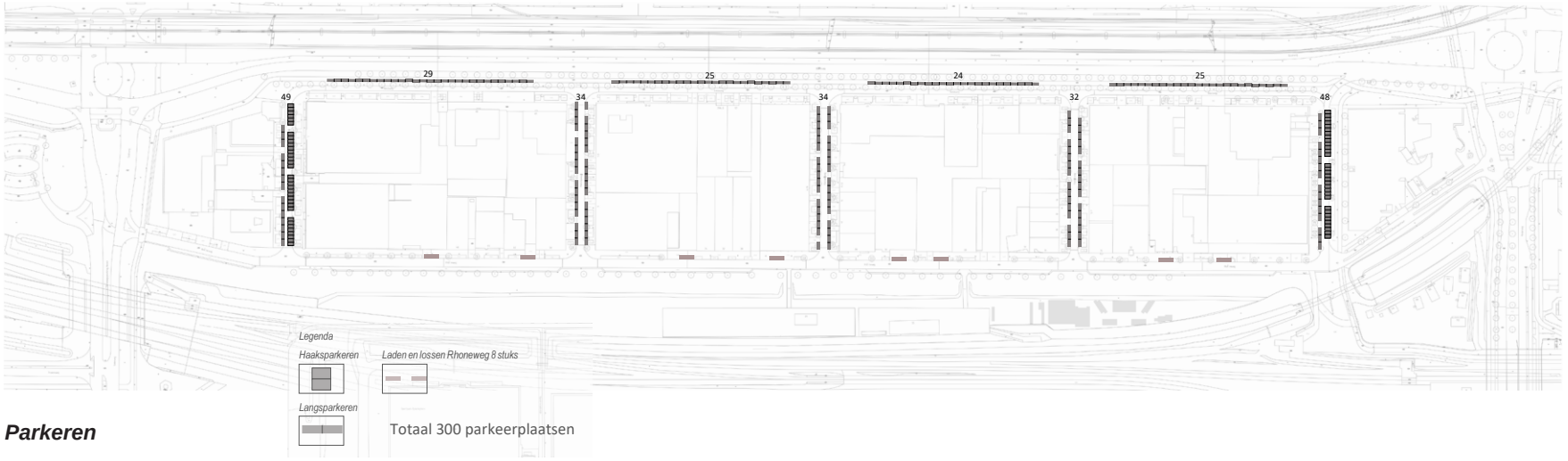
Autoluw, parkeren uit het zicht, ruim baan voor fietsers en voetgangers

Amsterdam wordt steeds meer een stad waar de auto te gast is. Dit geldt ook voor het gebied. Er wordt voor bezoekers en leveranciers (volop) ruimte geboden om op straat te parkeren, te laden en te lossen, maar dit zijn per definitie plekken waar alleen kort geparkeerd kan worden, binnen een betaald regime. Uiteindelijk, als alle blokken herontwikkeld zijn, zullen de huidige +/- 600 parkeerplaatsen op straat zijn teruggebracht tot maximaal 300.
Al het bestemmingsparkeren zal op de eigen kavels plaats vinden, uit het zicht.

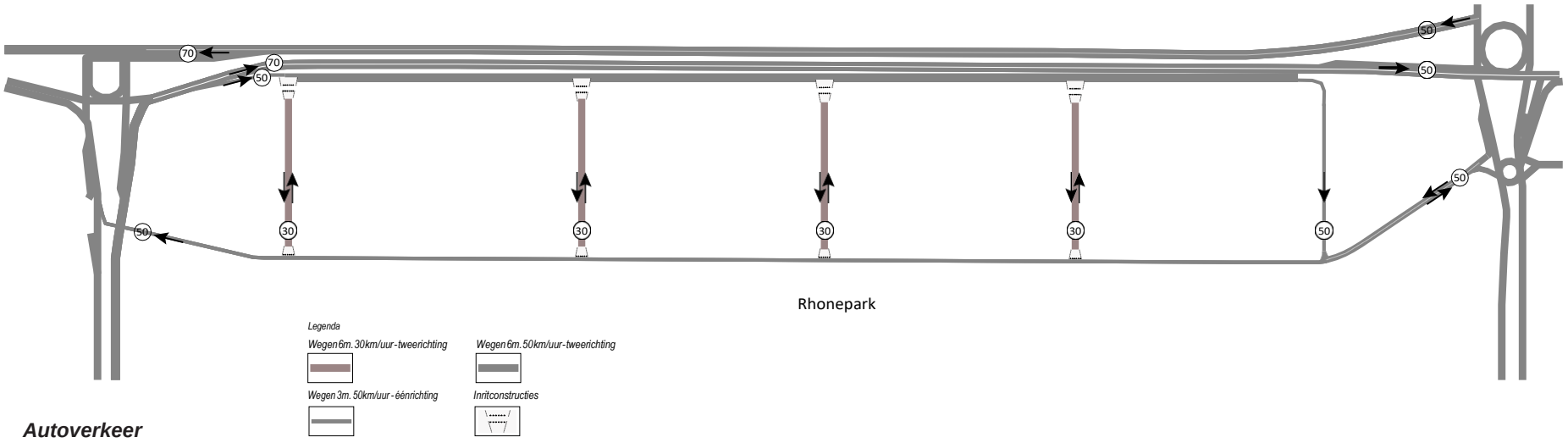
Momenteel is enkel de ventweg langs de Basisweg eenrichtingsverkeer. In de toekomst gaat dit ook gelden voor de Rhoneweg. Deze maatregel, in combinatie met het weghalen van al het parkeren langs deze weg, biedt de mogelijkheid het wegprofiel aanmerkelijk te versmallen. Dit komt ten goede aan extra ruimte voor voetgangers, fietsers en groen. En heeft als belangrijk bijkomend voordeel dat de Rhoneweg die nu levensgevaarlijk is (er wordt vaak veel te hard gereden) een veel veiliger straat zal worden.

Om het autogebruik te verminderen zal de bereikbaarheid met het openbaar vervoer nog verder worden verbeterd. De huidige busroutes zullen worden gehandhaafd, waarbij in de toekomst de frequentie van de diensten zal worden verhoogd. Daarnaast wordt er gestudeerd op het doortrekken van een nieuwe HOV-lijn vanaf de Transformatorweg via Sloterdijk Centrum naar de Basisweg en Sloterdijk 2. Omdat ook de Rhoneweg eenrichtingsverkeer wordt zullen de bussen de stad in over de ventweg van de Basisweg worden geleid.

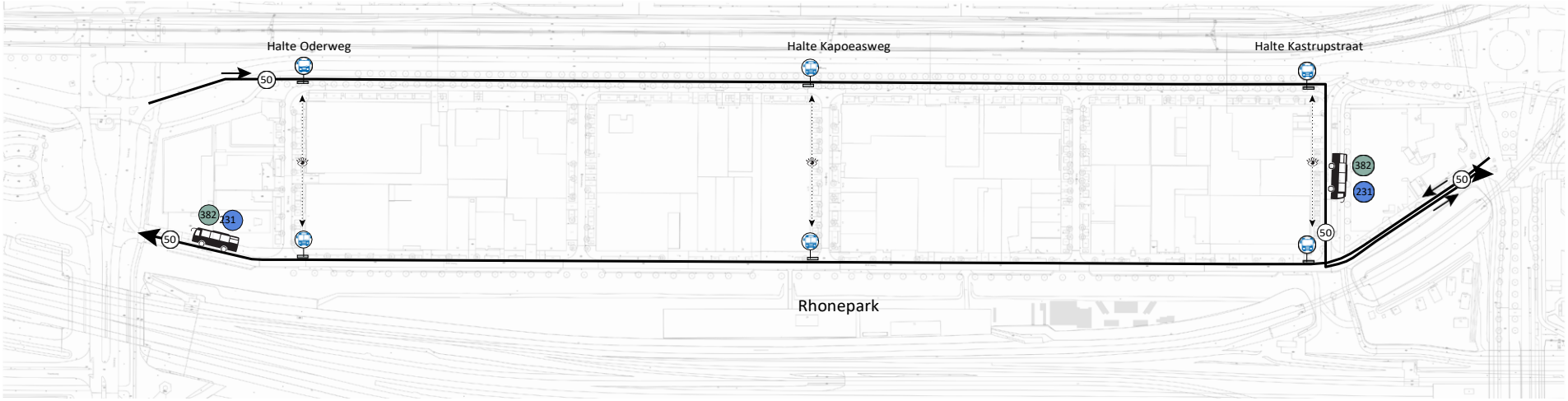
Om fietsen en lopen te stimuleren worden nieuwe fietspaden en aantrekkelijke looproutes aangelegd. Zo komen zowel langs de Rhoneweg als langs de ventweg van de Basisweg brede wandelpromenades en komt een nieuwe hoofdfietsroute langs het Rhonepark te liggen.
De tussenstraten zullen teruggaan van de huidige 50 km per uur naar 30 km/uur. Het huidige dwarsparkeren wordt hier omgezet in langsparkeren, waarmee ook in deze straten meer ruimte komt voor groen en bredere trottoirs.



