

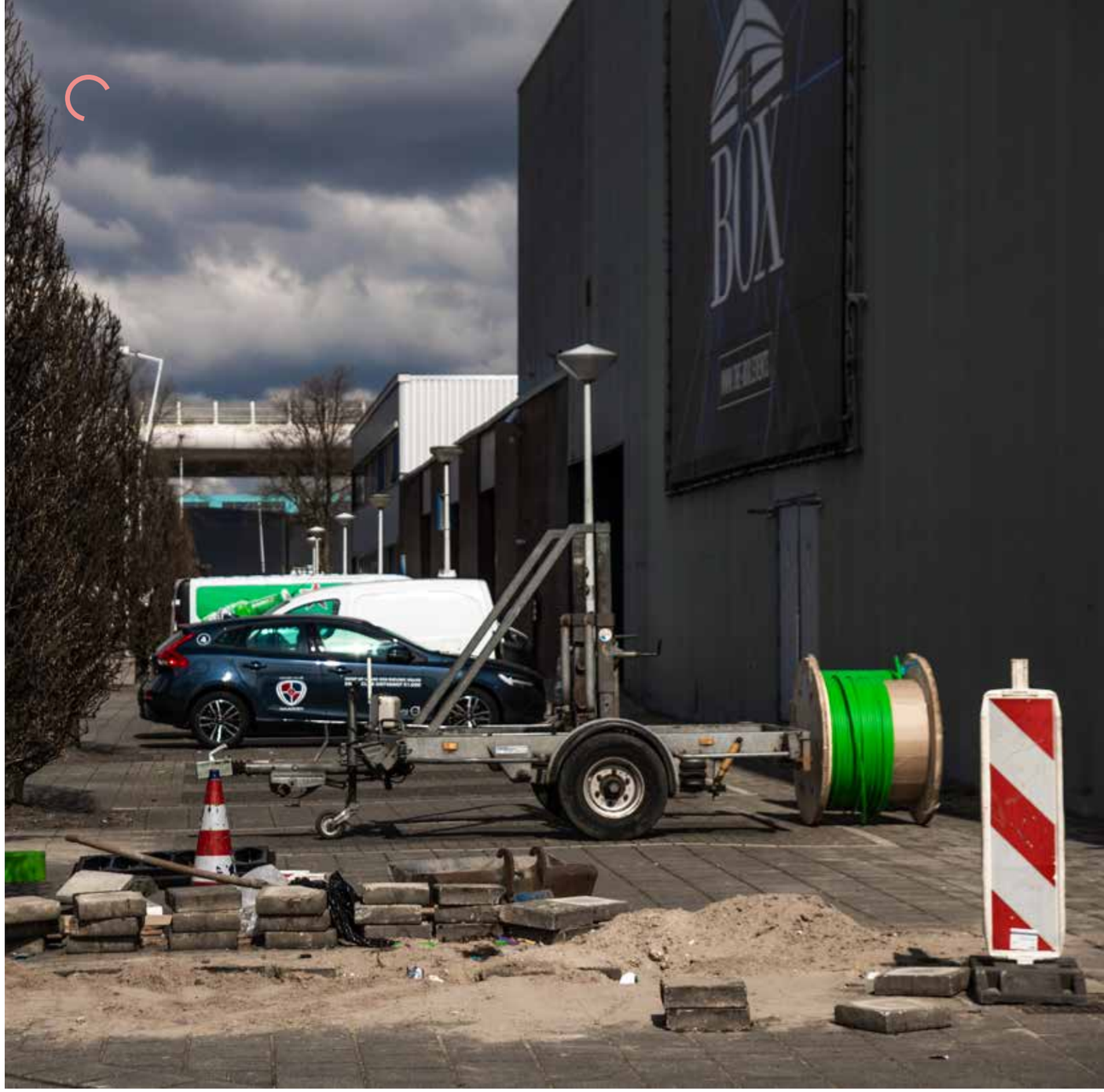
Gemeente Amsterdam

Investeringsnota Sloterdijk 2 Zuid

oktober 2020

Van stadsrand naar stadsentree

De voorliggende investeringsnota is tot stand gekomen onder de vigerende wet- en regelgeving en het beleid van de gemeente. Bij wijziging van het beleid en wet- en regelgeving behoudt de gemeente zich het recht voor om ambities, regels en kaders aan te passen.



Figuur 1, Entreestrook The Box Amsterdam, Mekongweg 5

Gemeente Amsterdam
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam
www.amsterdam.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding **7**
1.1 Aanleiding 7
1.2 Opzet van het stedenbouwkundig raamwerk 9
1.3 Ontwikkelen: flexibel richting geven 10
1.4 Leeswijzer 10
1.5 Samenvatting 13

2 Plangebied en context **17**
2.1 Plangebied 17
2.2 Ontwikkelingen rond het plangebied 18
2.3 Verkeer 18
2.4 Ondergrondse infrastructuur en dijklichamen 21
2.5 Bebouwing, groen en ecologie 21
2.6 Publiek- en privaatrechtelijke situatie 24

3 Ambities en programma **29**
3.1 Van stadsrand naar stadsentree 30
3.2 Bebouwing in stedelijke dichtheid 30
3.3 Functiemenging en stedelijk druktebeeld 30
3.4 Publieksvriendelijke plinten 30
3.5 Verbindingen 32
3.6 Duurzaam en natuurinclusief bouwen 36
3.7 Programma 38

4 Stedenbouwkundig Raamwerk **43**
4.1 De opgave 43
4.2 Invulling stedenbouwkundig Raamwerk 44
4.3 Ontwerpconcept 48
4.4 Raamwerk openbare ruimte 51
4.5 Stedenbouwkundig Raamwerk 59
4.5.1 Uitgangspunten (bouwstenen) 59
4.5.2 Randvoorwaarden (spelregels) 62
4.6 Blok en kavel ontwerpen 72

5 Ontwikkelstrategie en planning **83**
5.1 Samenwerking tussen stakeholders (participatie) 83
5.2 Grondposities 83
5.3 Transformatieproces 84
5.4 Sturingsinstrumenten 86
5.5 Fasering 89
5.6 Placemaking 91

6 Beleidskaders **93**
6.1 Structuurvisie Amsterdam 93
6.2 Bedrijfsstrategie 2020-2030 93
6.3 Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West 94
6.4 Koers 2025 95
6.5 Ruimte voor de Economie van Morgen 95
6.6 Kantorenplan 2019-2026 95
6.7 Horecabeleid 95
6.8 Overnachtingsbeleid 96
6.9 Detailhandel 97
6.10 Openbare ruimte 97
6.11 Groen 97
6.12 Parkeren 98
6.13 Culturele broedplaatsen en vrijplaatsen 99
6.14 Onderzoeken 100
6.15 Maatschappelijke voorzieningen winterkoudeopvang 101

7 Financiële Haalbaarheid **103**
7.1 Grondexploitatie 103
7.2 Economisch draagvlak 103
7.3 Maatschappelijk draagvlak voor andere belanghebbenden omgeving 106

Bijlagen **108**
A. Quikscan flora en fauna Sloterdijk 2
B. Onderzoek externe veiligheid (QRA)
C. Rapportage participatie
D. Bomeninventarisatie
E. Wateradvies Sloterdijk 2 Zuid
F. Studie bureau Must
G. Natuurkansenkaart
H. Raamwerk openbare ruimte
I. Factsheet maatschappelijke voorzieningen
J. Toelichting MER beoordeling Sloterdijk 2 Zuid
K. Marktanalyse Serviced Apartments Sloterdijk 2 Zuid
L. Bodemkwaliteit Sloterdijk 2 Zuid
M. Luchtkwaliteit Sloterdijk 2 Zuid
N. Stikstofrapport Sloterdijk 2 Zuid
O. Vleermuizenonderzoek Sloterdijk 2 Zuid

Bronnenlijst afbeeldingen **110**
Internetlinks **111**
Colofon **113**



Figuur 2, gevel Kapoeaweg 8

Inleiding

1.1 Aanleiding

Amsterdam maakt een periode van grote bloei mee, wat onder meer leidt tot een stijgende vraag naar woningen en bedrijfsruimte. In 2016 heeft het college van B&W locaties aangewezen om 50.000 extra woningen te realiseren. Deze locaties vallen onder de noemer Koers 2025. Daarnaast heeft het programma Haven-Stad in juli 2017 een concept-ontwikkelstrategie gepresenteerd. Hierin wordt gesproken over de ontwikkeling van op termijn van nog eens 40.000 tot 70.000 woningen in Haven-Stad.

De bouw van al die woningen maakt het noodzakelijk om meer ruimte te creëren voor bedrijvigheid. Die behoefte is extra groot omdat de beschikbare ruimte op stedelijk niveau de komende jaren met 230 hectare krimpt, onder meer doordat bedrijventerreinen verkleuren tot woongebieden.
In de notitie Ruimte voor de Economie van Morgen, onderdeel van Koers 2025, is Sloterdijk 2 aangewezen als één van de gebieden die aan de toenemende vraag naar bedrijventerreinen tegemoet zou kunnen komen.

De gemeente heeft onderzoek verricht naar de mogelijkheden tot verdichting van Sloterdijk 2 als transformatiegebied voor bedrijven. Het gebied heeft een uitstekende bereikbaarheid met Station Sloterdijk als hoogwaardig openbaar vervoer knooppunt. Er zijn directe aansluitingen op de A10 en A5. Woningbouw in Sloterdijk 2 wordt verhinderd omdat het gebied aan de buitenrand van een gezoneerd industrieterrein ligt. In Sloterdijk Centrum (onderdeel Haven-Stad) worden naar verwachting 5.000 tot 7.000 nieuwe woningen gerealiseerd. De ruimtelijke ambities van Sloterdijk 2 zullen op deze ontwikkeling aansluiten.

Al met al is Sloterdijk 2 een strategisch gelegen ruimtelijk-economische ontwikkelingslocatie waar (hoog)stedelijke verdichting mogelijk is. Deze verdichting zal de economische agglomeratiekracht, oftewel aantrekkingskracht van stad en regio, vergroten. In de Gebiedsvisie Sloterdijk West is de potentie van het grotere Sloterdijk-gebied vertaald naar drie elkaar versterkende concepten: Stadsnatuur De Bretten, de Werkplaats en de Stadsentree. Sloterdijk 2 dat verdeeld is in de deelgebieden Noord en Zuid, vallen onder de noemer Stadsentree en moeten een transformatie ondergaan naar een gemengd werkgebied. Een gebied met uiteenlopende stedelijke functies in hogere dichtheid als aanvulling op Sloterdijk-Centrum en de overige stad: de huidige anonieme stadsrand krijgt een stedelijk gezicht. Dit stedenbouwkundig plan gaat over Sloterdijk 2 Zuid.

Uit een inventarisatie van de gemeente blijkt dat zittende ondernemers oren hebben naar een opwaardering van Sloterdijk 2 Zuid. Het laatste bouwwerk was in 1988 gerealiseerd, de economische crisis had zijn sporen achtergelaten en sommige panden bleven leegstaan toen de economie zich weer ging herstellen. Het imago van het gebied dient verbeterd te worden en het blijft lastig om nieuwe bedrijvigheid aan te trekken. Een opgeknapt, multifunctioneel bedrijvengebied in de nabijheid van een hoogwaardig OV-knooppunt van Station Sloterdijk zorgt echter wel voor een verandering van het gebied.

De voorbereidingen van de gebiedsontwikkeling zijn in februari 2017 gestart met het organiseren van ondernemersbijeenkomsten. In de eerste fase van deze gesprekken is vooral geconstateerd dat het bedrijventerrein veel aandacht nodig heeft om het gebied van schoon, heel en veilig te maken.



Figuur 3, anno 1972: Sloterdijk 2 Zuid in een nieuw ontgonnen gebied, waarvan de bebouwing buitendijks is gelegen



Figuur 4, Anno 2012, Sloterdijk 2 Zuid als onderdeel van de stadsrand tussen haven, spoor en (station Sloterdijk)

Verder vonden de ondernemers dat het werk- en leefklimaat van Sloterdijk 2 Noord en Zuid verbetering behoefden, het mocht allemaal wel "wat leuker en aangenamer" worden.
Het zou bijvoorbeeld de sociale veiligheid ten goede komen als er op verschillende tijdstippen van de dag meer mensen op straat zijn. Zo ontstaat meer levendigheid met als gevolg een betere kwaliteit van de openbare ruimte. Ondertussen ontplooiden ondernemers en vastgoedeigenaren die wat van het gebied wilden maken de eerste initiatieven, zoals de ontwikkeling van hotelaccommodatie en horeca.

Het onderzoek naar verbetering van de openbare ruimte resulteerde in gemeentelijke plannen voor het nieuwe Rhônepark. De ontwerpen en ideeën werden zeer goed ontvangen. Nadat deze waren gepresenteerd en de gemeente nadrukkelijk meer aandacht besteedde aan het dagelijks beheer, nam de betrokkenheid van de ondernemers steeds meer toe.

Het intensiveren en verdichten van bedrijvengebieden zal de aankomende jaren hoog op de agenda komen te staan. Ruimtegebrek zal in toenemende mate ook een rol gaan spelen in andere steden. Amsterdam heeft de kans om te laten zien hoe je door effectief en efficiënt ruimtegebruik een bedrijvengebied zowel intensief als kwalitatief hoogwaardig kan benutten.

1.2 Opzet van het stedenbouwkundig raamwerk

Voor het stedenbouwkundig ontwikkelconcept van Sloterdijk 2 Zuid is het principe van de Stadsentree leidend, zoals beschreven in de Gebiedsvisie Sloterdijk West. Het raamwerk is gemaakt vanuit de ambitie om meer bruto vloeroppervlakte (BVO)-bedrijfsruimte te creëren en om een innovatief, multifunctioneel bedrijvengebied te laten ontstaan. Daartoe is globaal richting gegeven aan de mate van verdichting, de verhouding tussen bebouwd en onbebouwd en de verhouding tussen werkfuncties en overige functies. Met het uitgangspunt condities te scheppen voor het stapelen en mengen van functies wil de gemeente verdichting stimuleren.