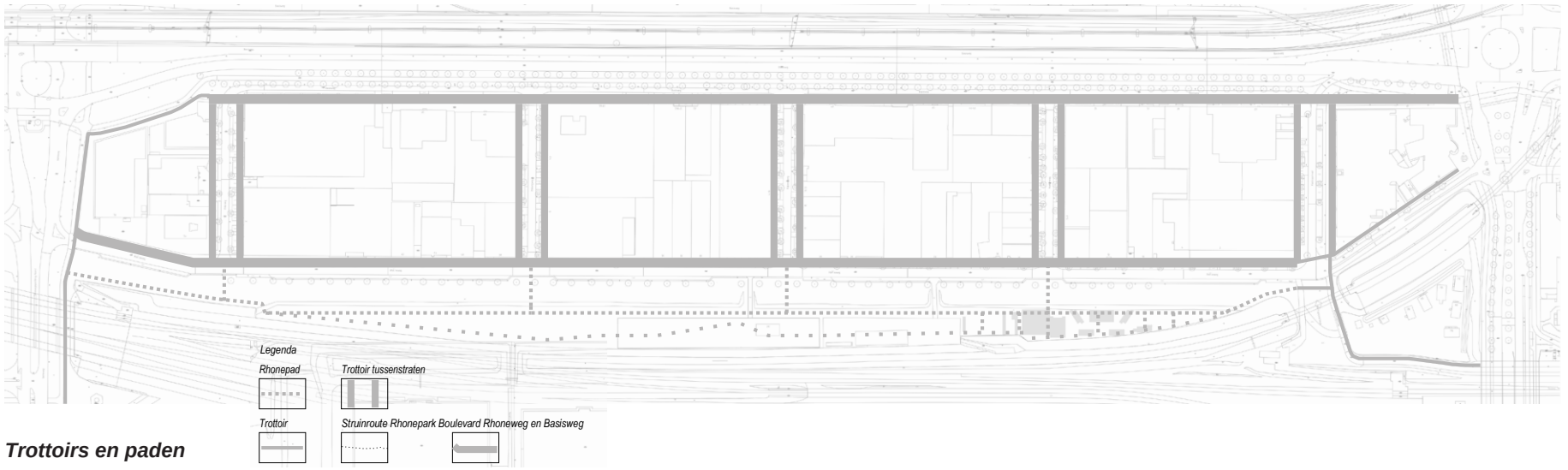
Parkeren



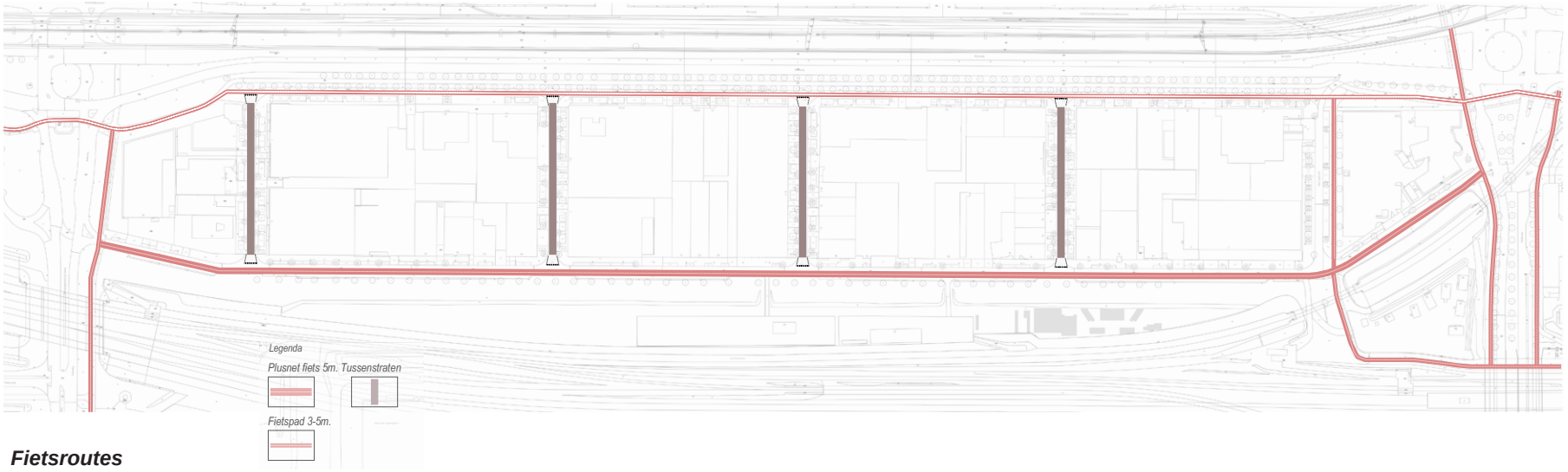
Autoverkeer



Busroutes



Trottoirs en paden



Fietsroutes

Duurzaam

Vanuit de stad Amsterdam wordt er steeds meer aangestuurd op een zo duurzaam mogelijke gebiedsontwikkeling. Dit heeft met name consequenties voor de nieuwe bebouwing (gasloos, energieneutraal, zoveel mogelijk hergebruik materialen etc.) Maar ook in de inrichting van de openbare ruimte kan hier een forse bijdrage aan worden geleverd.

Allereerst wordt Sloterdijk 2 Zuid een stuk duurzamer door het afremmen van het autogebruik. Er wordt geinvesteerd in nieuwe, aantrekkelijke voet- en fietsersverbindingen en een verbetering van het openbaar vervoer. Tegelijkertijd wordt het gebruik van de auto juist ontmoedigd door het terugdringen van het aantal parkeerplaatsen op straat en de toepassing van eenrichtingsverkeer op zowel de Rhoneweg als de ventweg langs de Basisweg.

Daarnaast is natuurlijk de klimaatadaptieve inrichting zoals hierboven beschreven een belangrijk element van een duurzame openbare ruimte.

Ook in de materialisering valt nog veel te winnen. Binnen de Puccinimethode van Amsterdam is er nog niet heel veel aandacht voor een duurzame openbare ruimte, maar de nieuwe gebakken klinkers in de tussenstraten zijn al wel heel duurzaam door hun herbruikbaarheid. Daarnaast wordt er gedacht aan de toepassing van de halfverharding Olivijn in het Rhonepark (Olivijn neemt CO2 op), het plaatsen van zit- en vergadermeubilair met ingebouwd zonnecellen ten behoeve van het opladen van de mobiele apparaten, het gebruik van hout of hergebruikt kunststof voor de nieuwe vlonders en trappen in het Rhonepark, etc.

Elzenlaantje, Westerpark Amsterdam



Natuurinclusief

Het verder verbeteren van de leefomstandigheden voor planten en dieren is een van de centrale doelstellingen binnen het ecologisch beleid van de stad Amsterdam. Natuurinclusiviteit is bij alle nieuwe particuliere ontwikkelingen binnen de stad sinds kort een standaard randvoorwaarde. Ook bij de transformatie van onze openbare ruimte willen we als stad natuurinclusiviteit nadrukkelijk een plaats geven.

Op basis van de voor Sloterdijk 2 zuid opgestelde Natuurkansenkaart wordt er bij de inrichting van de openbare ruimte extra aandacht besteed aan de natuurwaarden in het gebied. In het algemeen worden bestaande bomen zoveel mogelijk behouden, wordt er een groot aantal bomen bijgeplant, en wordt bestaande verharding waar mogelijk omgezet in groen.

Ecologisch gezien ligt het accent in het nieuwe Rhonepark. Met name de brede wadi in de lager gelegen zone langs de Rhoneweg heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot een interessant plas/dras leefgebied voor een veelheid aan soorten. Daarmee kan het een belangrijke schakel worden tussen de veelheid aan natuur in de Brettenzone, de natuurwaarden binnen de nieuw te ontwikkelen bouwblokken, en de verschillende groenelementen in Sloterdijk Centrum.

Maar ook de verschillende vormen van beplanting op het hoger gelegen deel van het Rhonepark zullen van ecologische betekenis zijn. De nieuwe bomen zullen overwegend inheems zijn, en de nu strak bijgehouden grasmat zal veranderen in een gemengd groengebied waar veel meer ruimte is voor bloeiend wild grasland, heesters, verschillende bomen van diverse grootte en mogelijk een of meerdere ecologische tuinen.

Waar nog een extra kans ligt qua natuurwaarden is de spoordijk zelf. Het hele spoortrace is een onderdeel van de Ecologische HoofdStructuur van Amsterdam. Binnen de EHS zijn de spoordijken waardevolle verbindingslijnen voor een veelheid aan flora en fauna. Het talud van de spoordijk is nu slordig beplant met een allegaartje aan soorten. Hier is ruimte voor een interessant nieuw biotoop, dat ook vanuit het nieuwe park een veel aantrekkelijkere begrenzing zal vormen.

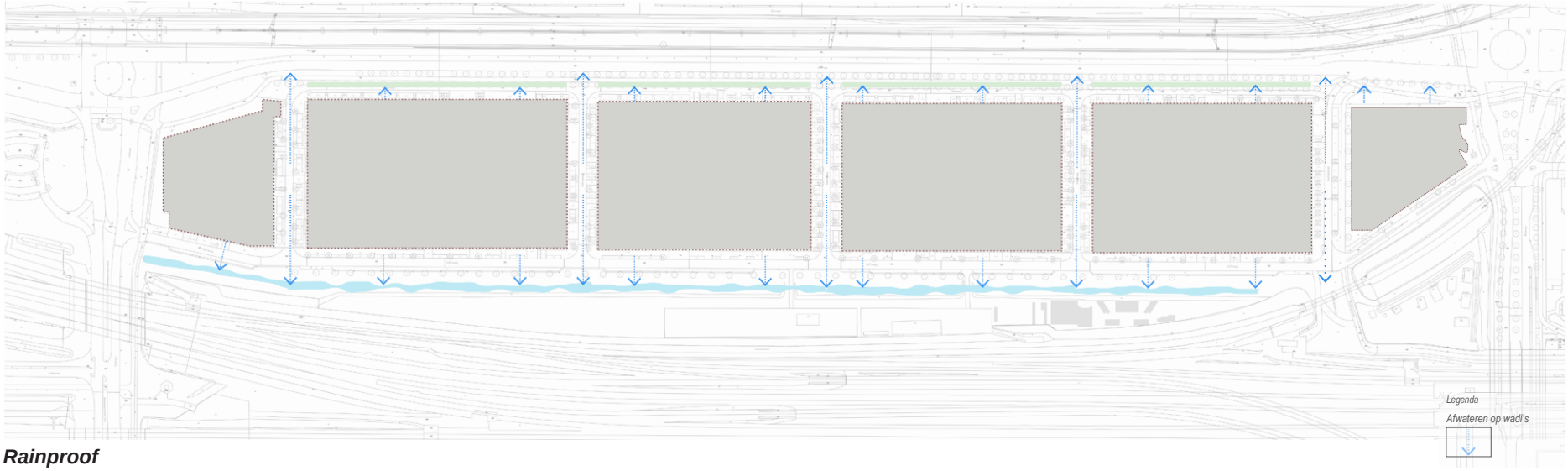
Ook in de rest van de openbare ruimte wordt aandacht besteed aan een zo natuurinclusief mogelijke inrichting. Bomen van de eerste orde bieden schuil- en nestelmogelijkheid voor vogels en insecten, de wadis ruimte aan een veelheid aan plantensoorten, insecten, amfibieen en kleinere zoogdieren



Bestaande bomen



Bomen



Rainproof

Sociaal veilig

Sociale veiligheid heeft alles te maken met het gevoel dat je niet alleen op straat bent, en dat je een goed overzicht hebt, zowel overdag als 's nachts. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is het daarom heel belangrijk om er voor te zorgen dat de straten zoveel mogelijk worden begeleid door actieve plinten van waaruit er ogen op de straat zijn gericht. Niets zo dodelijk voor een voetganger dan eindeloos langs blinde gevels lopen. Dit wordt meegegeven bij de randvoorwaarden voor de nieuwe bebouwing. Daarnaast is het belangrijk dat de openbare ruimte zelf zo overzichtelijk mogelijk is: geen dode hoeken, geen rare achterafjes. Het nieuwe systeem voor Sloterdijk 2 Zuid is helder en overzichtelijk. Ruime doorgaande trottoirs bieden volop overzicht. Ook een goede openbare verlichting is een belangrijk onderdeel van een sociaal veilige ruimte.

Gevarieerde bomen in de straat. Paris, Billancourt.



Gezonde straat

Een gezonde straat is vooral een veilige, groene straat die uitnodigt tot beweging. In het gebied worden alle straten verder vergroend, wordt er extra ruimte gemaakt voor voetgangers en fietsers, en is het Rhonepark altijd dichtbij genoeg voor een aantrekkelijk rondje tijdens de lunchpauze. Er zullen ook nieuwe wandel- en hardlooproutes worden uitgezet, in combinatie met fitnesstoestellen en/of calisthenics.

Daarnaast worden er in het Rhonepark speciale zit- en vergaderplekken ingericht waar iedereen onder meer gebruik zal kunnen maken van openbare stopcontacten en gratis Wifi.

Hiermee worden de toekomstige werknemers zoveel mogelijk verleid tijdens kantoortijd af en toe een ommetje te maken, en misschien zelfs een deel van hun werktijd buiten door te brengen.

Dubbele bomenrij als groene stadsentree. Wibautstraat,



Ondergrondse infrastructuur

De ondergrond van de openbare ruimte ligt nu al bijzonder vol met kabels en leidingen. Dit geldt met name voor de Rhoneweg, de lager gelegen strook in het Rhonepark, en de ventweg langs de Basisweg. Naast de gebruikelijke lokale kabels en leidingen liggen hier een aantal belangrijke grotere leidingen die op de schaal van de stad een rol spelen. Te denken valt aan een tweetal hogedruk gasleidingen, een aantal hoogspanningskabels en een grote persrioleringsbuis. Met name de hogedruk gasleidingen in de Rhoneweg en langs de dijk in het Rhonepark zijn elementen waar speciaal rekening mee moet worden gehouden. Hier kunnen bijvoorbeeld in een strook van 5 m breed rondom de leidingen geen bomen worden geplant. Voor het brede pakket aan kabels in de toekomstige wadistrook in het Rhonepark wordt momenteel onderzocht waar ze precies liggen, en of een deel eventueel eenvoudig is te verleggen. Inzet is een Rhonepark dat zoveel mogelijk vrij is van kabels en leidingen, zodat hier voldoende ruimte komt voor de beoogde wadi en begeleidende beplanting.

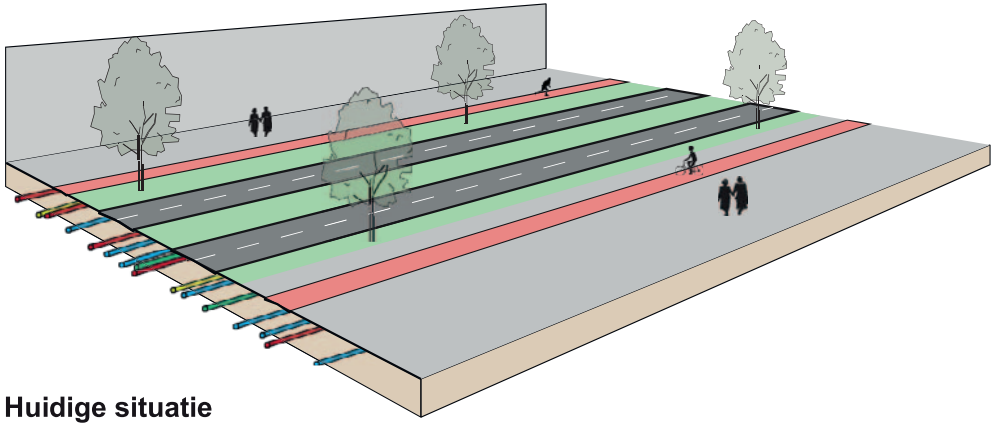
Daarnaast is het zaak nu al rekening te houden met de toekomstige uitbreidingen van het ondergrondse netwerk. De verdere elektrificering van de stad zal een extra claim leggen op de beperkte ondergrondse ruimte, zeker in een hoogintensief werkgebied als Sloterdijk 2 Zuid. In alle profielen is extra ruimte gereserveerd in de ondergrond voor nieuwe kabels en leidingen.

Vergroenen van de straten in Sloterdijk

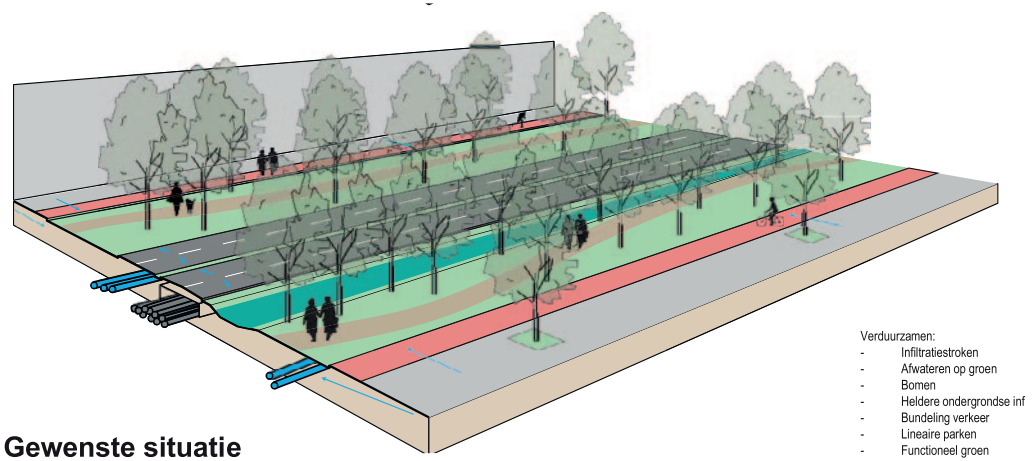
Maximaal inzetten op groen in de straat:
- Bomen waar mogelijk
- Vaste planten of bloemrijk grasland i.p.v. gazon langs berm
- Versterken lineaire parkstructuren
- Inzetten op biodiversiteit

Maximaal inzetten op Rainproof:
- Waterinfiltratie, -berging en watervertraging
- Borders verlagen t.o.v. rijweg
- Toevoegen ‘zichtbaar afwateren’
- Waterstructuur op elkaar laten aansluiten

uidelijke ondergrondse infrastructuur:
- Bundelen waar mogelijk
- abels en leidingen zoveel mogelijk onder de rijweg fietspad i.p.v. onder groen
- Bijv. Masterplan nergie



Huidige situatie



Gewenste situatie

5 FASERING

Sloterdijk 2 Zuid wordt over een groot aantal jaren ontwikkeld. Een slimme fasering van de aanleg van de openbare ruimte is daarmee een belangrijke randvoorwaarde. Het naast elkaar bestaan van straten met de huidige inrichting naast al heringerichte straten zal voor minimaal de komende 10 jaar het beeld bepalen van het gebied. Dit geldt ook voor het Rhonepark zelf. Het heeft geen zin direct al een volledig ingericht park aan te bieden als de toekomstige gebruikers nog grotendeels ontbreken.
Globaal zijn de volgende fasen te onderscheiden:

Fase 1. tijdelijke inrichting Rhonepark en transformatie Rhoneweg

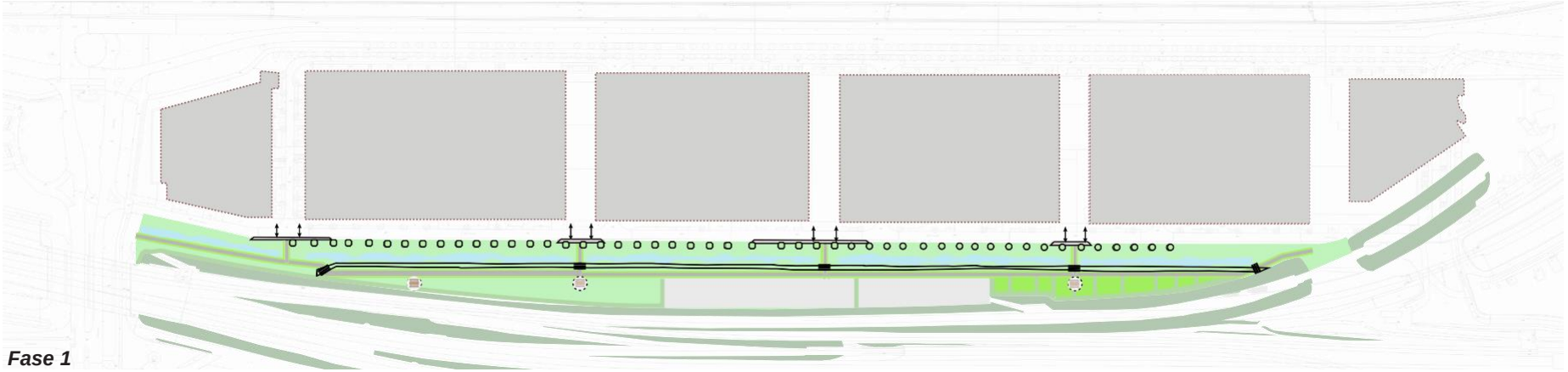
Op korte termijn zal de nu nog weinig interessante groenstrook van het toekomstige Rhonepark middels een aantal eenvoudige ingrepen al gaan functioneren als park. In deze fase wordt een eerste pad over de dijk aangelegd, begeleid met een strook bloeiend gras aan weerszijde. Tevens wordt de lager gelegen strook alvast ingericht als natuurinclusieve wadi, worden de eerste verbindingspaden aangelegd tussen Rhoneweg en het pad over de dijk, en wordt alvast wat basismeubilair (zit- en werkbanken, wat speel- en fitnesselementen) geplaatst.
De Rhoneweg zelf zal middels een aantal tijdelijke maatregelen op korte termijn worden veranderd in een eenrichtingstraat waar het langsparkeren wordt opgeheven. Zo ontstaat ruimte voor een eerste tijdelijk fietspad aan de parkkant, en meer ruimte voor groen en voetgangers aan de kant van de bebouwing.

Fase 2: Definitieve inrichting Rhoneweg, gedeeltelijke aanpak ventweg Basisweg, herinrichting Kastrupstraat en Humberweg, verdere ontwikkeling Rhonepark

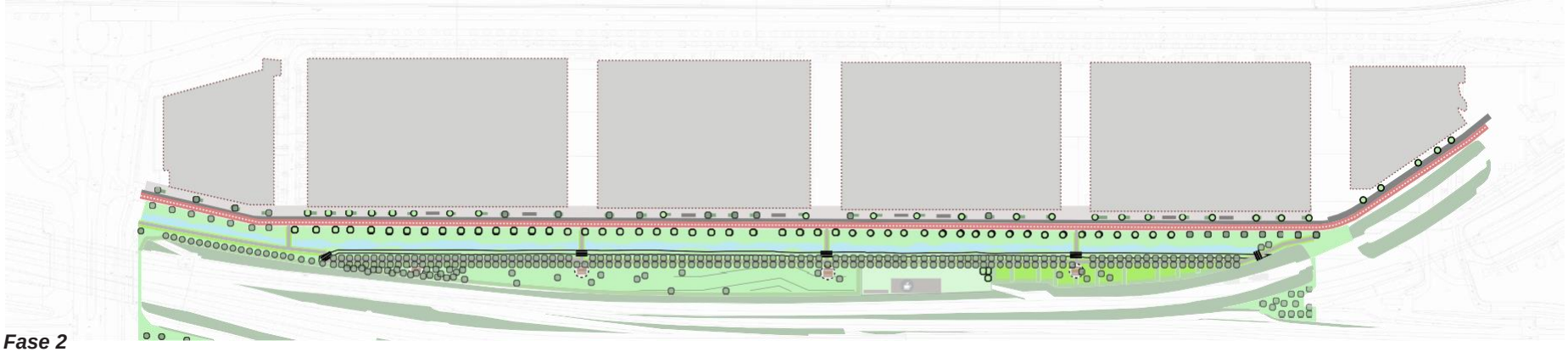
In deze fase worden de eerste bouwblokken herontwikkeld. Zo komt geld vrij voor een meer definitieve herinrichting van de Rhoneweg, het aanpakken van een deel van de ventweg langs de Basisweg, en de herinrichting van de naastgelegen dwarsstraten.
In het Rhonepark kunnen, als inmiddels de waterkering administratief is verplaatst, de eerste definitieve bomen worden geplaatst langs het dijkje en in de verschillende tuinen. Nu is het ook het moment om de beoogde horeca in het park te openen. Daarnaast zal de inrichting worden geintensiveerd, met name aan de oostkant (nieuwe tuinen, extra zitplekken, meer paden) in aansluiting op de ontwikkeling van de eerste bouwblokken. Met de groei van het aantal gebruikers groeit het park mee.

Fase 3: Geleidelijke verdere transformatie heel Sloterdijk 2 Zuid

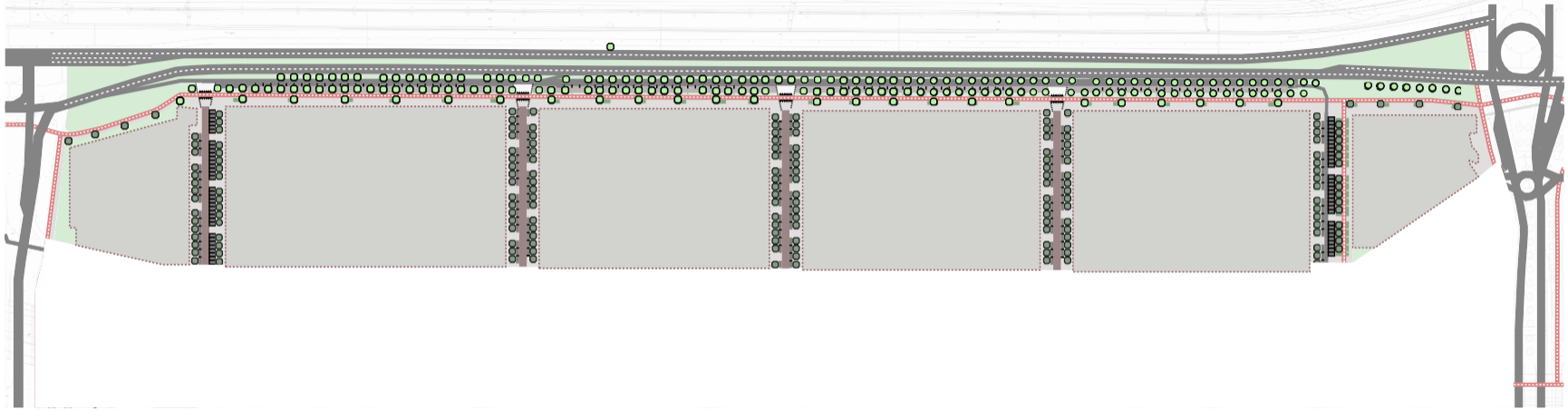
Afhankelijk van het ritme van de transformatie van de bouwblokken transformeren de aanliggende wegen mee en groeit het park. Voorlopig is nog niet in te schatten wanneer heel Sloterdijk 2 Zuid onder handen is genomen, maar de verwachting is dat het transformatieproces zeker nog de komende 10 jaar zal duren.