Uitbreiding van het aantal vierkante meters bedrijfsruimte is pas aantrekkelijk zodra nieuwe functies aan het gebied worden toegevoegd, zoals bijvoorbeeld: horeca, kantoren, creatieve maakindustrie (hybride bedrijfsruimte), vakonderwijs en serviced apartments (accommodatie voor medewerkers van internationals uit de directe omgeving voor verblijf van vier weken tot maximaal één jaar). Deze functies maken Sloterdijk 2 Zuid interessanter, levendiger en sociaal veiliger. Samen laten deze functies het gebied als geheel beter functioneren. Sloterdijk 2 Zuid kan een gebied worden waar werkfuncties voor denkers, doeners ontstaan en verblijfs- en ontspanningsfuncties samen kunnen existeren en floreren.
Dit gaat onder meer de zakelijke dienstverlening versterken en ruimte bieden aan stadverzorgende en logistieke bedrijven in gestapelde bedrijfsgebouwen. Het toevoegen van functies is –gelet op de nabijheid van station Sloterdijk - mogelijk en ook nodig om de gestapelde bedrijfsgebouwen financieel haalbaar te maken. Bijvoorbeeld door functies zoals kantoren, creatieve maakindustrie (hybride bedrijfsruimte) en serviced apartments te situeren boven op productiegerichte bedrijfsruimten. Daarbij is het de uitdaging een actief avond- en weekendprogramma te creëren om een constante stroom van mensen naar het gebied te verleiden. Sloterdijk 2 Zuid behoudt dus zijn karakter van werkgebied, maar wordt wel een innovatief werkgebied.

Door het intensieve ruimtegebruik en de menging van functies in een nieuw stedelijk interactiemilieu kan cohesie plaatsvinden tussen werk, verblijf

en ontspanning. Uiteindelijk gaat Sloterdijk 2 Zuid als werkgebied aantrekkingskracht uitoefenen als bedrijventerrein. Het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer alsmede streng parkeerbeleid in de openbare ruimte zorgen voor een reductie van het autogebruik. Mogelijkheden voor Smart Mobility ontstaan door de stimulering van elektrische deelbedrijfsauto's en deelfietsen, wat voor een gedeelte zelfs noodzakelijk zal zijn. De kwaliteit van de openbare ruimte kan daardoor ook verbeterd worden, waardoor de leefbaarheid toeneemt.
Uitbreiding van bedrijfsgebouwen met meer arbeidsplaatsen leidt tot een forse uitbreiding van het aantal werkplekken.
Er ontstaat zodoende een impuls voor de werkgelegenheid in de omgeving door de bedrijvigheid die elkaar aanvult. De Port of Amsterdam profiteert daar ook van omdat Sloterdijk 2 Zuid ruimte biedt voor de creatieve maakindustrie (hybride bedrijfsruimte), die als toeleverancier van groot belang is voor de maakindustrie in het havengebied.

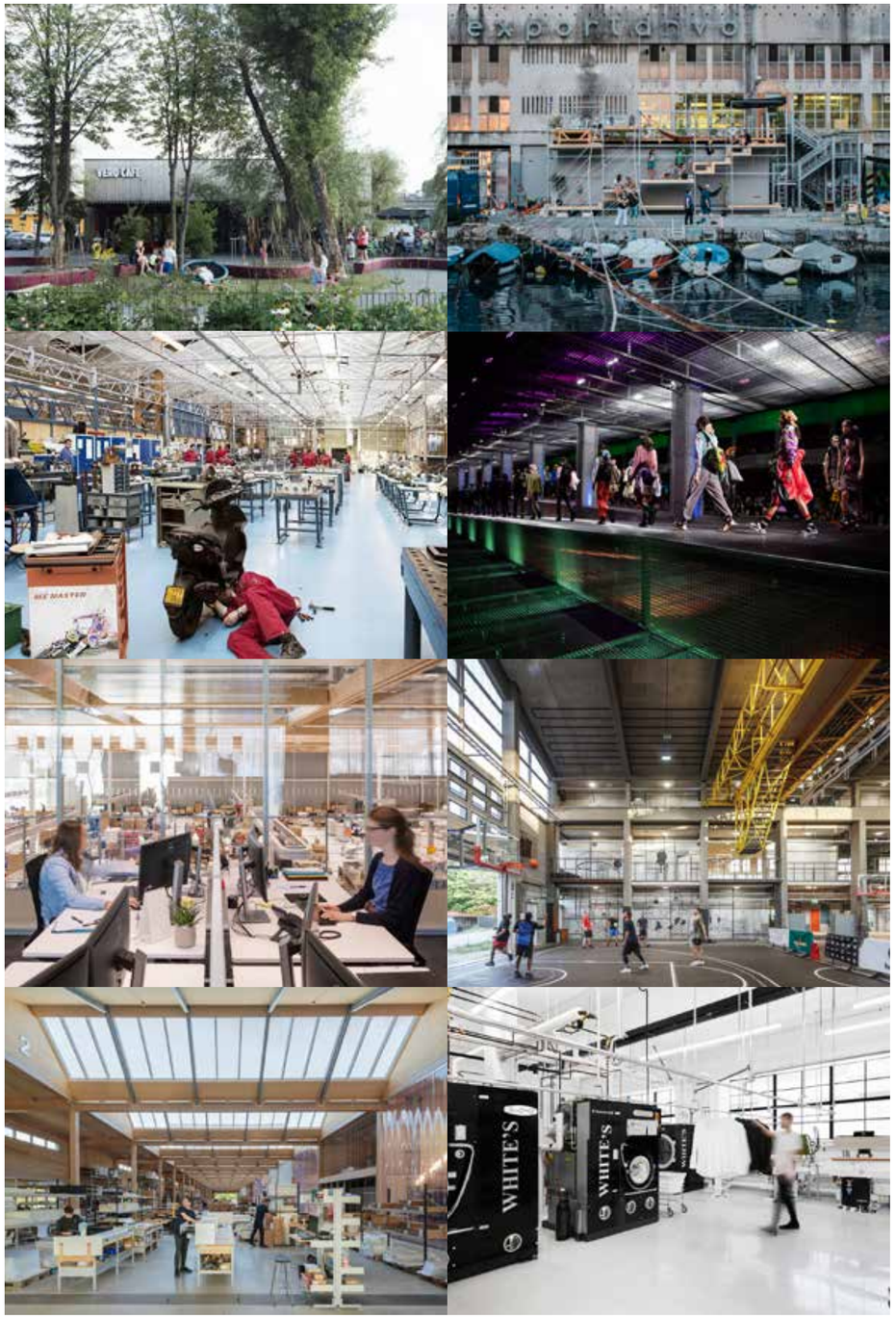
1.3 Ontwikkelen: flexibel richting geven

De gemeente wil een bepaalde mate van flexibiliteit in de toekomstige ontwikkeling houden, zodat deze zich kan voegen naar de veranderende wensen en eisen van de tijd. Deze inzet geeft dan richting aan de toekomst en vermijdt een blauwdrukplanning. De doorlooptijd van het Investeringsbesluit is nu gemaximeerd op 10 jaar (de maximale periode voor een Grondexploitatie), terwijl de gebiedsontwikkeling nog zeker 20 jaar zal duren. Het stedenbouwkundig raamwerk geeft richting aan initiatieven op korte en middellange termijn en een doorkijk naar de lange termijn tot 20 jaar. De verdichting zal stapsgewijs per blok en/of initiatief verlopen. Alleen op basis van een coalitieplan(samenwerking) per blok kan het maximale programma gerealiseerd worden.

In de in hoofdstuk 5 ontwikkelstrategie wordt hier verder op ingegaan.

De flexibiliteit die in dit raamwerk zit wordt ook ingegeven door de nieuwe Omgevingswet (verwacht 2021). Deze wet gaat meer verantwoording leggen bij de partijen die willen ontwikkelen. Kort gezegd: de overheid krijgt in de Omgevingswet een meer reactieve rol, en de omgeving een meer proactieve. De Omgevingswet biedt meer ruimte aan particulier initiatief doordat er algemene regels gaan gelden in plaats van gedetailleerde vergunningen. Bij het beoordelen van initiatieven moet de houding van 'nee, tenzij' veranderen in 'ja, mits'. Dat kan het initiëren van ruimtelijke projecten door burgers en bedrijven bevorderen.

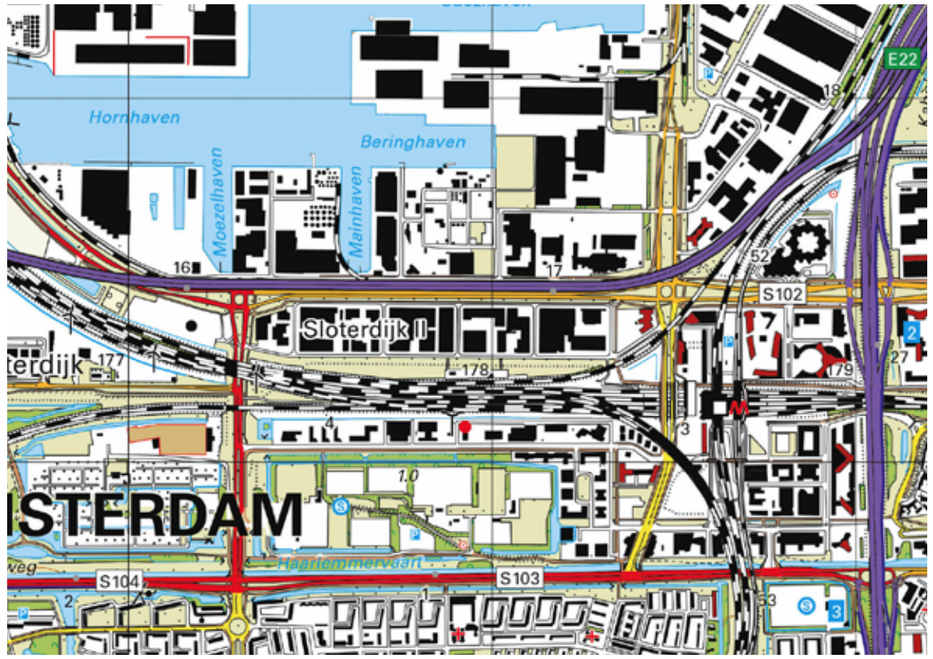
Vanuit dit nieuwe oogpunt is het stedenbouwkundig raamwerk uitgewerkt. Ontwikkelingen kunnen en mogen anders verlopen dan nu, mits partijen op blokniveau eruit komen en de ontwikkelingen binnen de kaders vallen van dit raamwerk. Het nieuwe stelsel biedt de mogelijkheid om te werken met een nader afwegingsmoment en open normen en beleidsregels. Hierdoor kan het ook voor dynamische gebieden met onzekere toekomstige ontwikkelingen voor langere duur een basis bieden. Door de nieuwe Omgevingswet ontstaat de mogelijkheid om ontwikkelingen in Sloterdijk 2 Zuid over een langere termijn uit te smeren doordat de vergunningsaanvraagprocedure verandert.



Figuur 5, Verzameling activiteiten waarmee levendigheid in Sloterdijk 2 Zuid kan worden vergroot



Figuur 6, Sloterdijk 2 Zuid, topografische kaart, 1969



Figuur 7, Sloterdijk 2 Zuid, topografische kaart, 2019

1.4 Leeswijzer

Na deze introductie en de hiernavolgende samenvatting, wordt in Hoofdstuk 2 het plangebied beschreven, de inhoud en de publiek- en privaatrechtelijke situatie. Vanuit de gestelde opgave worden de ambities voor het gebied geformuleerd in Hoofdstuk 3. Aan het eind van dat hoofdstuk wordt het programma geschetst. In hoofdstuk 4 wordt het stedenbouwkundig raamwerk toegelicht en in hoofdstuk 5 de ontwikkelstrategie en planning. In hoofdstuk 6 staat een opsomming van de beleidskaders en de betekenis voor het plangebied. Ook zijn de resultaten van relevante onderzoeken opgenomen; relevante onderzoeken staan in de bijlagen. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 de haalbaarheid voor gemeente en marktpartijen toegelicht en draagvlak bij belanghebbenden gerapporteerd. In de bijlagen zijn diverse onderzoeken bijgevoegd en ook de rapportage van participatie van belanghebbenden.

1.5 Samenvatting

Sloterdijk 2 Zuid is een bedrijventerrein met 10 hectare kaveloppervlak bestaande uit vijf kavelblokken. Van de kavels is 56% door de gemeente in erfpacht uitgegeven en 44% kavels in particulier eigendom Het is gebied ligt op een grensvlak van verschillende gebieden die alle, onder invloed van de huidige stedelijke groei van Amsterdam, in ontwikkeling zijn. De meeste bedrijven leveren anno 2019 weinig milieuhinder. Het gebied is goed bereikbaar, maar profiteert daar slecht van. De infrastructuur werpt bovendien de nodige barrières op. De routes voor langzaam verkeer behoeven opwaardering. Om de parkeerdruk van met name forenzen in het gebied te verminderen, wordt betaald parkeren ingevoerd in het gebied. De verwachting is dat in het eerste half jaar van 2021 zal zijn.

De bedrijfsbebouwing staat grotendeels in de rooilijn met de plinten aan de straat. In het plangebied staan de groenelementen met een ecologische waarde centraal zoals de groenstrook langs de Rhôneweg, het Rhônepark.

Sloterdijk 2 Zuid ligt binnen het bestemmingsplan van Sloterdijk 2, vastgesteld op 3 juli 2013. Voor alle blokken geldt de bestemming bedrijf. Rondom de bouwblokken zijn de wegen bestemd voor verkeer en is de zone tussen de Rhôneweg en het spoor bestemd als Groen. In deze strook liggen tevens de waterkering en de gasleidingen.

Ambities en programma

Ten gevolge van de oprukkende stad (Haven-Stad, Sloterdijk 1 en Sloterdijk Centrum) en de grote woningbouwopgave van Amsterdam, is de gemeente Amsterdam de mogelijkheden gaan onderzoeken tot verdichting van het bedrijvengebied. Voor het stedenbouwkundig ontwikkelconcept is het principe van de Stadsentree, zoals opgenomen in de Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West, sturend. In Sloterdijk 2 Zuid is er ruimte voor bedrijven die zich in de stad willen vestigen of afkomstig zijn uit de transformatiegebieden in Amsterdam. Sloterdijk 2 Zuid behoudt zijn karakter van werkgebied, maar wordt wel een innovatief werkgebied, met gestapelde bedrijven, kantoren en creatieve maakindustrie (hybride bedrijfsruimte). Duurzaam en natuur inclusief bouwen zijn een andere belangrijke doelstelling. De Amsterdamse ambities voor Sloterdijk 2 Zuid zijn op dat gebied in een aantal gevallen aangescherpt.