Fase 1

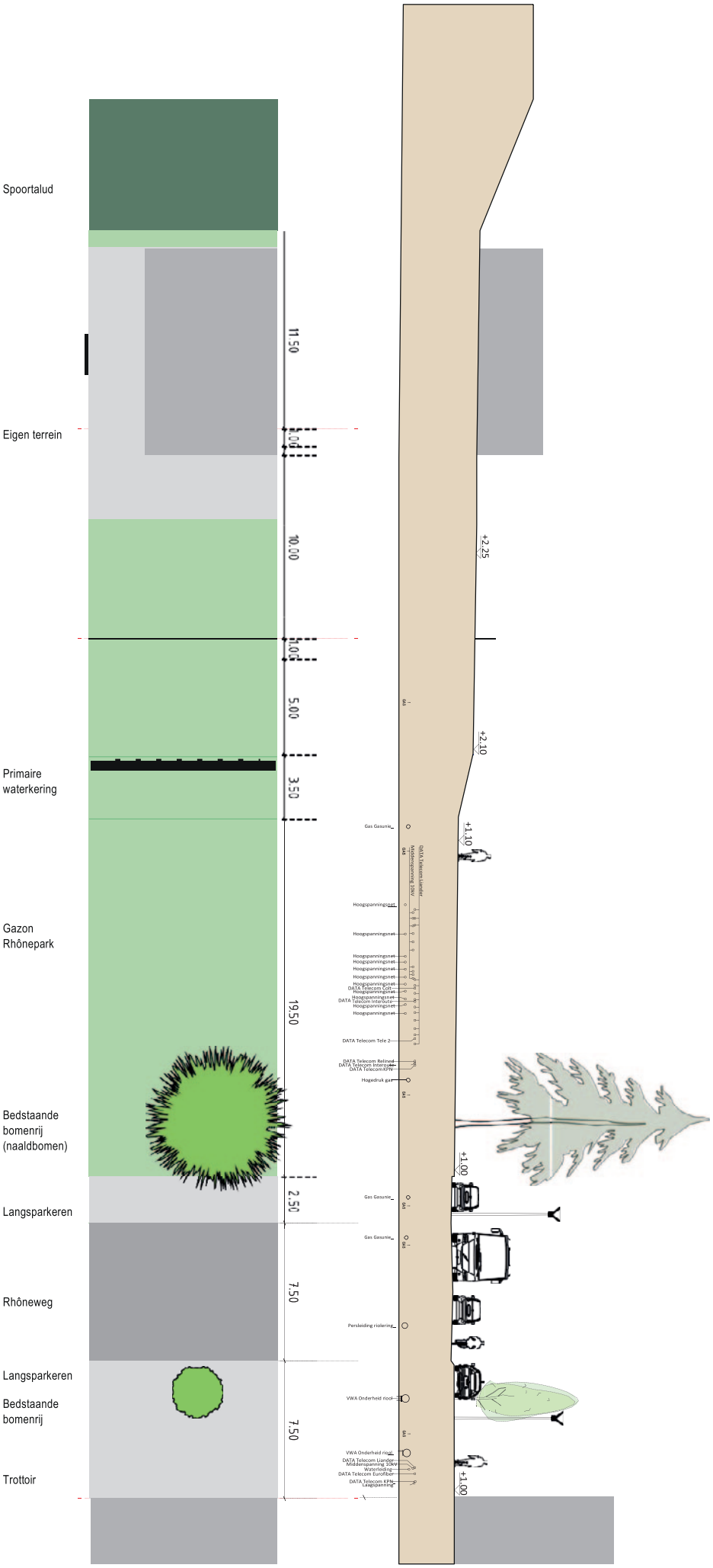


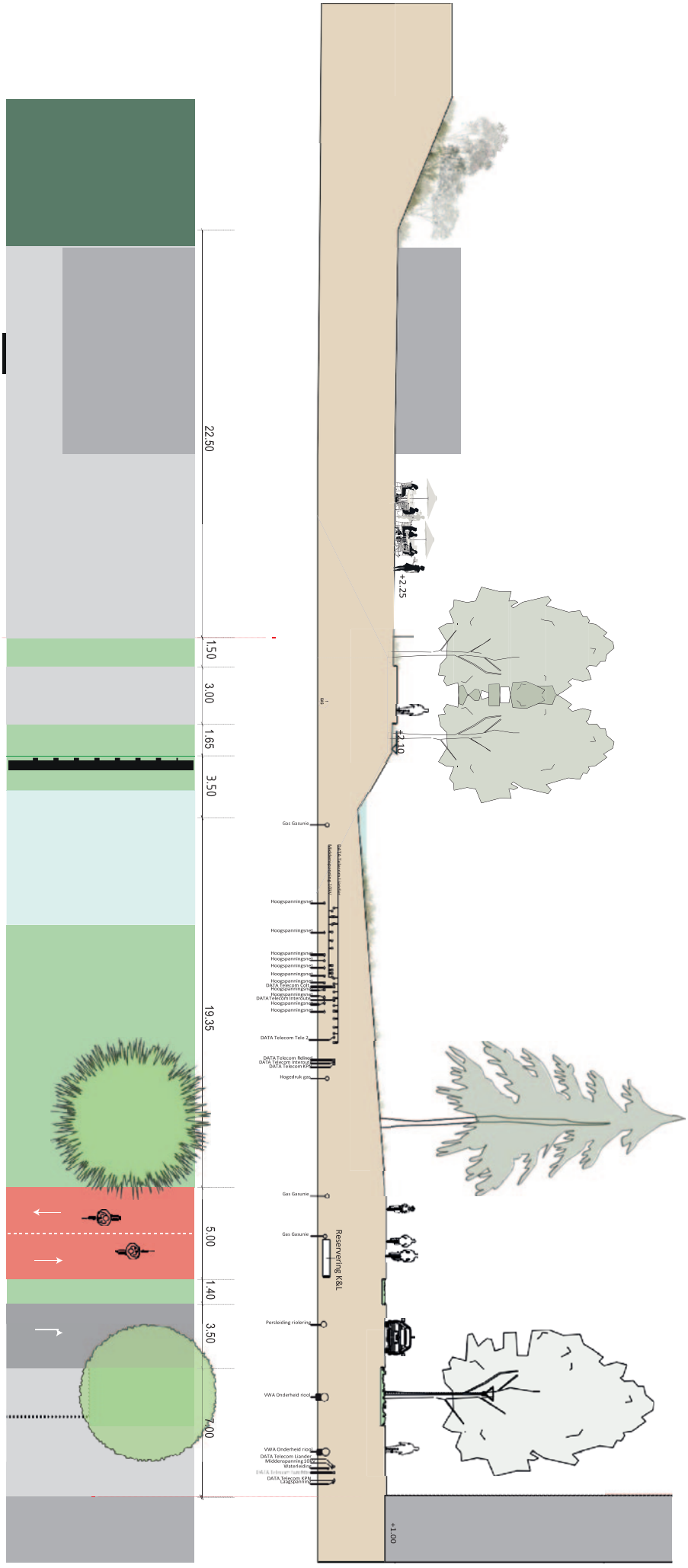
Fase 2



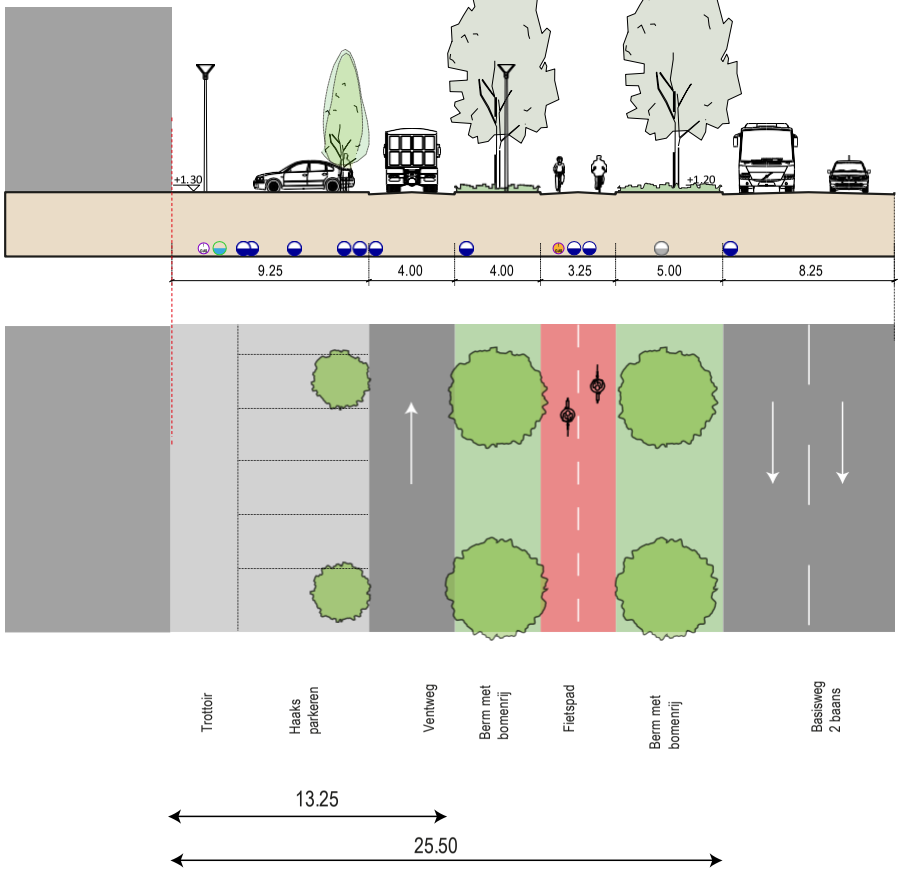
Fase 3

PROFIELEN

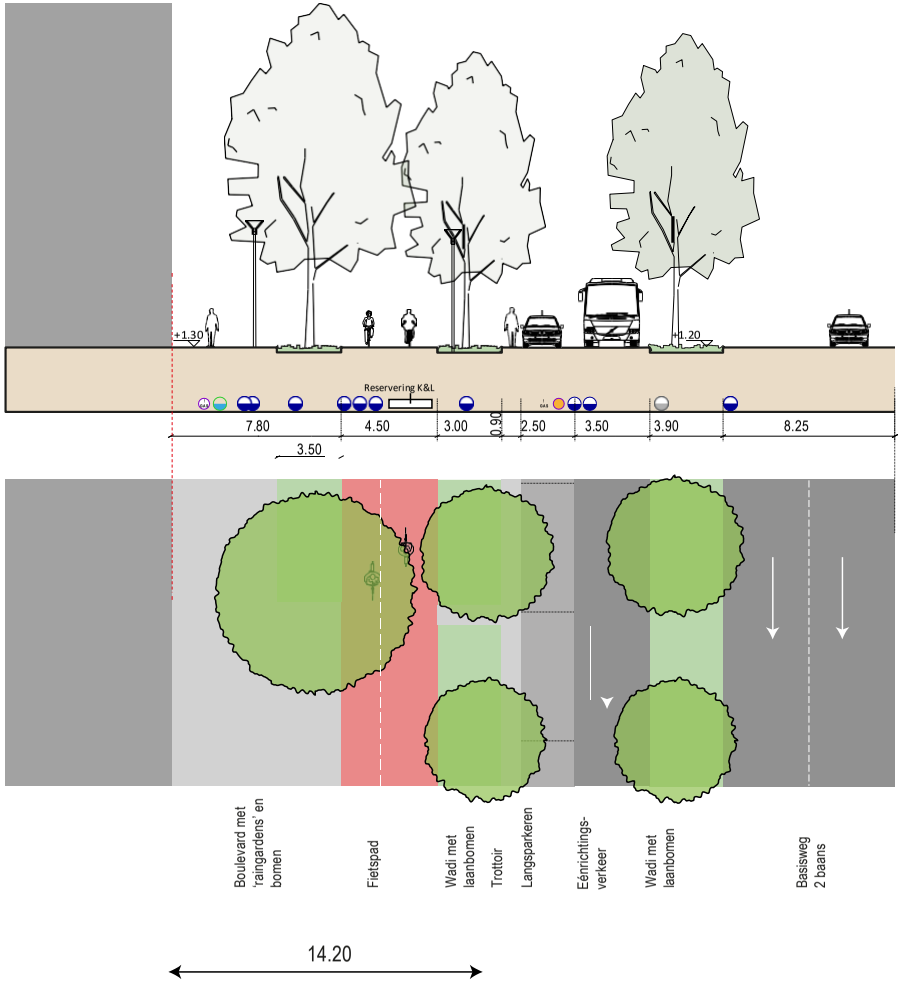

Spoortalud
Eigen terrein
Primaire waterkering
Gazon Rhônepark
Bedstaande bomenrij (naaldbomen)
Langsparkeren
Rhôneweg
Langsparkeren
Bedstaande bomenrij
Trottoir
11.50
1.00
10.00
1.00
5.00
3.50
19.50
2.50
7.50
7.50
+2.25
+2.10
+1.10
+1.00
+1.00
Gas Gasunie
DATA Telecom Liander Middenspanning 10KV
Hoogspanningsnet
DATA Telecom Tele 2
DATA Telecom Relined
DATA Telecom Interoute
DATA Telecom KPN
Hogedruk gas
Persleiding riolering
VWA Onderheid riool
VWA Onderheid ring
DATA Telecom Liander Middenspanning 10kv
Waterleiding
DATA Telecom Eurofiber
DATA Telecom KPN Laagspanning


Spoortalud
Horeca
Bloemrijke berm
Olivijnpad
Bloemrijke berm
Primaire waterkering
Wadi met bloemrijk gras
Bedstaande bomenrij (naaldbomen)
Plusnet fiets
'Raingarden'
Eénrichtings-verkeer
Boulevard met 'raingardens' en bomen + opstelstrook
22.50
1.50
3.00
1.65
3.50
19.35
5.00
1.40
3.50
7.00
+2.25
+2.10
+1.00
Gas Gasunie
Hoogspanningsnet
DATA Telecom Tele 2
DATA Telecom Reinet
DATA Telecom Internet
DATA Telecom KPN
Hogedruk gas
Reservering K&L
Persleiding riolering
VWA Onderheid riool
DATA Telecom Liander
Middenspanning LEDAS
Waterleiding
DATA Telecom KPN
Laagspanning

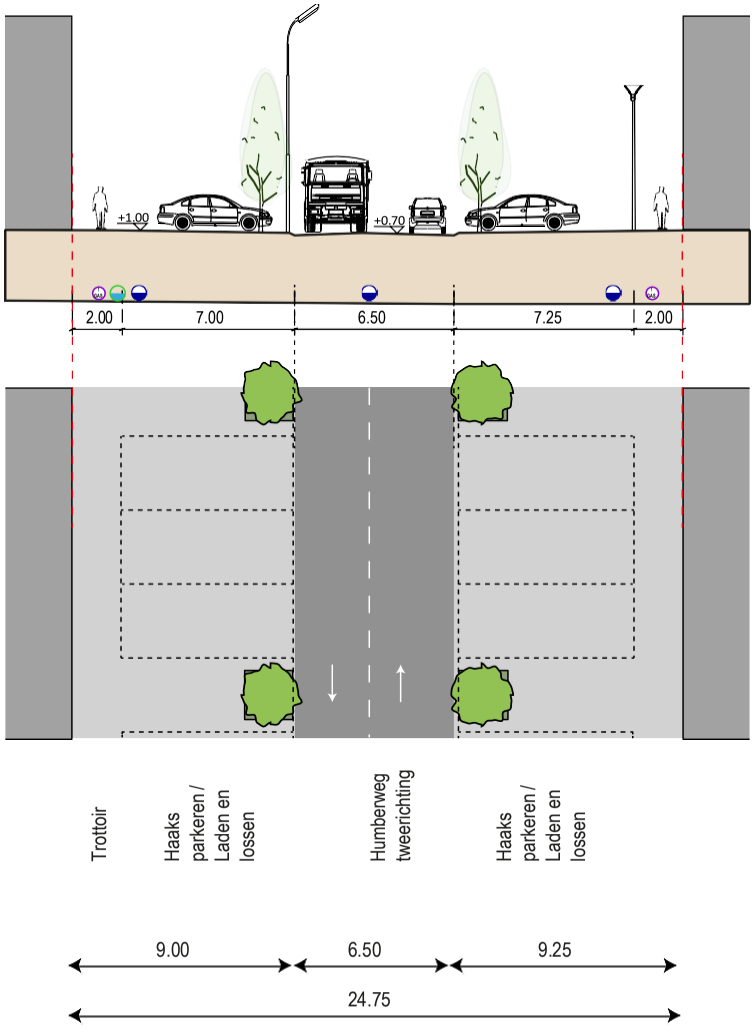
Huidig profiel Basisweg



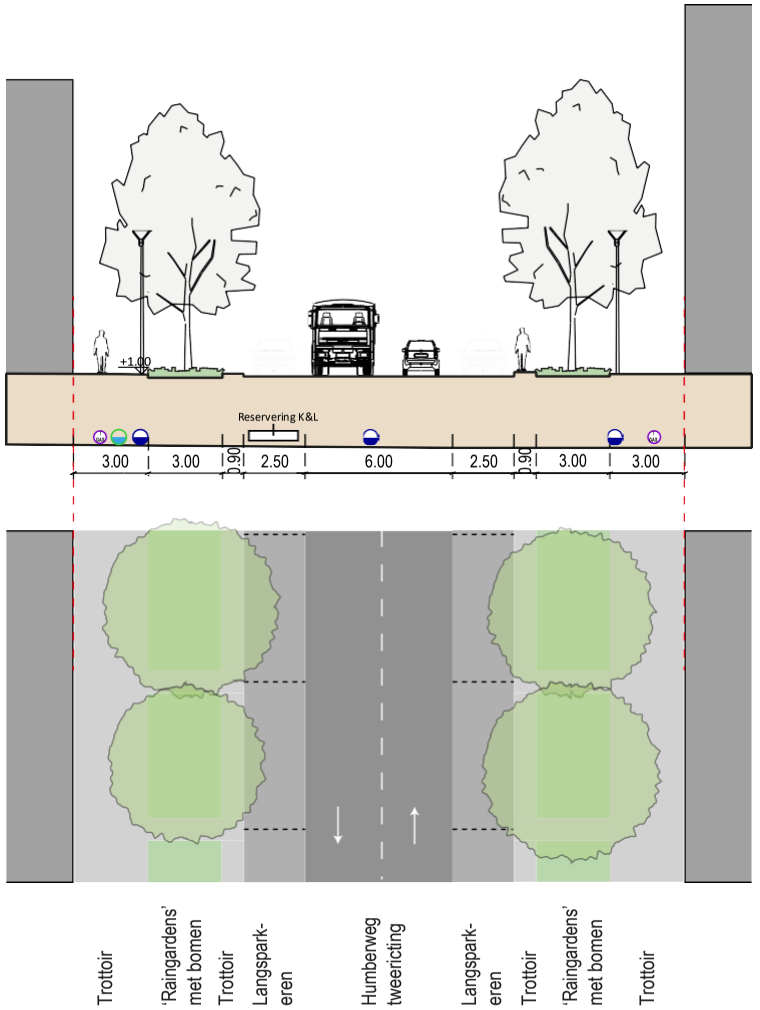
Nieuw profiel Basisweg



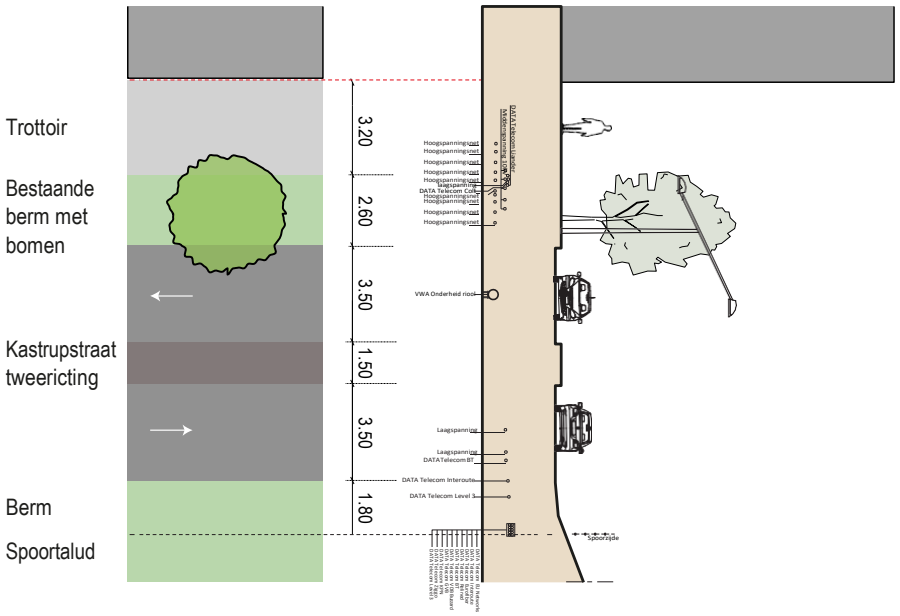
Huidig profiel Humberweg



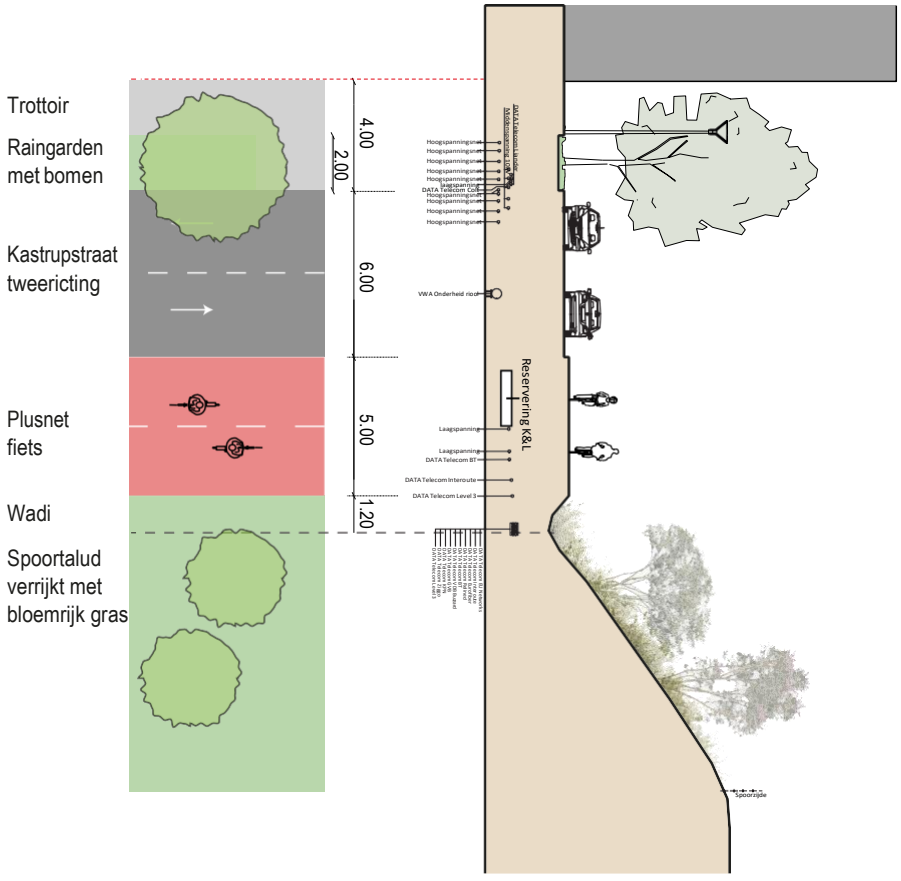
Nieuw profiel Humberweg



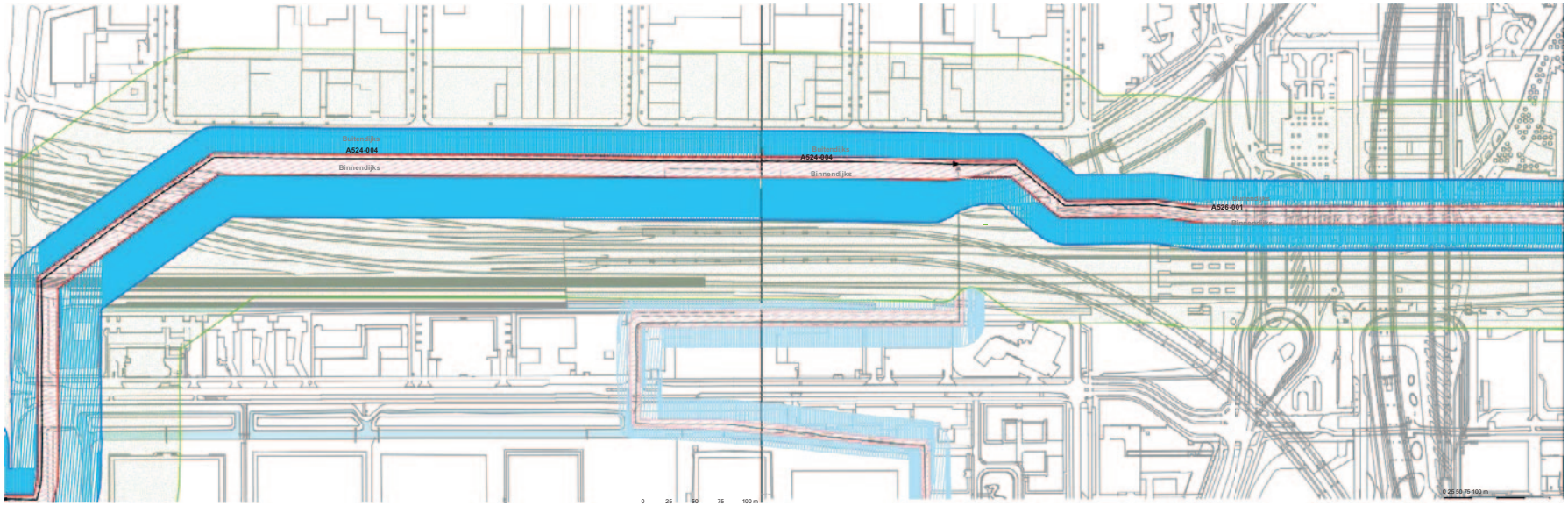
Huidig profiel Kastrupstraat



Nieuw profiel Kastrupstraat



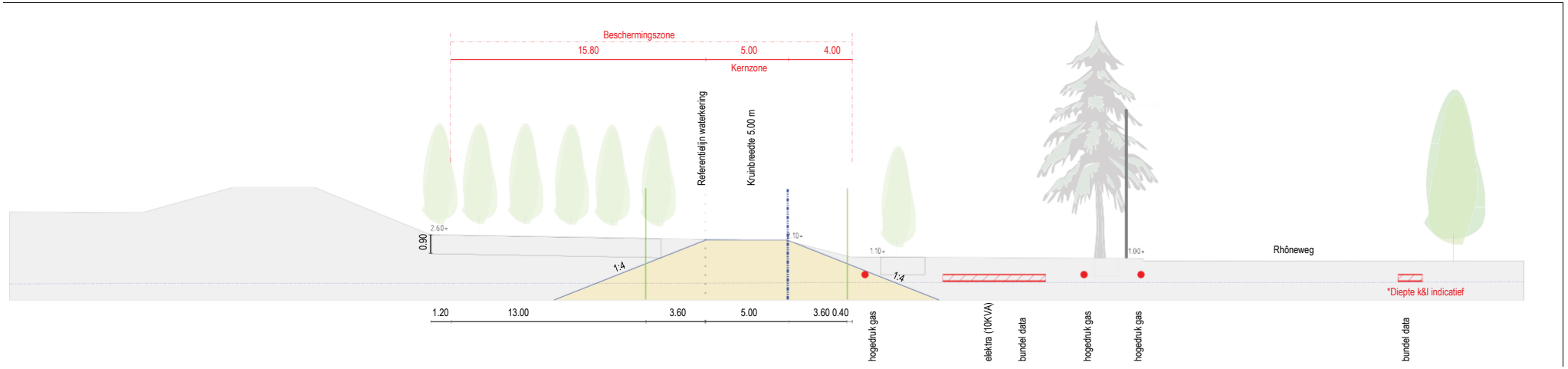
AGV Legger
Huidige ligging primaire waterkering (Spaarndammerdijk)



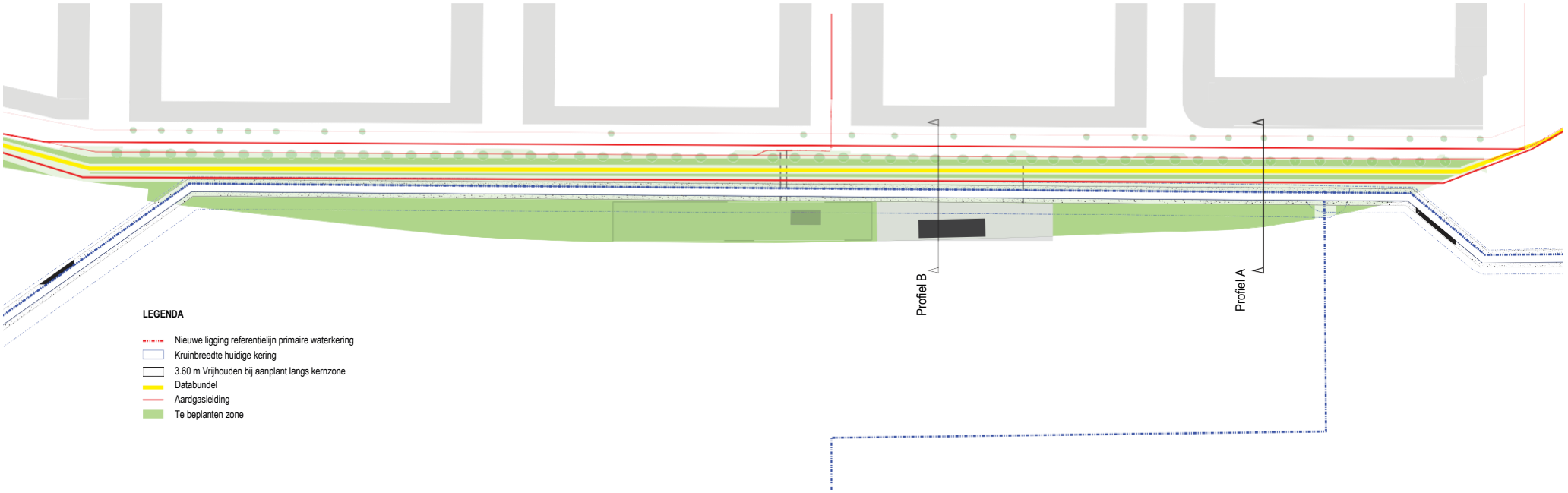
Huidige ligging primaire waterkering
Belemmeringen inrichting Rhônepark