Uit bovenstaande ambities komt een programma voort dat is samengesteld uit elf functies: bedrijfsruimten, waarvan transparante bedrijfsplinten, creatieve maakindustrie (hybride bedrijfsruimte), kantoor, serviced apartments, leisure, horeca, vakonderwijs, winterkoudeopvang, cultuur en broedplaats.

Stedenbouwkundig Raamwerk
De uitstekende bereikbaarheid en de nabijheid van stedelijke voorzieningen maken Sloterdijk 2 Zuid een aantrekkelijke vestigingslocatie voor bedrijven. Dat geldt ook voor bedrijven uit Amsterdam die uitgeplaatst worden vanwege de komst van woningbouw. Het bedrijventerrein heeft echter een opwaardering nodig, qua soorten bedrijvigheid, functiemenging, verdichting en inrichting van de openbare ruimte.

De uitgangspunten en randvoorwaarden van het stedenbouwkundig raamwerk vormen de spelregels en bouwstenen voor de uitwerking van initiatieven op blok- of kavelniveau.

Uitgangspunten en planning
Er wordt ingezet op behoud van een bepaalde mate van flexibiliteit in de toekomstige ontwikkeling, zodat deze zich kan richten op de veranderende wensen en eisen van deze tijd. Het stedenbouwkundig plan geeft richting aan initiatieven op korte en middellange termijn tot 10 jaar en een doorkijk naar de lange termijn tot 20 jaar.

Bij het formuleren van de uitgangspunten voor de toekomst van Sloterdijk 2 Zuid is met verschillende belanghebbenden gesproken over de kansen van het gebied en de waardevolle en kenmerkende elementen. Dit heeft geleid tot een reeks aanbevelingen.

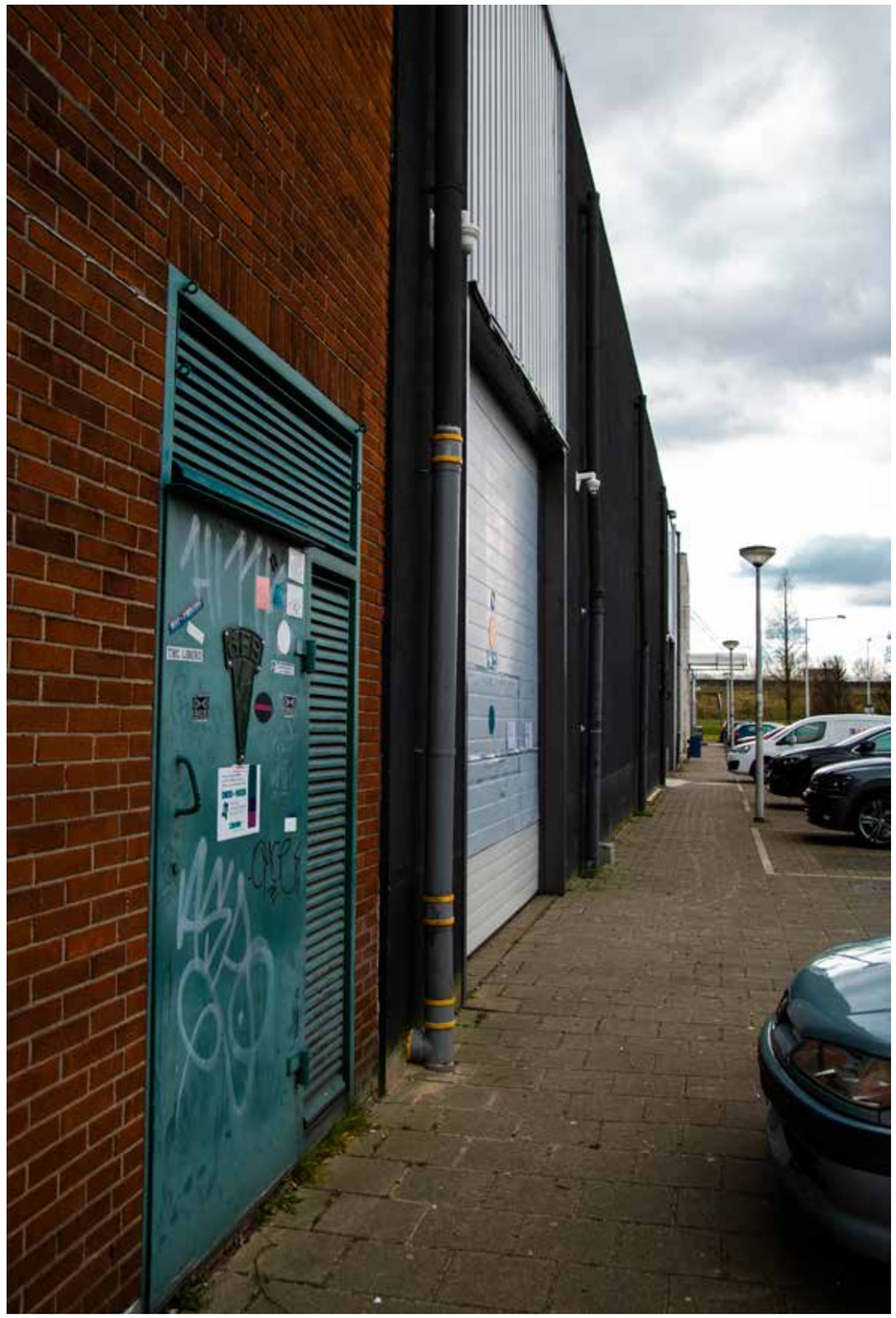
De gemeente heeft geen grondpositie in Sloterdijk 2 Zuid. Meer dan de helft van de grond is in erfpacht uitgegeven. De gemeente kan de regie voeren op de transformatie via publieke en privaatrechtelijke middelen. De gemeente kiest in principe niet voor een actief grondbeleid door middel van verwervingen.

Voor de transformatie van Sloterdijk 2 Zuid hanteert Amsterdam een participatieve methode om te ontwikkelen in de geest van de nieuwe Omgevingswet. Dit houdt in dat de toetsingskaders (kavelblokpaspoorten) tot stand komen gedurende het ontwikkelinitiatief. De markt en individuele eigenaren nemen het initiatief voor de feitelijke vastgoedontwikkeling. Om deze ontwikkeling te sturen, heeft de gemeente een aantal instrumenten tot haar beschikking. Pas nadat het Investeringsbesluit is genomen, kan een kavelblokpaspoort en een afsprakenbrief definitief worden gemaakt. Tot slot kan de planologische procedure (afwijking) worden opgestart.

De ontwikkeling van Sloterdijk 2 Zuid zal per blok verlopen. Voor elk blok wordt hetzelfde ontwikkelproces aangehouden. Het totale transformatieproces zal verlopen via twee grondexploitatiefasen (GREX), van 2020 tot 2030 en van 2030 tot 2040. De eerste GREX-fase is nader uitgewerkt in deze investeringsnota, zie hoofdstuk 7. De tweede GREX-fase is abstracter geformuleerd.

Beleidskaders
De ontwikkeling van Sloterdijk 2 Zuid beweegt zich binnen de bandbreedte van de vastgestelde Gebiedsvisie Sloterdijk West en binnen de gemeentelijke beleidskaders. Als de maatschappelijke werkelijkheid daar om vraagt kunnen de bandbreedtes van deze beleidskaders mogelijk worden besproken.

Financiële haalbaarheid
In deze investeringsnota is een tekstuele samenvatting van de grondexploitatie opgenomen.



Figuur 8, gevel Rhone Events & Congrescentrum, Rhoneweg 12-14

Investeringsnota Sloterdijk 2 Zuid



2

Plangebied en context

Figuur 9, gevel Kapoeasweg 16

Plangebied en context

2.1 Plangebied

Aanleg en huidig gebruik
Sloterdijk 2 Zuid is een relatief kleinschalig bedrijventerrein dat tegelijk is aangelegd met de Westhaven, een grote uitbreiding aan de westrand van de haven van de stad uit 1965. De Groote IJ-polder, een op het IJ gewonnen agrarisch gebied uit 1875, werd daarvoor op grote schaal opgehoogd. Het plangebied kent vijf kavelblokken variërend van 1 tot bijna 3 hectare groot, die naast elkaar aan de zuidzijde van de Basisweg liggen. De kavelblokken worden verder begrensd door de Kastrupstraat in het oosten, de Rhôneweg in het zuiden en de Seineweg in het westen. Tussen de Rhôneweg en het zuidelijk gelegen spoor ligt een groenstrook met een aantal nutsvoorzieningen. Het gehele plangebied inclusief groen, wegen en sporen is 35 hectare groot.

In de loop der tijd hebben zich er ongeveer 70 middelgrote en kleine bedrijven in diverse sectoren gevestigd. Alle kavels zijn daarbij in gebruik genomen. De bedrijfsbebouwing meet 9 hectare bruto vloeroppervlakte, gelijkmatig verdeeld over 10 hectare kaveloppervlakte: een extensief grondgebruik met een FSI van 0,9 De bedrijven bieden gemiddeld een laag aantal arbeidsplaatsen (circa 700 huidige totaal), zowel gemeten naar kaveloppervlak als vloeroppervlak. De meeste bedrijven veroorzaken anno 2019 weinig milieuhinder. Slechts enkele bedrijven (wasserij, decorbouwer, opslag particulieren en staalconstructiebedrijf) veroorzaken milieuhinder die in de categorieën 3.1 en 3.2 valt, terwijl er ruimte is tot aan categorie 4.1.

Met de realisatie van het OV-knooppunten Station Sloterdijk en de bijbehorende spoorverleggingen (1985) is het plangebied in een robuuste infrastructurele omgeving komen te liggen. De grootstedelijke kantoorontwikkeling rond het station leidde tot een monofunctionele werkomgeving. De aanleg van de A5 op een imposante viaductconstructie langs de noordzijde van de Basisweg heeft het infrastructurele karakter van de omgeving verder versterkt.

Al deze infrastructuur is van betekenis voor stad en regio. Het plangebied profiteert daar slechts gedeeltelijk van. De infrastructuur werpt bovendien de nodige ruimtelijke barrières op: op verschillende plekken van verschillende aard. Zo vormt de spoordijk tussen Rhôneweg en Naritaweg een fysieke barrière die ruim een kilometer lang is. Ook de goederenspoordijk langs de Kastrupstraat werkt scheidend tussen het station en het plangebied. Daarnaast zijn de vele viaducten van de A5, A10 West en de trein- en metrosporen barrières. Niet alleen de discontinuïteit van routes en van bebouwing aan weerszijden, maar ook de sobere inrichting onder de viaducten dragen bij aan het afgesloten gevoel in het plangebied. Tot slot vormen de aanliggende Basisweg en Seineweg vanwege wegbreedte en snelheidsregime (70 km) een scheiding ten opzichte van de gebieden aan de overzijde van de wegen, daar waar de Amsterdome (Sloterdijk 3), het kantoor van de Telegraaf Media Groep (havengebied) en de Milenniumtoren (Sloterdijk 2 Noord) zijn gevestigd.

Ligging
Sloterdijk 2 Zuid ligt op een grensvlak van verschillende gebieden die alle, onder invloed van de huidige stedelijke groei van Amsterdam, in ontwikkeling zijn. Ten oosten van het plangebied ligt de Ringzone van Amsterdam, die in belangrijke mate de groei van de stad opvangt. Het hoogwaardig OV-knooppunt Station Sloterdijk (trein, metro, tram, bus en taxi) ligt met 250 meter op loopafstand. Rondom het station ontstaat een centrummilieu (Sloterdijk centrum) met een mix aan functies en continue levendigheid. Het

woonprogramma in dit centrummilieu van 5.000 tot 7.000 woningen levert een belangrijke bijdrage aan deze ontwikkeling.

Ten noorden van het plangebied ligt het havengebied dat zich op uiteenlopende wijze toont aan de Basisweg: het kantoor van de Telegraaf Media Groep en het chemiecomplex van Sonneborn zijn daarin onderling contrastrijke beelden. Het is bijzonder dat de koppen van de havenbekkens Moezelhaven en Mainhaven aan de Basisweg grenzen en daarmee zicht op het water bieden. Recent heeft zich aan de Basisweg ter hoogte van de Moezelhaven een bouwer van luxe jachten gevestigd. De verwachting van het havenbedrijf is dat de ontwikkeling van "yachting" een vervolg krijgt. Verder zijn er in ditzelfde gebied startups actief en is aan de Basisweg-Noord vakonderwijs gevestigd.

Ten westen van het plangebied liggen Sloterdijk 3 en de Bretten aan weerszijden van de Theemsweg. De splitsing van twee treinsporen (Zaanstad en Haarlem) deelt beide gebieden verder op in stroken die met de koppen aan het plangebied grenzen. In de noordelijke kop heeft zich recent het congres- en evenementencentrum Amsterdome gevestigd in de opnieuw opgebouwde, iconische koepel van het voormalige Aviodome van Schiphol. Ten zuiden van het plangebied is kantoorbebouwing aan de Naritaweg en het sportpark Spieringhorn. Vanwege de afwaardering van de Haarlemmerweg kan dit gebied hechter aan de stad verbonden worden.

2.2 Ontwikkelingen rond het plangebied

Rond het plangebied zijn meerdere ontwikkelingen gaande. In totaal worden er circa 5.000 – 7.000 woningen en circa 30.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd. De grootste ontwikkelingen vinden plaats in Sloterdijk Centrum. Tot voor kort bevonden zich in dit gebied uitsluitend kantoren en een groot NS-station. In de komende jaren transformeert dit gebied zich tot een gemengd woon-werkgebied met woningen en 15.000 arbeidsplaatsen. Daarnaast worden voorzieningen zoals scholen, zorgcentra en sportvoorzieningen toegevoegd.