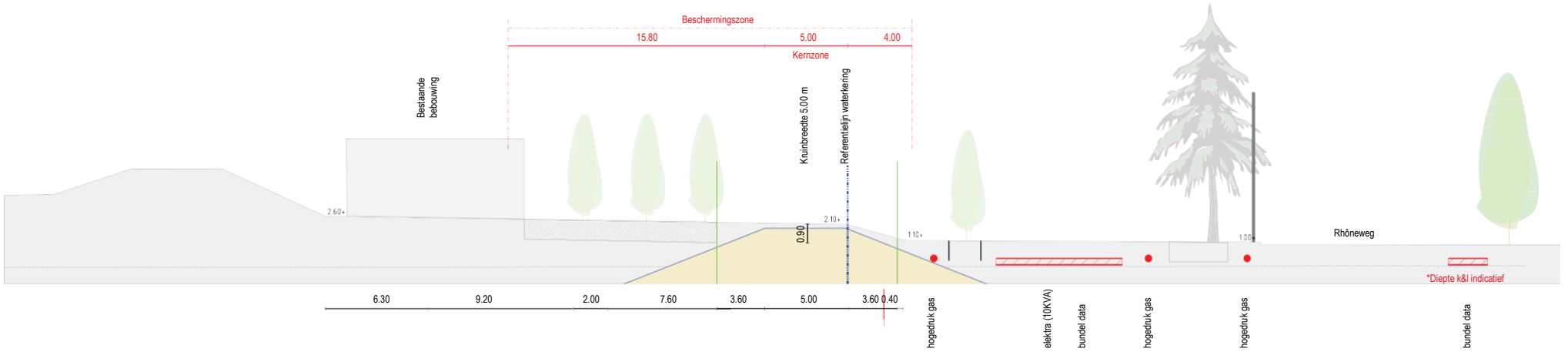
Profiel A, huidige situatie



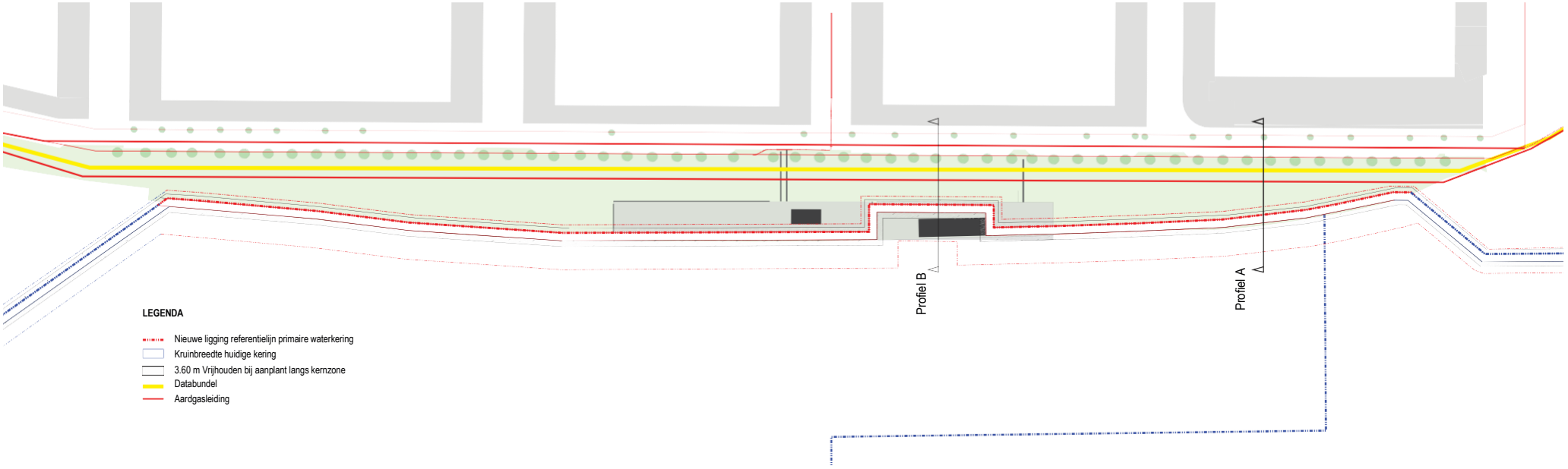
Huidig te beplanten oppervlak



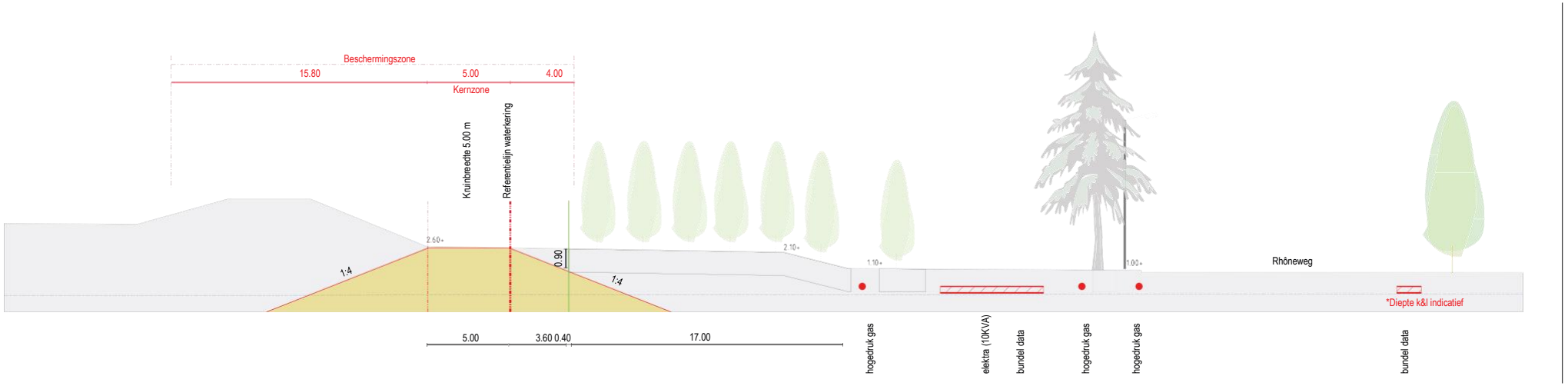
Profiel B, huidige situatie



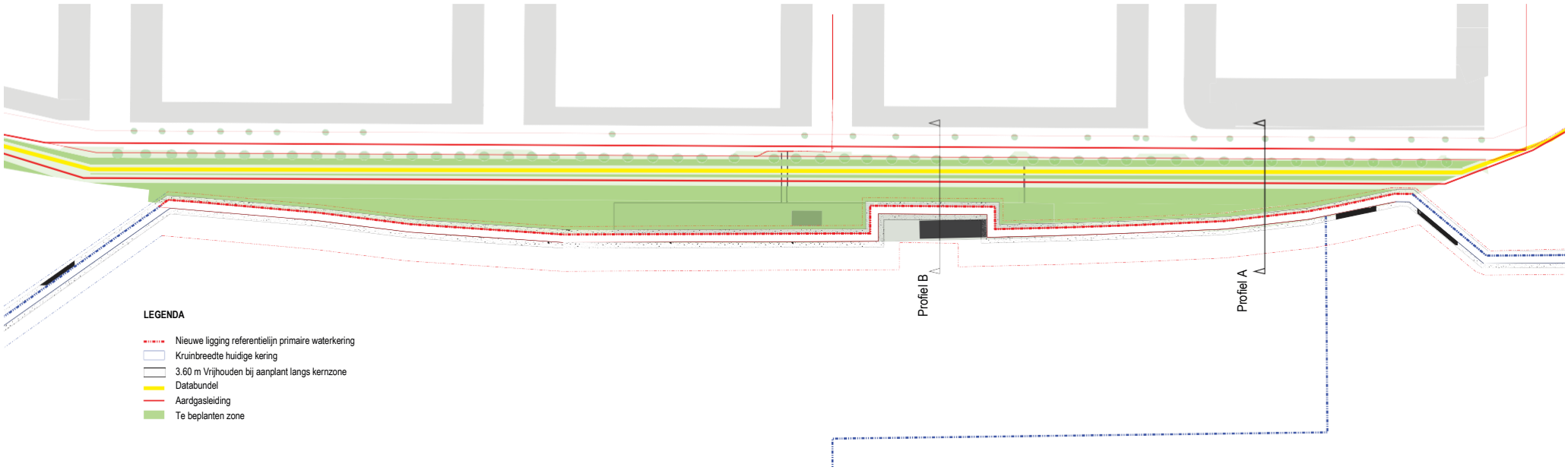
Voorstel verplaatsing leggerprofiel Spaarndammerdijk



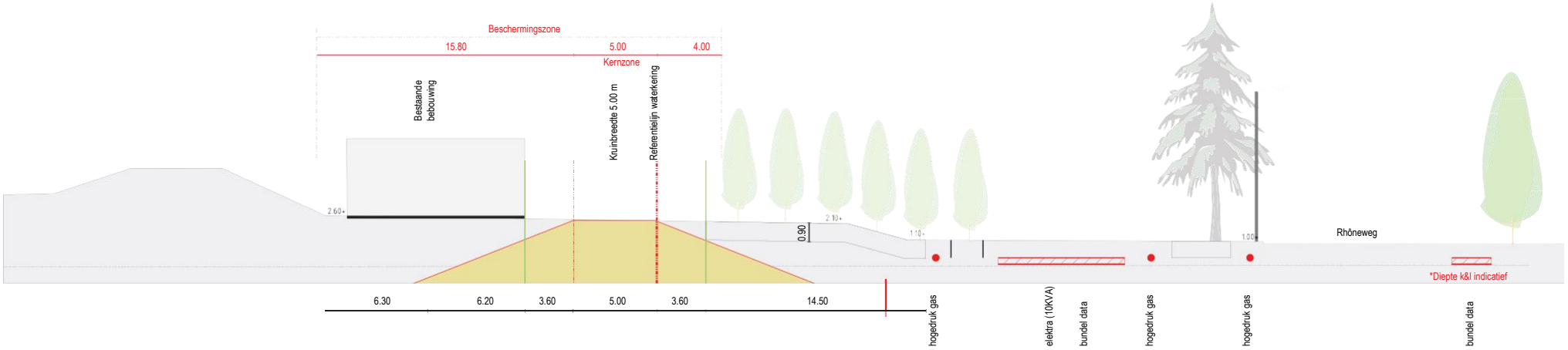
Profiel A, voorstel nieuwe situatie



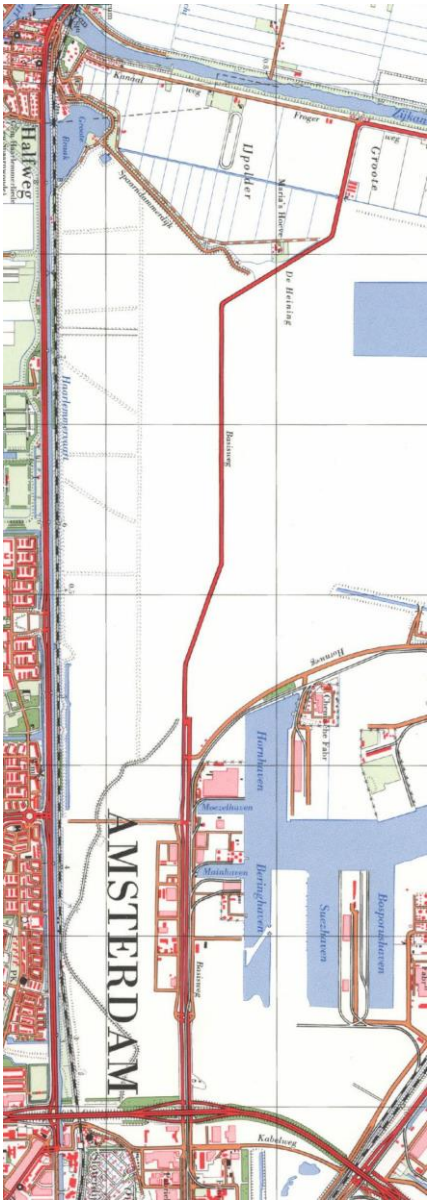
Beplantbare zone bij dijkverlegging Rhônepark



Profiel B, voorstel nieuwe situatie



BIJLAGE 2: ANALYSE


Halfweg
Uitdijk
Groote
Zijkanaal
Hembrugstraat
Hembrugstraat
Hembrugstraat

1981



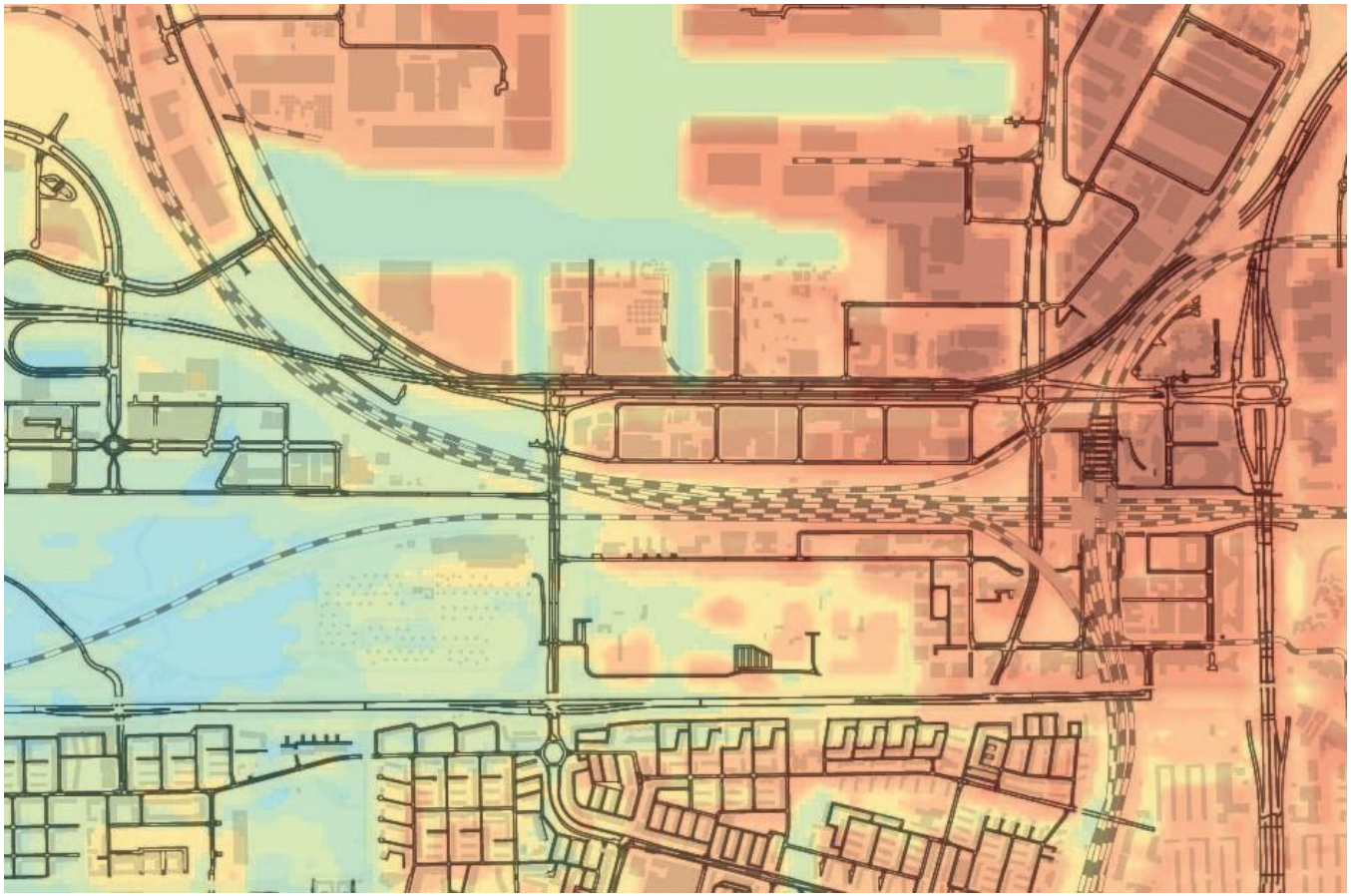
1990



2018



Hittestress Sloterdijken en westelijk havengebied

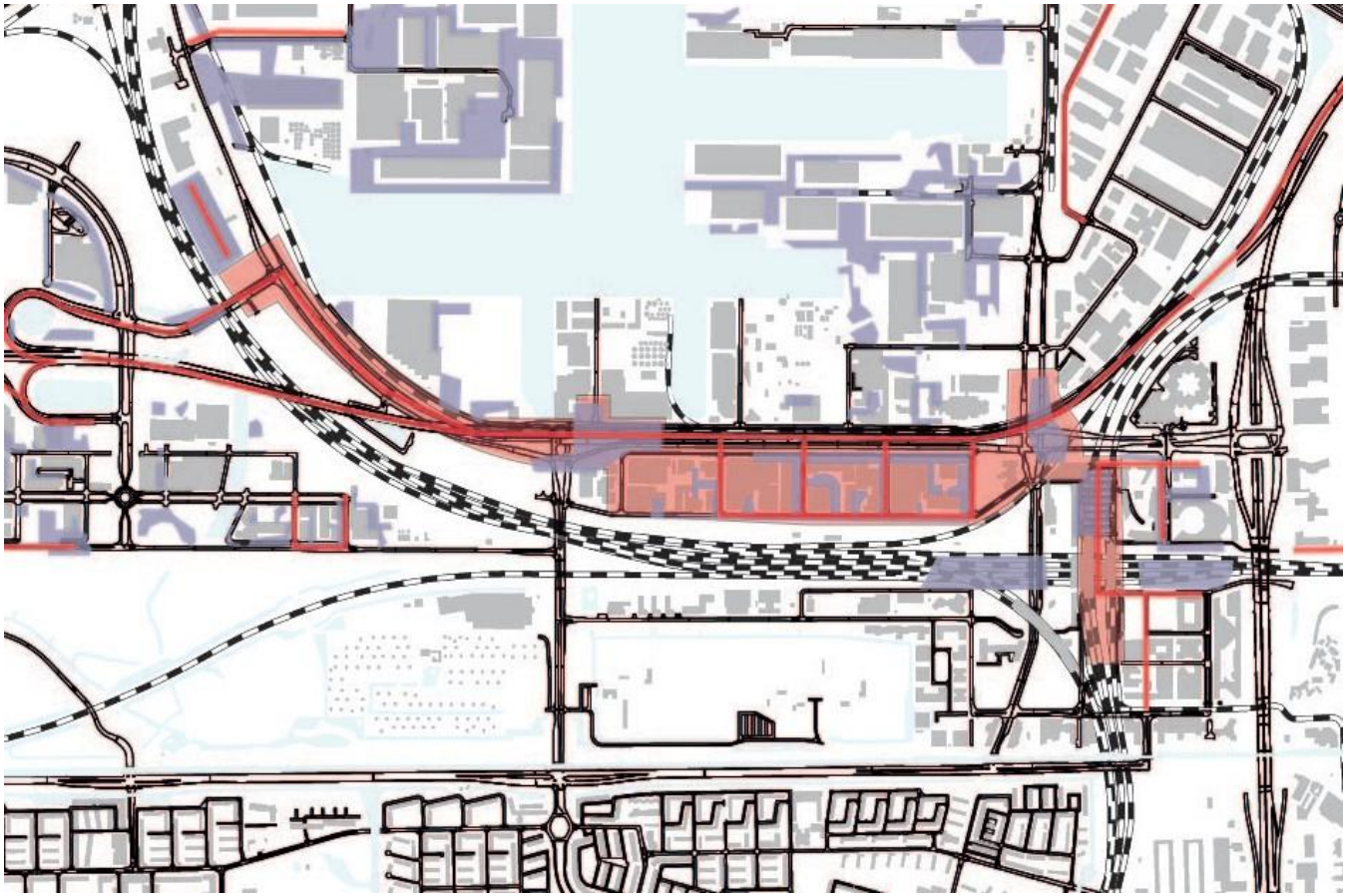


LEGENDA

Stedelijke hitte eiland effect (°C)

- 0 - 0,2
- 0,2 - 0,4
- 0,4 - 0,6
- 0,6 - 0,8
- 0,8 - 1
- 1 - 1,2
- 1,2 - 1,4
- 1,4 - 1,6
- 1,6 - 1,8
- 1,8 - 2
- >2

Wateraccumulatie n.a.v extreme regenval



LEGENDA

Regenwater knelpunten. bui 120 mm/2 uur

- Extreem urgent (kans op ernstige schade aan vastgoed, vitale infra, ziekenhuizen en musea) >30 cm water op hoofdnet
- Urgent(kans op schade aan vastgoed)
- Potenitele wateraccumulatie (200-2000mm)
- Straten, waterhoogtes >30cm

bodemdaling

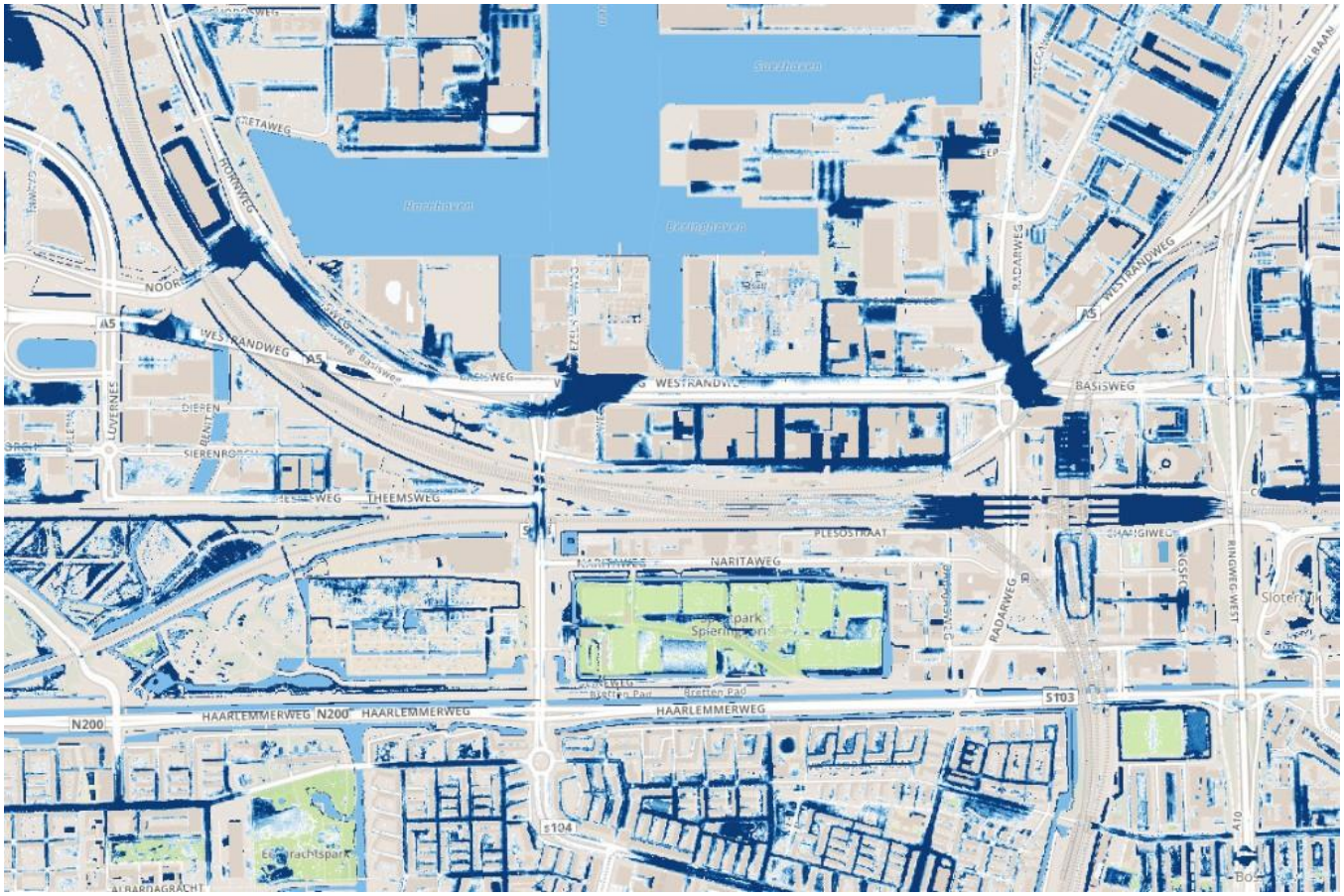


LEGENDA

Soil subsidence (after hightening of the area)

- 1-10 cm
- 10-25 cm
- 25-50 cm
- 50-100 cm
- >100 cm

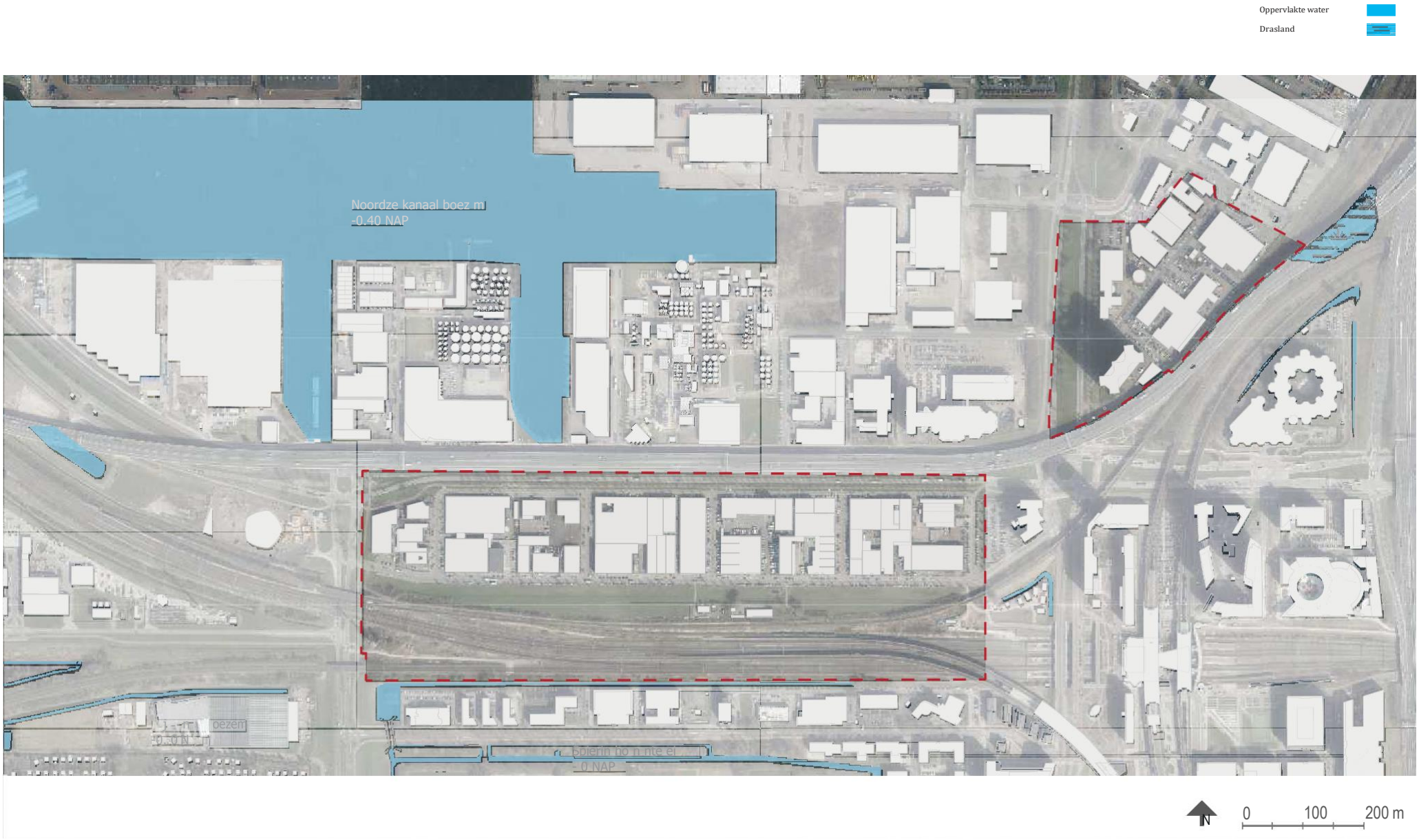
Wetspots 120 mm in 1 uur



knelpunten ecopassages



Water
Oppervlaktewater



Groenstructuren

Ecologische hoofdstructuur en hoofdgroenstructuur



Groenstructuren
Bomen bestaand



Kabels en leidingen