Ten oosten van de A10 en ten zuiden van de Transformatorweg ligt Sloterdijk 1 Zuid. Dit gebied ondergaat zo mogelijk een nog grotere metamorfose. Het relatief extensieve bedrijventerrein transformeert tot een gebied met zo'n 5.600 woningen en 3.700 arbeidsplaatsen in 2030. Meer naar het oosten ligt het Zaanstraat Emplacement. Op dit emplacementterrein, direct ten westen van de Spaarndammerbuurt, worden circa 1.800 woningen en 1.200 arbeidsplaatsen gerealiseerd. Een groot deel van het bestaande emplacement wordt daartoe verplaatst naar een andere locatie. Naar verwachting is deze verhuizing niet voor 2025 afgerond. Ontwikkelingen in het gebied kunnen dus pas na die tijd aanvangen. In Sloterdijk 2 Zuid wordt circa 12.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd. Het overige woningaanbod, van het totaal circa 40.000 – 70.000 woningen wordt gerealiseerd in de overige gebieden die vallen onder Haven-Stad

2.3 Verkeer

Openbaar vervoer
Station Sloterdijk grenst direct aan het plangebied. Alle categorieën openbaar vervoer komen hier samen: trein, tram, stadsbus, regionale bus en metro. Station Sloterdijk is een zeer hoogwaardig OV-knooppunt, omdat het vanuit alle windstreken een directe verbinding biedt. Ook internationaal zijn er al dan niet via Schiphol goede verbindingen. Het stedelijk OV-net heeft er haltes voor metro, tram en bus. Daarnaast heeft het station een taxistandplaats en een opstapfunctie voor touringcars. Ook is er een P+R-faciliteit aanwezig. Het regionale busnet heeft vanaf het station een spitslijn (231) en een reguliere lijn (382) in het plangebied via de Rhôneweg, waar de lijnen drie haltes hebben. De spitslijn maakt een lus door het bedrijventerrein Sloterdijk 3, de reguliere lijn voert naar IJmuiden.

De oostelijke helft van het plangebied ligt binnen een cirkel van 800 meter van het station. Hierdoor is het OV-knooppunt van grote betekenis voor het plangebied. Het meest westelijk deel van het plangebied ligt op slechts 1.200 meter van het station.

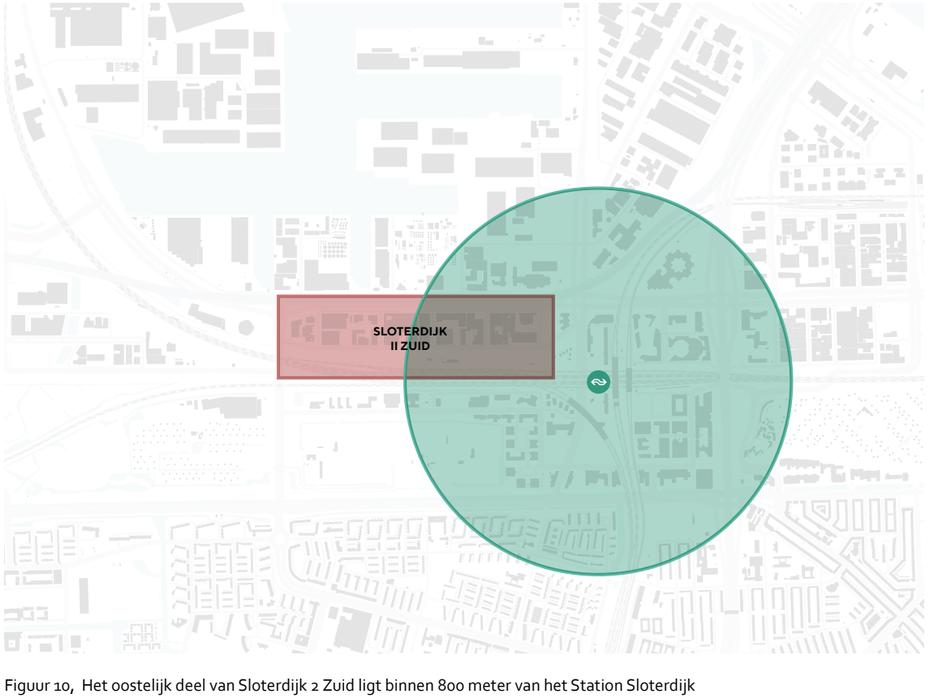
Autoverkeer
Sloterdijk 2 is vanaf het landelijk wegennet goed ontsloten via de A10 en A5. De Basisweg verbindt de afslagen van beide snelwegen met het plangebied. De afslag van de A5 ligt 1,5 km ten westen van het plangebied. De afslag van de A10 is zeer nabij en sluit rechtstreeks aan op de Basisweg. De ontsluiting van de kavelblokken is niet rechtstreeks vanaf de Basisweg mogelijk. Aan de westzijde kunnen zij alleen via de Seineweg en Rhôneweg bereikt worden. Een vergelijkbare route voert zich aan de oostzijde via de Kastrupstraat naar de Rhôneweg. Dwarsstraten en de parallelweg van de Basisweg ontsluiten de kavelblokken volledig.

De Basisweg is van belang omdat deze een entreefunctie heeft voor het westelijk deel van de stad, maar tegelijk ook een deel van de haven (Hornweg en Radarweg) ontsluit. Dit laatste brengt met zich mee dat de weg veel zwaar verkeer verwerkt. Dit wordt versterkt doordat de Basisweg het bedrijventerrein Sloterdijk 2 met de stad verbindt. Daarnaast takt de A5 niet aan op de A10 Ring West en vice versa. Hierdoor moet verkeer ten westen van Sloterdijk 2 via de Basisweg naar de A10 West. De Basisweg is een route voor gevaarlijke stoffen. Al met al heeft de Basisweg alle kenmerken van een stadsrandweg, terwijl de stedelijke groei deze stadsrand bereikt heeft.

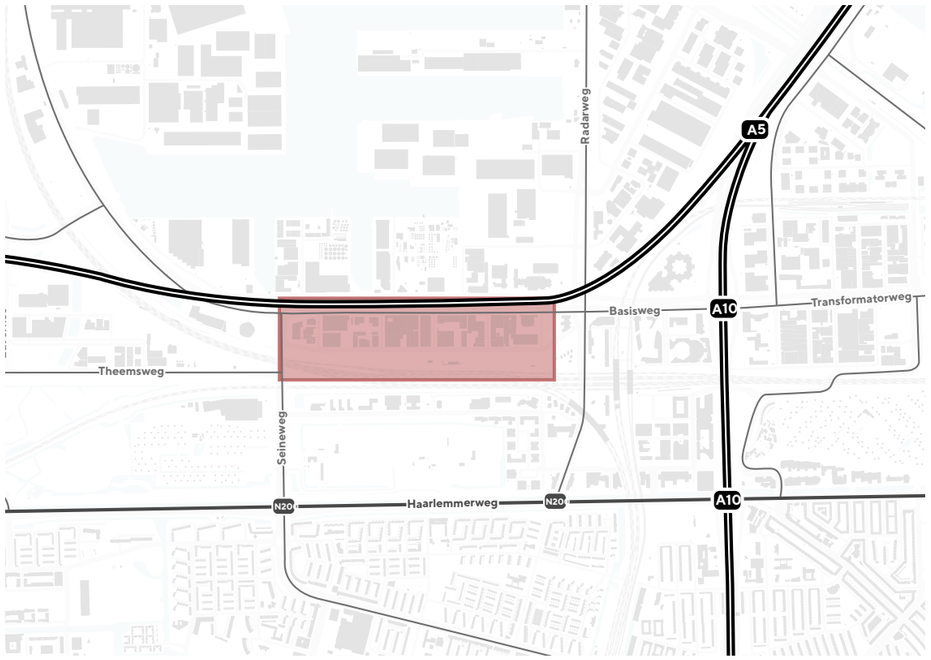
Langzaam verkeer
Het langzaam verkeersnet heeft in het plangebied langs de Basisweg een vrijliggend fietspad dat tot het hoofdnet behoort. De Rhôneweg, die in het verlengde ligt van vrijliggende fietspaden aan de west- en oostzijde van het plangebied (Theemsweg en Hatostraat), vormt een zwakke schakel in een belangrijke fietsroute. Hier worden namelijk bezoekers van het landschap of forenzen naar de stad per fiets geconfronteerd met vracht- autoverkeer dat de weg als sluiproute gebruikt en een te hoge snelheid aanhoudt.

De Basisweg en Seineweg kennen een beperkt aantal fietsoversteken. Deze schieten vanwege de nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied tekort. Ook is de grote afstand tussen Seineweg en Radarweg van 1.200 meter voor fietsers en zeker voetgangers problematisch in een gebied dat voor een deel tot het nieuwe centrummilieu behoort. De eerdergenoemde spoordijk is hier schuldig aan. Pas als de spoordijk ondertunneld wordt voor voetgangers en fietsers is het gebied aan de zuidkant beter bereikbaar vanuit de stad.

Parkeren
Er is nog geen parkeerregime in het plangebied. Er zijn ruim 570 parkeerplaatsen gelijkmatig verdeeld over alle straten. Daarmee voorziet de openbare ruimte in ruim 75% van de huidige parkeernorm uit het geldende parkeerbeleid (1pp/125 m2 BVO). Op de kavels zijn circa 90 parkeerplaatsen, wat betekent dat de bedrijven op eigen terrein slechts beperkt parkeerruimte bieden. Parkeertellingen tonen aan dat in toenemende mate forenzen de parkeerplaatsen op straat gebruiken. Ze kunnen op die manier gratis parkeren in de nabijheid van Station Sloterdijk. De bezettingsgraad is naar 90% gestegen. Werknemers en bezoekers



Figuur 10, Het oostelijk deel van Sloterdijk 2 Zuid ligt binnen 800 meter van het Station Sloterdijk



Figuur 11, Sloterdijk 2 Zuid is goed ontsloten ten opzichte van het landelijk wegennet

met de auto van de in het plangebied gevestigde bedrijven worden daardoor geconfronteerd met lange loopafstanden als op de eigen kavels geen of onvoldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Daarom is het voornemen om in het plangebied betaald parkeren in te voeren. Verwachting dat dit in het eerste half jaar van 2021 wordt ingevoerd.

2.4 Ondergrondse infrastructuur en dijklichamen

Ondergronds zijn hoofdkabels en -leidingen die beperkingen opleggen en maatwerk vragen met betrekking tot de stedelijke opgave. De belangrijkste zijn:

- Twee Gasunieleidingen in de groenstrook Rhôneweg (40 en 66 bar).
- Hoofdpersriool (1.800 mm) in de Rhôneweg.
- Hoofdleidingen van stadswarmte (vice versa) in de zuidelijke parallelweg van de Basisweg.

Centraal in de lengterichting van de groenstrook langs de Rhôneweg ligt een primaire waterkering in beheer van Waterschap Amstel Gooi en Vecht (AGV). De dijk ligt circa 1 meter hoger dan het straatpeil in het plangebied. Nadat de sluizen in IJmuiden vergroot en versterkt zijn, verliest de dijk zijn primaire status. Parallel eraan ligt een robuuste hogere spoordijk die de groenstrook afzoomt met een groen talud. Tijdens het plaatsen van nieuwe kabels en leidingen dient rekening gehouden te worden met de bestaande situatie, en daarin dient het plaatsen van bomen niet boven het bestaande tracé plaats te vinden. Ten behoeve van externe veiligheid wordt er t.h.v. het tracé een graafverbod gehandhaafd in het Rhônepark, dit vanwege bestaande hoogspanningskabels en leidingen. De schetsen van de openbare ruimte dienen op deze vrijwaringzones te zijn afgestemd.

Een verkenning van de spoordijk met een waterkerende functie zou veel vrijheid kunnen bieden bij de inrichting en het gebruik van de groenstrook. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden waarvoor een verdere studie nodig is, zie bijlage G.

2.5 Bebouwing, groen en ecologie

De bedrijfsbebouwing staat grotendeels in de rooilijn met de voorkanten aan de straten. Op de kavels is het bebouwingspatroon vrij pragmatisch. De entrees springen vaak terug, bijvoorbeeld om ruimte te bieden aan laden en lossen, waardoor de onbebouwde delen van de kavel onderdeel zijn van het straatbeeld. De bouwhoogte is grotendeels tussen de 6 en 8 meter en de architectuur is doelmatig en soms karakteristiek van aard. Aan de spoordijk staat een voormalig dienstgebouw dat niet meer als zodanig in gebruik is. Hierop aansluitend heeft een hondenvereniging een relatief groot terrein in gebruik en er tijdelijke bebouwing geplaatst. In het plangebied zijn groenelementen opgenomen.

De grootste is de eerdergenoemde groenstrook langs de Rhôneweg. Deze is aan de kant van de weg gemarkeerd met een bomenrij (moerascipressen) en aan de zijde van de spoordijk afgezoomd met bosstruweel.

Een dubbele rij bomen (iepen) aan weerszijden van het fietspad langs de Basisweg verzorgt het groenbeeld aan de noordzijde. Tot slot zijn rond de kavelblokken tussen de parkeerplaatsen in wisselende dichtheid beukhagen (voornamelijk in de dwarsstraten) en bomen aanwezig. Al deze groenelementen hebben een ecologische waarde die is beschreven in een natuuronderzoek (zie bijlage A). Het talud van de spoordijk is onderdeel van de gemeentelijke ecologische structuur.



Figuur 12, binnenterrein Truckland Amsterdam



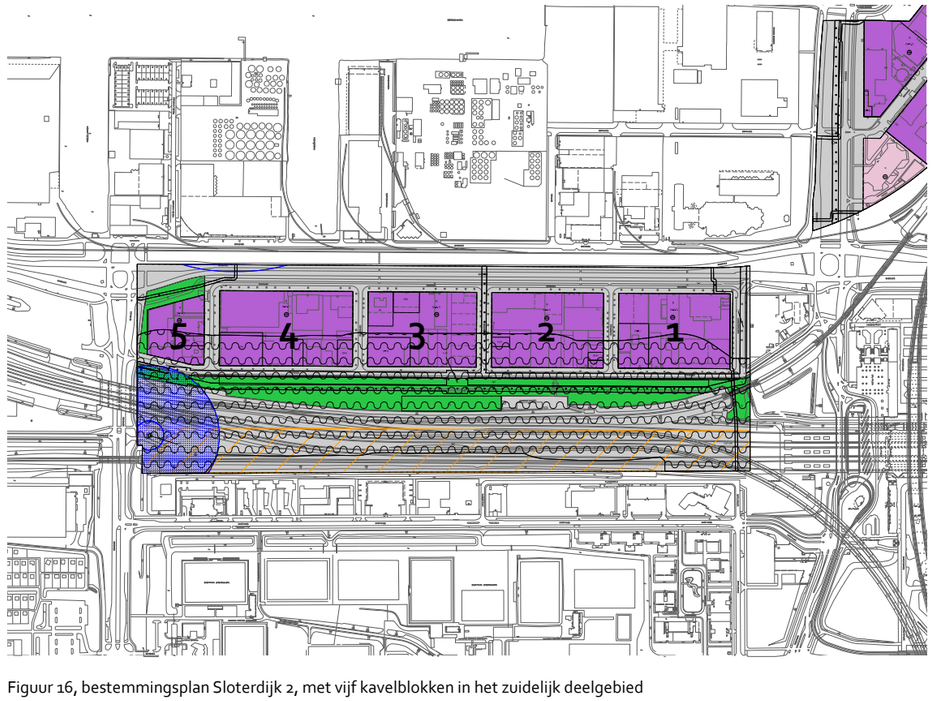
Figuur 13, Rhônepark



Figuur 14, Basisweg



Figuur 15,OVEC gebouw



Figuur 16, bestemmingsplan Sloterdijk 2, met vijf kavelblokken in het zuidelijk deelgebied

2.6 Publiek- en privaatrechtelijke situatie

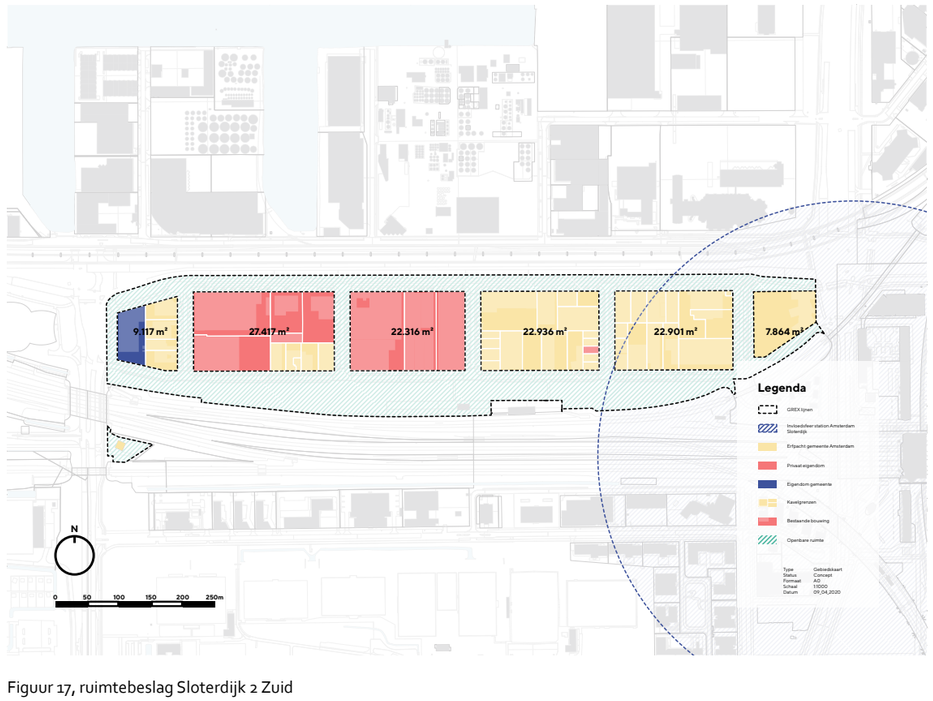
Publiekrechtelijk
Sloterdijk 2 Zuid ligt binnen het bestemmingsplan Sloterdijk 2, vastgesteld op 3 juli 2013. Het bestemmingsplan is conserverend van aard, maar de vijf blokken met bedrijfsbebouwing zijn zeer ruim bestemd, mede gezien de maximale bouwhoogte van 40 meter en het algemeen bebouwingspercentage van 75%. Voor alle blokken geldt als huidige bestemming bedrijf. Binnen de bouwblokken zijn verschillende afwijkende functies toegestaan. Hier horen onder meer horeca, kantoor, onderwijs en een bedrijfswoning bij. Deze functies zijn in omvang en programma begrensd door het aanduidingsvlak en soms ook door maximale metrages.

Het eerste blok aan de zijde van Station Sloterdijk is bestemd voor bedrijven tot en met categorie 3.2, de overige vier blokken tot en met categorie 4.1. Deze categorisering is zeer ruim, omdat alle bedrijven in het gebied een lagere milieucategorie hebben.

Buiten de bouwblokken zijn de wegen bestemd als Verkeer en is de zone tussen de Rhôneweg en het spoor bestemd als Groen. In deze strook zijn tevens de waterkering en de hier gelegen gasleidingen bestemd.

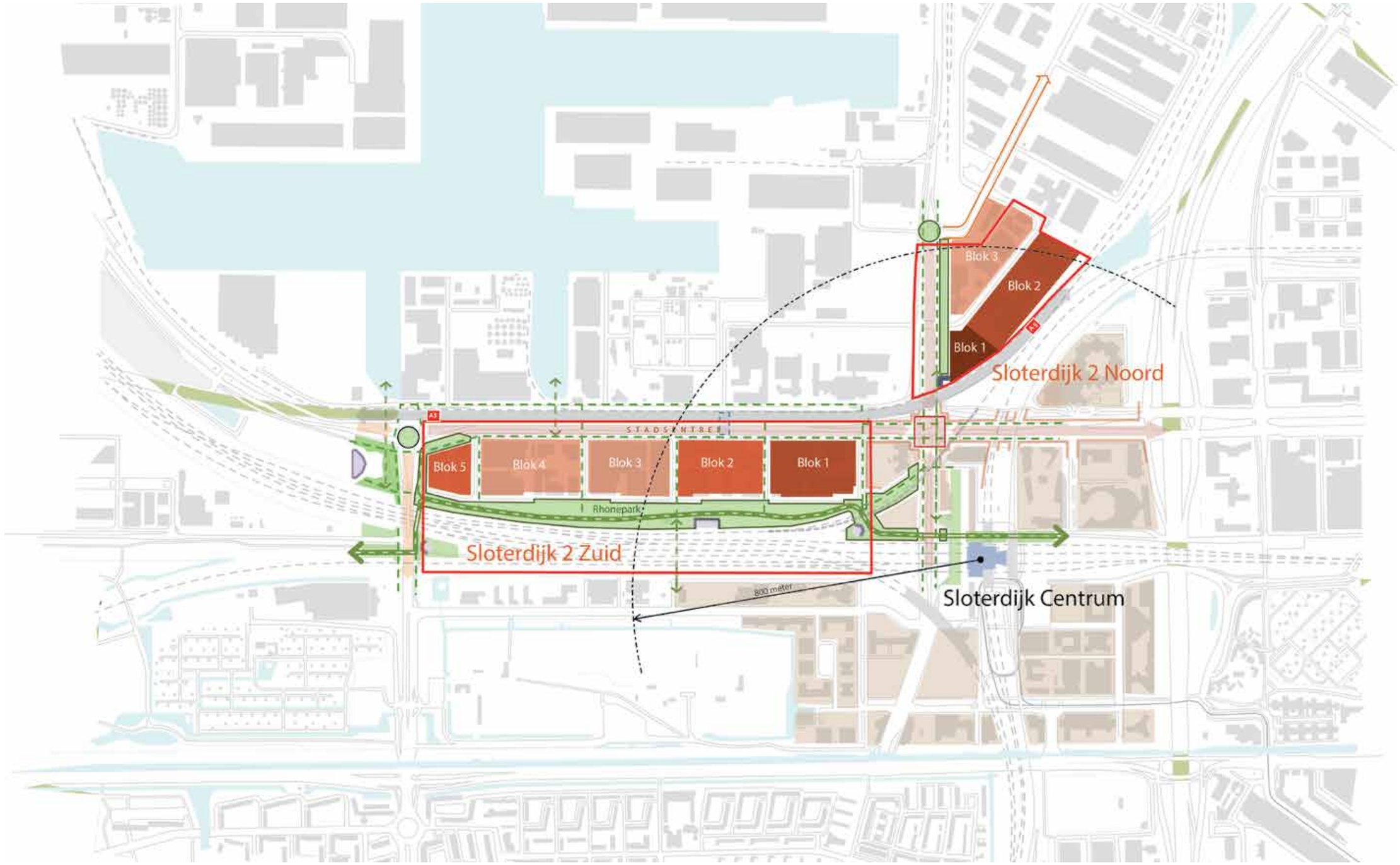
Privaatrechtelijk
Het plangebied kent vijf kavelblokken van verschillende grootte. Van de kavels is 56% door de gemeente in erfpacht uitgegeven en 44% kavels in particulier eigendom. In figuur 16 en 17 zijn de kavelblokken van oost naar west genummerd en zijn de grondoppervlaktes in vierkante meters aangegeven.

De kolommen die de A5 dragen, staan op gronden waarvoor door de gemeente een recht van opstal verleend is aan de Staat (Waterstaat en Infrastructuur). De overige ruimte onder het lange viaduct is gemeentelijk eigendom. Aan de zuidrand van het plangebied ligt de brede spoordijk die in eigendom is van Railinfratrust B.V.



Figuur 17, ruimtebeslag Sloterdijk 2 Zuid

Plangebied : ca. 35 ha.
Kavelblokken : ca. 10 ha.
Groenareaal : ca. 6 ha.
Verkeersareaal : ca. 19 ha.



Figuur 18, visiekaart Sloterdijk 2 Zuid



Figuur 19, gevel Basisweg 35,

Ambitie en programma

3.1 Van stadsrand naar stadsentree

In het begin van de jaren vijftig en zestig is het werkgebied Sloterdijk ontstaan vanuit de behoefte om meer bedrijfsruimte te creëren aan de rand van de stad. Een behoefte die destijds voortvloeide uit zowel de groei aan bedrijvigheid als het ruimtegebrek in de stad. Daarnaast was er een tendens om een gezonder stedelijk leefklimaat te creëren door zogenaamde vieze productiviteit te scheiden van wonen. Het nieuwe werkgebied kenmerkte zich door de aanwezigheid van de innovatieve telecomsector, die vooral bestond uit kantoorfuncties. Dit gebied kreeg de naam Telepoort (nu Sloterdijk Centrum) mee. De overige bedrijfsgebieden Sloterdijk 1, 2, 3 en 4 waren vooral bedoeld voor regio- en stadsverzorgende bedrijven en faciliterende bedrijvigheid met een bepaalde milieucategorie.

Het scheiden van werken en wonen in de ruimtelijke ordening was destijds in de mode. De organisatie van de werkgebieden was gericht op economische groei en het faciliteren van groei in de productiemilieus. Deze ontwikkeling heeft zich voortgezet tot aan begin jaren tachtig en negentig. Hierna vond in de westerse landen geen groei van grootschalige maakindustrie meer plaats. De maakindustrie werd namelijk deels verplaatst naar lagelonenlanden. Deze ontwikkeling zorgde ervoor dat de economische noodzaak van de aanwezige milieuruimte afnam. Desondanks is het Westelijk Havengebied nog steeds van economisch belang voor de stad.

Inmiddels zit Amsterdam in een periode van explosieve groei. Er is een grote vraag naar woningen en bedrijfsruimten. De stadsrand wordt bovendien steeds geschikter om deze vraag te accommoderen. De stedelijke groei wordt voor een groot deel in de Ringzone en langs het IJ opgevangen. Station Sloterdijk ligt in de Ringzone en is momenteel in ontwikkeling als stedelijk centrummilieu, een nieuwe locatie waar de stad zijn ontmoetingsfunctie uitbreidt rond een hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt. In korte tijd hebben een flink aantal hotels en andere voorzieningen de deuren geopend. Nieuwe doelgroepen voelen zich aangetrokken tot het gebied en zij bezoeken het of verblijven er zelfs in de avonden en de weekeinden. Er komen nieuwe woningen, gefaseerd van 2.000 naar in totaal 7.000 woningen.

De Gebiedsvisie Sloterdijk West geeft aan dat het oorspronkelijke concept van zonering en scheiding van functies zijn tijd gehad heeft. Synergie is gezien de huidige ontwikkelingen en uitdagingen een beter concept. Er wordt voorgesteld om een ruimer studiegebied te beschouwen: de hele overgangszone tussen stad en haven ten westen van de A10 en ten noorden van de Haarlemmerweg, inclusief de aanliggende terreinen in het havengebied en de verbindingen met Nieuw West. De Gebiedsvisie geeft aan hoe dit gebied zich kan ontwikkelen tot een aantrekkelijke ‘Stadsentree’ en een circulaire ‘Werkplaats’, goed verbonden met Port of Amsterdam, en met de thans vrijwel onaangetaste ‘Stadsnatuur van De Bretten’ om de hoek.

De ontwikkeling van Sloterdijk Centrum is onderdeel van de Haven-Stad-ontwikkeling en zorgt ervoor dat aan de randen (Sloterdijk 2 Zuid en Noord) meer ruimte gecreëerd wordt voor met name werkgelegenheid. Sloterdijk 2 Zuid grenst direct aan dit nieuwe centrummilieu en kan onderdeel worden van de stedelijke schil van Amsterdam. De stedelijke schil en het centrummilieu kunnen elkaar wederzijds versterken. Een nieuw werkgebied met het karakter van een stadsentree met stedelijke bebouwing hoort daarbij.

3.2 Bebouwing in stedelijke dichtheid

De grond in Amsterdam is door de onstuimige groei steeds schaarser aan het worden, wat een optimale benutting van de bestaande ruimte vereist. Een stedelijke bebouwingsdichtheid in de nabijheid van het station en het nieuwe omliggende centrummilieu levert daar een bijdrage aan.
In Sloterdijk 2 Zuid is ruimte voor bedrijven die zich in de stad willen vestigen of afkomstig zijn uit de transformatiegebieden in de Ringzone, waar bedrijven deels plaatsmaken voor woningbouw. Een voorwaarde is dat zij bereid zijn om de kosten te dragen voor mogelijke noodzakelijke gestapelde nieuwbouw. Voor kantoren, waar inmiddels weer grote vraag naar is, is stapeling gangbaar.
In geval van stadsverzorgende bedrijven zijn daar nog weinig voorbeelden van. Toch zijn er mogelijkheden wanneer functies in de bedrijfsvoering gedeeld kunnen worden. Kleinere bedrijven hebben daarbij meer mogelijkheden. De mix van het programma maakt de gewenste stedelijke dichtheid mogelijk.

3.3 Functiemenging en stedelijk druktebeeld

Een stedelijke ruimte vraagt om functiemenging. Deze moet zich ook in de avonden en weekeinden kunnen handhaven, zodat het bij de stad horende druktebeeld bewaard blijft. Naast kantoren en stadsverzorgende bedrijven zullen ook andere functies worden aangetrokken die op avond en weekeinde gericht zijn. Denk bijvoorbeeld aan horeca, consumentverzorgende dienstverlening, ondersteunende retail bij bedrijven, cultuur, broedplaatsen en ook serviced apartments (onder voorbehoud). Met de juiste combinatie van samenstelling en locatie creëren zij een aantrekkelijke stedelijke ruimte die een stedelijk publiek aantrekt, ook buiten de reguliere werktijden.
De groenstrook langs de Rhôneweg kan in een stadspark transformeren. Daarmee krijgt de buitenruimte een aantrekkelijke stedelijke kwaliteit. Stadsparken worden immers sterk gewaardeerd en goed gebruikt door het stedelijk publiek. Het centrummilieu rond het station Sloterdijk kan hiervan meeprofiteren. De bewoners en bezoekers uit dit gebied kunnen het plangebied dagelijks voeden. Tussen centrum en stedelijke schil ontstaat zo een positieve wisselwerking.

3.4 Publieksvriendelijke plinten

Voor het verkrijgen van stedelijke kwaliteit is het van belang dat de plinten van de gebouwen op strategische plekken naar het publiek toe gericht zijn. Zo krijgen bezoekers het gevoel dat het de moeite waard is om naar het betreffende stukje stad te gaan. De Basisweg heeft nu alle kenmerken van een stadsrandweg en ook de Rhôneweg met de huidige groenstrook verraadt nog nergens de nabijheid van de stad. Door meer interactie tussen de gebouwen en deze routes kan het plangebied een nieuwe stadsentree gaan vormen. De plinten kunnen in maat, beeld en ontwerp maar ook door de programmering de stad aankondigen.

Het brede, anonieme wegprofiel van de Basisweg kan getransformeerd worden tot een stedelijke entree. Hier is ruimte voor verhuurbedrijven (auto, gereedschap), wasserij/stomerij, en reparatiebedrijven. Bedrijven waarvoor slechts kort verblijf vereist is.

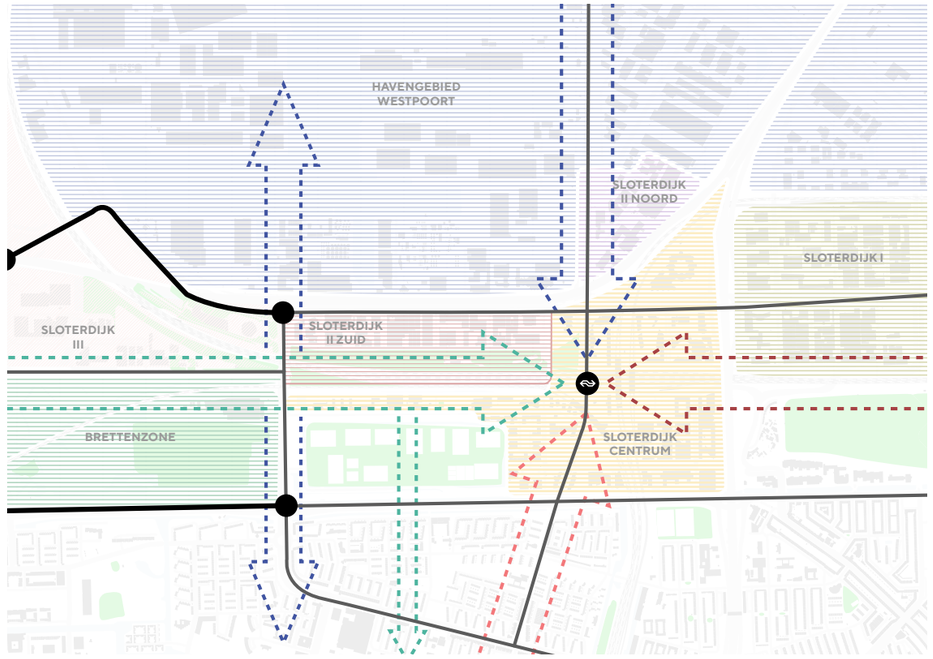
De Rhôneweg ligt goed op de zon, aan het groen en is geluidluwer. De conditie voor langer verblijf is hier aanwezig, waardoor hier andere publieksplinten kunnen worden ingezet, bijvoorbeeld met horeca, leisure en terrassen.



Figuur 20, referentiebeeld publieksvriendelijke plinten, gemeentewerf Amsterdam-Zuid



Figuur 21, referentiebeeld functiemenging, Kaap Noord Amsterdam



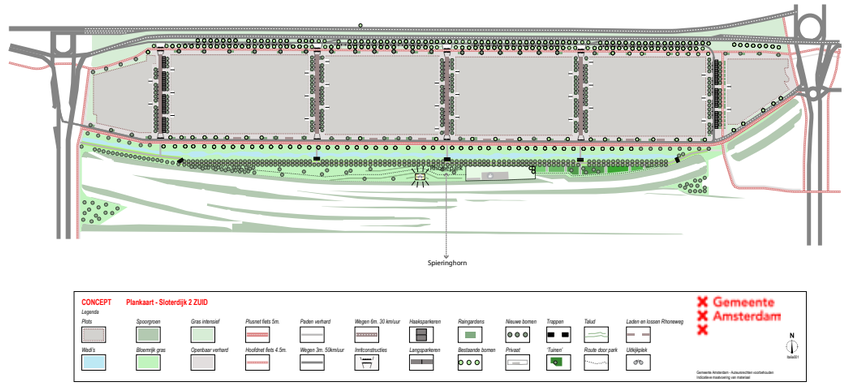
Figuur 22, verbindingsopgave Sloterdijk II Zuid

3.5 Verbindingen

Uit analyses blijkt dat stedelijke gebieden goede verbindingen moeten hebben met de overige delen van de stad. Het OV-knooppunt Station Sloterdijk zorgt voor die goede verbinding. Voor de autoverbinding dient er een extra afrit van de Basisweg naar de ventweg gerealiseerd te worden.

In de oost-west richting kan het Rhônepark een aantrekkelijke fietsroute opnemen, die de aansluitende routes aan oostzijde (Theemsweg, Spaarnwoude) en westzijde (Piarcoplein, Westerpark) verbindt. Nieuwe stedelijke gebieden ten noorden van de spoorlijn naar Haarlem worden op deze wijze verbonden met de Brettenzone, Spaarnwoude en de kust. Voor forenzen op werkdagen en dagjesmensen in het weekend biedt deze nieuwe verbinding kwaliteit.

Onder het spoor tussen Naritaweg en Rhôneweg is een gewenst nieuw viaduct dat een cruciale verbinding mogelijk maakt tussen de gebieden aan weerszijden van het spoor in de noord-zuidrichting. Deze sluit aan op een nieuwe oversteek over de Haarlemmerweg richting Geuzenveld. In lijn met een nieuwe oversteek van de Haarlemmerweg heft dit viaduct de barrièrewerking van dit spoor op. Het plangebied krijgt met beide (nieuwe) routes een stedelijk netwerk dat in sterke mate bijdraagt aan de verbondenheid met de rest van de stad. De financiële haalbaarheid van dit onderdeel behoeft nog nader onderzoek.



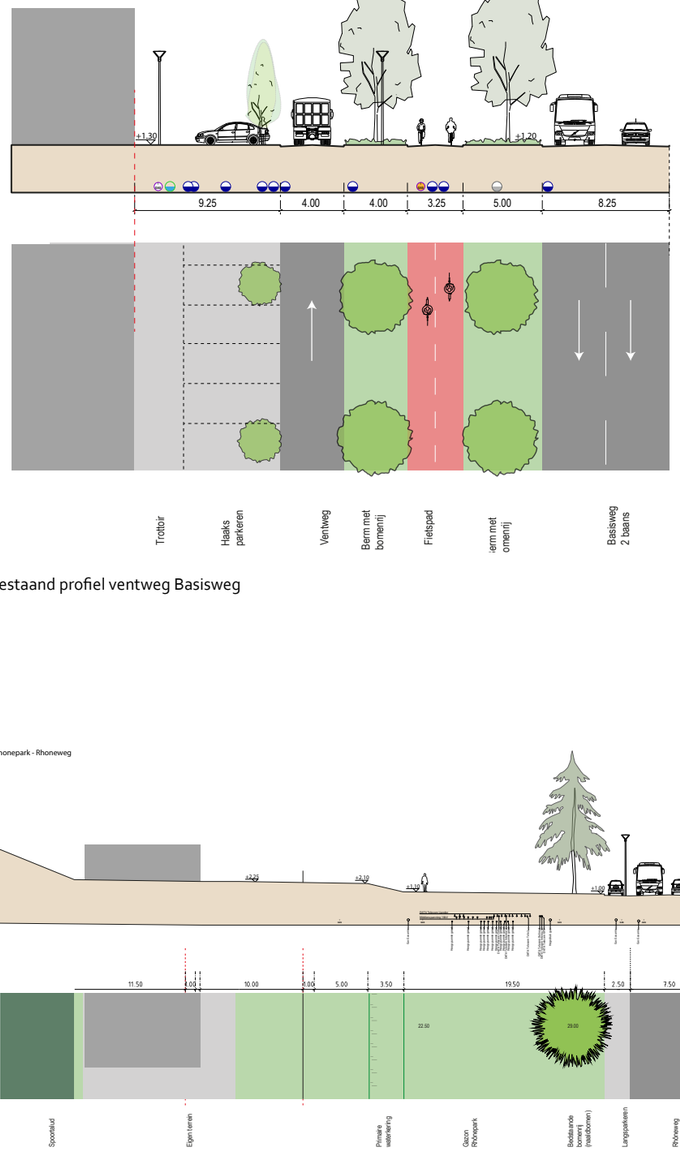
Figuur 23, plankaart openbare ruimte, verkeercirculatie auto: 2 x éénrichtingsverkeer over Rhôneweg en ventweg Basisweg (in onderzoek)

Daarnaast kan het plangebied een hechtere relatie aangaan met het havengebied, Westpoort en stadsdeel Nieuw West dan nu het geval is. Kleine innovatieve bedrijven in Sloterdijk 2 Zuid kunnen producten ontwikkelen die door de maakindustrie verderop gebruikt worden, waardoor synergie ontstaat.

De stadsentree is gebaat bij een directe verbinding (18) vanaf de hoofdrijbaan van de Basisweg. Vanuit het westen (afrit A5) is het plangebied dan direct ontsloten, waardoor een directe interactie tussen verkeer en bedrijfsplinten mogelijk wordt. De bestaande toegang tot de Basisweg (20) wordt aangepast op de nieuwe rijrichting. Een nieuwe toegang tot de Basisweg (19) is in onderzoek.

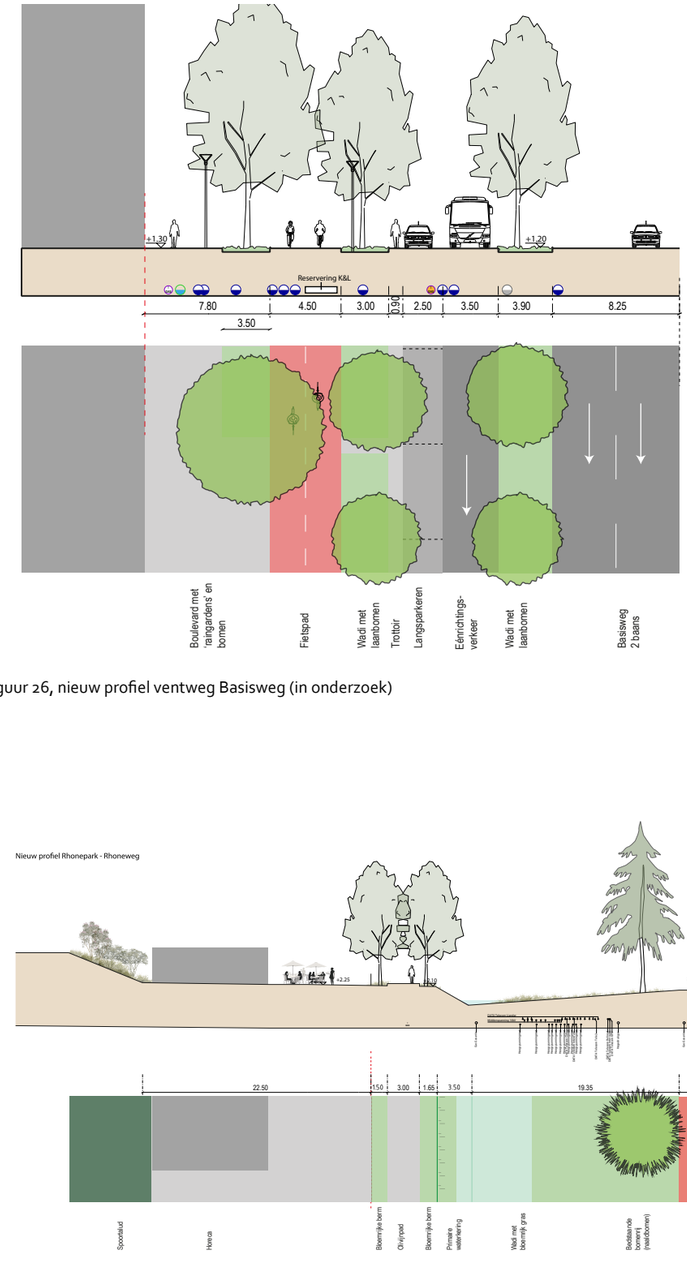
Eenrichtingsverkeer op de Rhôneweg draagt sterk bij aan de beoogde verblijfskwaliteit van de Rhôneweg en het Rhônepark. Een nieuwe hoofdnet fietsroute aan de zuidzijde van de Rhôneweg gaat dan de ruimte sterk bepalen. De huidige sluiproute over de Rhôneweg voor auto's in oostelijke richting wordt dan tegelijkertijd opgeheven. Al langere tijd vinden er regelmatig gevaarlijke situaties plaats ten gevolge van hoge snelheden van auto's die het verkeerslicht Seineweg-Basisweg vermijden.

Busverkeer zal dan in oostelijke richting over de hoofdrijbaan of de ventweg Basisweg worden geleid. Haltes kunnen aan de zuidzijde van de Basisweg worden ingepast (nog in onderzoek).



Figuur 24, bestaand profiel ventweg Basisweg

Figuur 25, bestaand profiel Rhôneweg



Figuur 26, nieuw profiel ventweg Basisweg (in onderzoek)

Figuur 27, nieuw profiel Rhôneweg (in onderzoek)

Sloterdijk Centrum en Sloterdijk 2 Zuid zijn met elkaar verbonden via een fiets- en wandelroute onder het viaduct van een goederenspoor. Beide gebieden worden op een meer stedelijke, aangename wijze met elkaar verbonden door de activering en inrichting van de groenstrook langs de Rhôneweg tot het nieuwe Rhônepark. Het nieuwe centrummilieu en het aanliggende nieuwe stedelijk gebied sluiten dan op een vanzelfsprekende wijze op elkaar aan.

3.6 Duurzaam en natuurinclusief bouwen

Stedelijke gebouwen die in de loop van de tijd, zonder al te grote aanpassingen, meerdere functies kunnen huisvesten, hebben een langere investeringstermijn. Ze kunnen daardoor makkelijker duurzaam en natuurinclusief worden gebouwd. Adaptiviteit, het vermogen op te reageren op verandering, is van groot belang.

Energie

- Alle ontwikkelingen zijn aardgasvrij en voldoen minimaal aan de op dat moment geldende normen. De huidige minimale energienormen voor gebouwen zijn EPC < 0,15 (nu) en naar verwachting Bijna Energieneutraal Gebouw (Amsterdamse BENG normen 2015) vanaf 01-01-2021 (vertaald in BENG123 -> 25/25/50%).
- Duurzame warmte-koude voorziening: is kansrijk om op blokniveau naar energieopslag te kijken, zodat efficiënt gebruik gemaakt kan worden van de ondergrond en een meer gebalanceerd systeem ontstaat voor warmte- en koudelevering. Hier voert de gemeente regie op en zoekt zij de samenwerking met de eigenaren. Ook onderlinge warmte- en koudelevering en delen van (bodem-) bronnen is mogelijk.
- Het voorkeurssysteem voor dit gebied is collectieve WKO op blokniveau met regeneratie uit oppervlaktewater. Organisatie op blokniveau maakt efficiënt gebruik mogelijk. Zo ontstaat een gebalanceerd systeem voor warmte- en koudelevering.

Duurzame mobiliteit

- De inzet is om parkeren op eigen terrein te laten plaatsvinden. Onder meer door collectieve oplossingen op blokniveau te creëren waarbij deelmobiliteit en elektrisch vervoer de belangrijkste uitgangspunten zijn.
- Minimaal 20% (de ambitie is 30%) van deze parkeerplaatsen moet voorzien zijn van een laadpunt elektrische auto's en de overige parkeerplaatsen moeten hierop voorbereid zijn (loze leiding).
- Toegankelijke stallingsruimte voor elektrische fietsen en scooters volgens de norm.
- Prioriteit in de openbare ruimte en plinten aan de Rhôneweg voor gebruik door fietsers en voetgangers.
- Onderzoek naar nieuwe distributiesystemen.

Circulaire bouwmaterialen en afvalscheiding

- Hergebruikte en duurzame materialen worden waar mogelijk opnieuw ingezet en gebruikt, dit geldt zowel voor de buitenruimte als de gebouwen zelf. Dit wordt meetbaar gemaakt met het duurzaamheidscertificaat BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method).
- Gebouwen en elementen zijn demontabel zodat hergebruik in de toekomst goed mogelijk is en ruimtes zijn flexibel in gebruik voor functieverandering in de tijd. Er wordt gewerkt met een materialenpaspoort, opgesteld en verwerkt in de online bibliotheek Madaster.
- In het sloopplan wordt duidelijk aangegeven welke materialen kansrijk zijn voor hergebruik, welke herbestemming zullen krijgen en wat de bestemming is van de overgebleven materialen. Indien materialen (later) in de directe omgeving kunnen worden hergebruikt, is de gemeente bereid mee te werken aan het zoeken naar opslagruimte.
- Op kavelniveau zal de MPG-berekening (MilieuPrestatie Gebouwen) van de gebouwen worden gehanteerd als toetsingskader. Hiervoor geldt een MPG van 0,7 €/m² BVO als minimum met ambitie MPG 0,5 €/m² BVO.
- Gebruikers voorkomen afvalproductie in hun werkproces en afval wordt inpandig ingezameld. De ambitie is om minimaal 7 soorten afval te gescheiden. Gedeelde inzamelingscontracten worden gestimuleerd om het aantal vervoersbewegingen te verminderen. Dit is de verantwoordelijkheid van de ondernemers.

Groen en Water

- Kavels en blokken worden waterneutraal ontwikkeld. Vanwege de waterurgentie in het gebied wordt er voor de waterbuffering op kavelniveau ingezet op een hoger niveau dan het gemeentelijk minimum. Het huidige minimum is een bui van 60 mm in 1 uur bufferen, en in minimaal 24 uur afvoeren met een debiet van 2,5 mm/uur. Uit nader onderzoek moet blijken hoeveel dit niveau gaat afwijken.
- De waterbufferende capaciteit van het gebied kan verhoogd worden en het grondwater beheerst door in de Basisweg nieuw oppervlaktewater te creëren (valt buiten plangebied). Dit oppervlaktewater verbindt het hoofdwatersysteem voor Haven-Stad met de westelijke havens en kan met zijn oevers meer waarde creëren in groen en ecologie.
- Onderzocht wordt op welke manier in droge periodes voldoende water beschikbaar blijft of terug kan worden aangevoerd. Nieuw oppervlaktewater werkt positief voor droogte.
- Hergebruik van opgevangen water voor bijvoorbeeld toiletspoeling of besproeiing van tuinen wordt gestimuleerd.
- Overlast door extreme regenval wordt verminderd door een deel van het gebied op te hogen, kwetsbare functies niet in de plint te situeren, entrees van kelders waterbestendig te maken en plinten tot 20 cm waterkerend uit te voeren.
- Door de ophoging wordt het gebied beter bestand tegen klimaatverandering en blijft het voldoende boven de grondwaterspiegel. Bomen, wegen en gebouwen krijgen voldoende ontwatering.
- Kelders worden grondwaterneutraal ontwikkeld, zodat de grondwaterstroming niet wordt belemmerd.
- Regenwater wordt bij voorkeur eerst geïnfiltreerd in de bodem om het grondwater aan te vullen, voordat het overschot afgevoerd wordt naar het oppervlaktewater. Het kavel- en openbare ruimte ontwerp faciliteert dit maximaal.
- Alle daken hebben minimaal twee functies. Functies zijn onder andere energieopwekking, waterberging, groene daken, versterken biodiversiteit en verblijven.
- Gebouw gebonden ingrepen zoals neststenen versterken de biodiversiteit.
- Minimaal 30% van de oppervlakte van de daken (ambitie 50%) wordt groen aangelegd.

3.7 Programma

Het onderstaande programma komt in kwalitatieve zin voort uit de hiervoor omschreven ambities en de eerste vergelijking hiervan met geldende beleidskaders. De omvang en verdeling van het programma is tot stand gekomen op basis van planologische en stedenbouwkundige overwegingen en vervolgens aan de hand van de verderop genoemde onderzoeken nader uitgewerkt op blokniveau.

Programma in grote lijnen
Het programma voor Sloterdijk 2 Zuid is samengesteld uit elf functies: bedrijfsruimten, bedrijfsplinten, creatieve maakindustrie (hybride bedrijfsruimte), kantoor, serviced apartments, leisure, horeca, vakonderwijs, winterkoudeopvang, cultuur en broedplaats. Het programma is onderverdeeld per blok en kan per blok verschillen. Dit vanwege de verschillende mate van verdichting en menging van functies. Sloterdijk 2 Zuid blijft een bedrijventerrein.

Blok 1 en 2 liggen binnen een straal van 800 meter, en dus op loopafstand, van Station Sloterdijk. De ligging nabij het station geeft de mogelijkheid om een optimale menging en dichtheid te creëren. Door verdichting kan het gebruik van het openbaarvervoersknooppunt gestimuleerd worden. Daarbij is het streven dat gebruikers van het gebied voor openbaar vervoer kiezen in plaats van de auto. Het enthousiasmeren van bezoekers door onder andere avondfuncties en bezoekers van mogelijk serviced apartments draagt bij aan deze ontwikkeling. Door het avondprogramma leren meer mensen Sloterdijk 2 Zuid kennen, waardoor het gebied op de kaart komt.

Door de grotere levendigheid van blok 1 en blok 2 komen blok 3 en 4 meer op de kaart. De bedrijfsfunctie gaat het beeld van de plint van de blokken 3 en 4 in belangrijke mate bepalen. Blok 3 en 4 worden gepositioneerd als aantrekkelijk (relatief weinig gemotoriseerd verkeer) werkgebied met een levendige avondfunctie. Het gebruik van het openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Door die ontwikkeling wordt het hele plangebied tot de gebiedsindeling met laagste parkeernormen gerekend: de huidige B-locatie wordt A-locatie. Verder wordt betaald parkeren ingevoerd. Naar verwachting in het eerste half jaar van 2021.
Alle ontwikkelingen zijn in het verlengde merkbaar in het eindpunt van Sloterdijk 2 Zuid, namelijk blok 5. De Amsterdome en de Makerstoren zorgen hier als boegbeelden voor de eerste ontwikkelingen. Bij Blok 5 kom je de stad in. Serviced apartments en horecafaciliteiten zoals in de Makerstoren verwacht zorgen hier ook voor levendigheid.

Zonering programma
Sloterdijk 2 Zuid kan niet zonder een evenwichtige toedeling van functies. De stadsentree ligt namelijk op een grensvlak van sterk verschillende zones, waar specifieke kansen en beperkingen gelden. Het gaat om een goede ruimtelijke ordening van functies die rekening houdt met bijvoorbeeld veiligheidsrisico's, milieuhinder, ontsluitingskwaliteiten, verblijfskwaliteiten, collectiviteit en zonoriëntatie. Daarom worden de volgende ordeningsprincipes aangehouden:

1. Kantoren (blok 1 en blok 2) leveren als intensieve werkplekken een belangrijk bijdrage aan de stadsentree. Het gewenste druktebeeld in het gebied zal zo op werkdagen kunnen worden gerealiseerd. In de oostelijke kavelblokken (binnen 800 meter van het station Sloterdijk) is in eerste instantie het meeste kantoorareaal opgenomen. Daarnaast kunnen kantoren met grotere bouwhoogtes de stad aankondigen langs hoofdwegen. Daarom zullen kantoren bij voorkeur aan de noordzijde (Basisweg en A5) hun plek vinden. Hogere intensiteit van arbeidsplaatsen levert wel een hoger veiligheidsrisico op. Hier vloeit met de voorgestelde aantallen echter geen blokkade uit voort, of een voordeel met betrekking tot één van beide zijdes,
2. De functies Serviced apartments, winterkoudeopvang worden vanwege overnachtingsfunctie bij voorkeur niet aan de drukke zijde van de Basisweg en A5 geplaatst, maar aan de luwere zijde van de Rhôneweg. Wettelijke maatregelen (bijvoorbeeld isolatie, dove gevel)

Sloterdijk 2 Zuid	Huidig m² BVO	In % huidig totaal	Minimaal programma m² BVO	Maximaal programma m² BVO
Categorie bedrijf subtotaal	**83,592**	**92%**	**128,000**	**161,500**
Bedrijfsruimten	83,592	92%	98,000	120,000
Waarvan transparante Bedrijfsplinten****	-	-	10,000	10,000
Creatieve maak industrie (hybride bedrijfsruimte)*	-	-	30,000	41,500
Kantoor subtotaal	**1,419**	**2%**	**45,000**	**60,000**
Kantoor (uitsluitend blok 1 en blok 2)	1,419	2%	45,000	60,000
Commercieel subtotaal	**5,902**	**6%**	**20,600**	**41,000**
Serviced apartments, horeca 7 (**) (***)	-	-	12,000	21,000
Leisure	2,762	3%	1,000	10,000
Horeca 2,3,4	3,140	3%	7,600	10,000
Cultuur/maatschappelijk subtotaal	**-**	**0%**	**8,000**	**16,500**
Onderwijs vak	-	-	4,500	5,500
Winterkoude opvang	-	-	1,000	1,000
Cultuur	-	-	1,000	5,000
Broedplaats	-	-	1,500	5,000
Totaal	**90,913**	**100%**	**201,600**	**279,000**

Figuur 28, tabel nieuw programma Sloterdijk 2 zuid

*Creatieve Industrie, hybride bedrijfsruimte: Een hoogwaardig bedrijfsgebouw waar tastbare, innovatieve en creatieve producten worden gemaakt die niet in een kantooromgeving gemaakt kunnen worden. Met de kenmerken van een versterkte vloer, hoge plafonds, vrije overspanningen, laaddeuren en logistieke bereikbaarheid.Nader onderzoek moet de exacte verhouding tussen bedrijfsvloer en kantoorvloer uitwijzen.
** Serviced apartments is een vorm van extended stay (Horeca 7) met de doelstelling minimaal 4 weken en maximaal 1 jaar als verblijfsaccommodatie bestemd voor tijdelijk internationaal personeel. Onder voorbehoud, voorlopig voorstel programma (zie toelichting pagina 106).
*** Afhankelijk van het nog te ontwikkelen beleid voor serviced apartments in Amsterdam wordt het programma vrijgegeven voor Sloterdijk 2 zuid
**** De situering van transparante bedrijfsplinten is gelegen aan de Basisweg en Rhôneweg

zijn noodzakelijk bij te hoge geluidbelasting. Als onderdeel van praktijkonderwijs kunnen bedrijfsruimtes nodig zijn, die hierop kunnen worden uitgezonderd,

3. Plintfuncties van bedrijven, voorzieningen die met name zijn gericht op bezoek per auto en/of vrachtauto zijn grotendeels aan de Basisweg te situeren (verhuurbedrijven, stomerij/wasserij, herstelbedrijfjes en dergelijke). Daarmee krijgt de stadsentree aan deze zijde in de plint een bijpassend front.
4. Plintfuncties die met name zijn gericht op langer verblijf en waar men vooral per fiets of openbaar vervoer op afkomt, zijn grotendeels aan de Rhôneweg te situeren. Deze meer geluidluwe zijde die goed op de zon en aan het groen is gelegen, biedt de beste kansen voor functies als horeca, cultuur, leisure en bijbehorende terrassen. Zo krijgt de stadsentree ook aan deze zijde een op de mogelijkheden van de locatie goed afgestemd beeld en gebruik van de plint,
5. Plinten die vooral een zakelijke of logistieke functie hebben (rolluiken, transparant) kunnen zonder probleem in de Basisweg en dwarsstraten worden gesitueerd.
6. Binnenterreinen zijn in deze (alzijdig) geluid belaste stadsentree een zeer welkome kwaliteit die werkers en bezoekers de gewenste rust en gelegenheid tot ontmoeting bieden. Een juiste omvang is daarbij van belang. Een interactie milieu voor gebruikers en mogelijkheden voor synergie tussen bedrijven. Daarnaast bieden binnenterreinen ook goede mogelijkheden voor programmering in de avonden en weekenden voor publiek, waardoor op niet-werktijden ook de nodige levendigheid in het gebied kan ontstaan. Goede toegankelijkheid vanaf de begane grond is daarbij van groot belang. Bomen die in de volle grond tot volle wasdom kunnen komen, zijn daarbij sterke sfeermakers,
7. Plinten van de binnenterreinen komen ook in aanmerking voor activering. Ondiepe ruimtes die de achterzijden zijn van de (diepe) bedrijfsgebouwen innemen, leveren een belangrijke kwaliteit aan deze binnenterreinen.
8. Langdurig parkeren van auto's (werknemers en lang-bezoekers) wordt zoveel mogelijk geminimaliseerd. Parkeerruimtes worden aan het straatbeeld onttrokken. Bij een ondergrondse oplossing zal de ruimte niet onderdeel van de FSI zijn, bij een bovengrondse oplossing telt de ruimte in principe wel mee in de FSI. Alleen waneer kan worden aangetoont dat bovengronds parkeren bijdraagt aan een integrale ontsluiting van de logistiek van bedrijven op verdiepingen kan met instemming van de gemeente worden afgeweken van de beleidsregel. Half verdiept parkeren wordt uitgesloten vanwege inflexibel hoogteverschil in het gebouw. Een collectieve parkeerruimte kent efficiënt ruimtegebruik en beperkt het aantal in- en uitgangen ten gunste van de kwaliteit van de plint. Bovengronds parkeren kan in gestapelde vorm een rol spelen in de collectieve ontsluiting van gestapelde bedrijfsruimtes (HUB). Entrees van de parkeergebouwen zijn bij voorkeur in de dwarsstraten en aan de Basisweg te situeren.
9. Bezoekersparkeren en laden en lossen kan op straat plaatsvinden rondom de kavelblokken. Elke parkeerplaats en laad en losplek kan meerdere keren per dag worden gebruikt. Parkeerregulering is daarbij uitgangspunt. Aan de Rhôneweg wordt parkeren op straat het meest teruggedrongen, vanwege de hier aanwezige verblijfskwaliteit door de gunstige ligging op de zon en aan het groen,
10. Laad & los-activiteit zullen zowel in de openbare ruimte als op eigen terrein plaatsvinden. Ontwikkelingen treffen op gebouwniveau voorzieningen om de interne logisiek verticaal (op verdiepingen) te organiseren c.q. waarborgen.
11. Fietsenstallingen worden inpandig bij voorkeur (comfortabel) op de begane grond of onder de grond gesitueerd met oplaadvoorzieningen, ter stimulans van fietsgebruik. Daarbij is het vloeroppervlak geen onderdeel van FSI, ook om het fietsgebruik te stimuleren en het autogebruik tegen te gaan,
12. De verplichte WKO is alleen op kavelbloknivеau rendabel. Deze collectieve voorziening zal daarom in een collectieve ruimte (parkeervoorziening) moeten worden geplaatst.



Figuur 29, referentiebeeld functiemis, Unilever Rotterdam



4

Stedenbouwkundig Raamwerk

Figuur 30, gevel The Box Amsterdam, Mekongweg 5,

4.1 De opgave

Sloterdijk 2 Zuid is een bedrijventerrein met een werkmilieu in transitie. Het gebied staat aan de vooravond van een ingrijpende transformatie en herstructureringsopgave. Dat is nodig want het eenzijdige aanbod aan industriële bedrijven past niet meer bij de tijdsgeest van ruimtelijke ordening en economie van de 21ste eeuw. Ruim 50 jaar na de bouw van de eerste opstallen zit de sleet op de openbare ruimte en is het vastgoed toe aan een grote verduurzamingsopgave.

Het bedrijventerrein ligt strategisch gepositioneerd in stad en regio. Door de nabijheid van het hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt Amsterdam Sloterdijk, de havens van Amsterdam, Schiphol Airport en het snelwegennet is het gebied op alle schaalniveaus en modaliteiten goed ontsloten. Een directe metroverbinding naar het Centraal station kan een bijdrage leveren aan nog betere bereikbaarheid van het gebied. Uitvalswegen de Radar- en Basisweg vormen de verbinding van het gebied met het stedelijk weefsel van de binnenstad. De uitstekende bereikbaarheid en de nabijheid van stedelijke voorzieningen maakt van Sloterdijk 2 Zuid een aantrekkelijke vestigingslocatie voor bedrijven.

Een oververhitte woningmarkt en een tekort aan binnenstedelijke ontwikkellocaties noodzaken gemeente en marktpartijen op zoek te gaan naar alternatieve locaties voor het realiseren van de woningbouwopgave. De gemeente Amsterdam telt in totaal circa 1.300 hectare areaal aan bedrijventerrein. Boven veel van deze werklocaties hangt een plannenwolk: de gemeente heeft de ambitie uitgesproken om tot 2030 bedrijven uit de Amsterdam te plaatsen en de vrijgekomen ruimte te bestemmen voor woningbouw. Maar waar verhuizen de bedrijven die plaats moeten maken voor stedelijke woonbehoefte naartoe?

Ruimte voor stedelijke verdichting is schaars, ook voor bedrijventerreinen. Een monofunctionele bedrijventerrein met een eenzijdig industrieel programma pas niet in de tijdsgeest van de 21ste eeuw. De veranderende economie en het ruimtegebrek noodzaken partijen met een andere bril te kijken naar de huidige voorraad bedrijventerreinen. De transitie naar een meer multifunctioneel werkmilieu is daarbij een leidende gedachte. Een transitie die ruimtelijke condities schept voor de economie van morgen. Een plek die ruim baan geeft aan een economie die uitgaat van hergebruik, delen, hoogwaardige kennis, creativiteit en innovatie.

Lang hebben industrie- en havengebieden op een te grote voetafdruk geleefd. De ruimte leek vaak onbegrensd zodat er weinig stimulans was om de beschikbare grond efficiënt te benutten. Nu de druk op de ruimte toeneemt, wordt het dus hoog tijd dat ook de ruimte in werkgebieden slimmer en intensiever gebruikt gaat worden. Dit vraagt om een nieuwe synergie tussen ruimte en economie. De opkomst van nieuwe economieën en de druk op ruimtegebruik dwingen werkgebieden na te denken over andere vormen van ruimtelijke en economische samenhang. Relaties met condities en voorwaarden die uitgaan van het delen en uitwisselen van kennis, productie, processen, voorzieningen en materialen om lokaal waarden toe te voegen

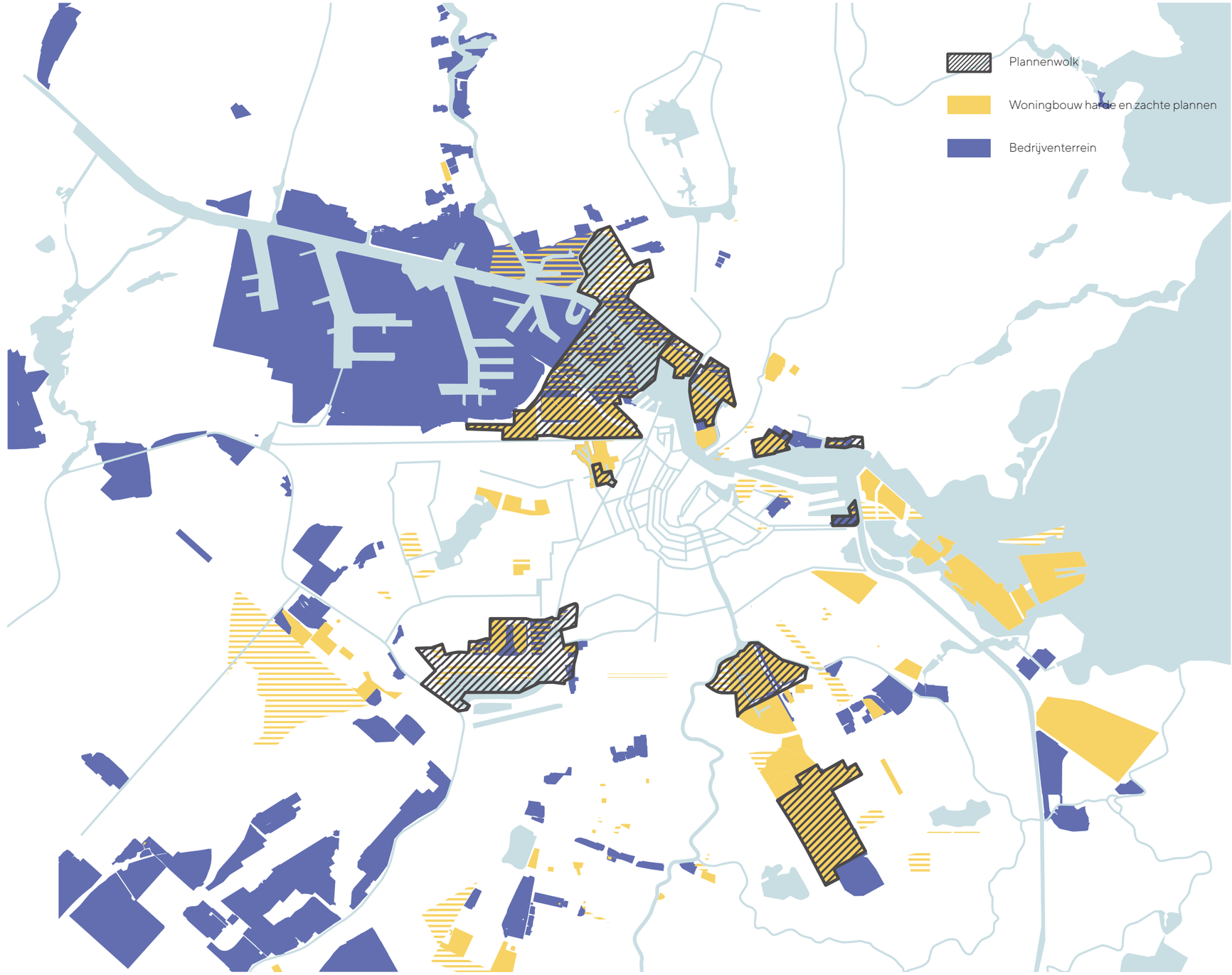
De strategische ligging van Sloterdijk 2 Zuid nodigt uit om deze urgentie op te pakken en daarmee voorwaarde te scheppen om economische pijlers van de haven en de industrie te verbinden met de economische pijlers diensten en creatieve industrie.

Door slim hergebruik, delen van hoogwaardige kennis, creativiteit, technologie en innovatie te koppelen aan fabricage, handel, logistiek en productie ontstaat een krachtige gedeelde meerwaarde en een sterk verbeterde economische aantrekkingskracht voor stad en regio. Een toegevoegde waarde die de MetropoolRegio Amsterdam opnieuw op de kaart zet als een aantrekkelijk en concurrent vestigingsmilieu voor industrie- en creatieve maakbedrijven uit binnen- en buitenland.

Een bedrijventerrein dat ruimte schept voor de economie van morgen vraagt om innovatieve ontwerpoplossingen en adaptieve planningsregels. Het stedenbouwkundig raamwerk geeft invulling aan de veranderende behoefte van Sloterdijk 2 Zuid als innovatief werkgebied en creëert daarmee een toekomstbestendig beleidsinstrument met condities voor een nieuwe samenhang tussen haven en stad en economie en leefomgeving.

4.2 Invulling stedenbouwkundig raamwerk

Een nieuwe koers vraagt om een nieuwe legenda. Om de transitie van een monofunctioneel bedrijventerrein naar een stedelijk werkmilieu kracht bij te zetten is het belangrijk een evenwichtig en multifunctioneel programma samen te stellen. Voor Sloterdijk 2 Zuid heeft de gemeente voor de aankomende periode (2020-2030) van maximaal 279.000 m2 nieuw programma ontwikkeld.
De omvang en verdeling van het programma is tot stand gekomen op basis van planologische, juridische, economische en stedenbouwkundige overwegingen. Per ontwikkelingsinitiatief wordt op kavel- of blokniveau in samenspraak met de gemeente in een vervolgproces, het te ontwikkelen programma definitief vastgesteld.



Figuur 31, Woningbouwplannen wolken vs. bedrijventerreinen

De metrages en categorieën komen overeen met de geformuleerde ambities en het eerste vergelijk hiervan passen binnen de geldende beleidskaders. Het nieuwe programma is onderverdeeld in vier hoofdcategorieën: bedrijven, kantoren, commercieel en cultuur-maatschappelijk. Het totaalprogramma voor Sloterdijk 2 Zuid is samengesteld uit elf functies, te weten: bedrijfsruimten, bedrijfsplinten, creatieve maakindustrie(hybride bedrijfsruimte), kantoor, serviced apartments, leisure, horeca, vakonderwijs, winterkoudeopvang, cultuur en broedplaats.

Bouwenvelop versus programma
De bouwenvelop, contouren waarbinnen een volume tot stand komt, in het raamwerk is groot. De envelop heeft een ruime opzet die inspeelt op de onzekere ruimtevraag van programma. Door een gebrek aan bedrijfsruimte elders in de stad kan de vraag naar ruimte op Sloterdijk 2 Zuid in de toekomst onvoorzien toenemen. Het raamwerk speelt in op deze mogelijke ruimteclaim door de capaciteit van de envelop niet af te stemmen op de huidige ruimtebehoefte maar de toekomstige ruimtevraag. Tegelijkertijd kan de gemeente de toekomstbestendige bouwenvelop niet binnen de gebruikelijke GREX-periode van 10 jaar invullen. Daarom hanteert de gemeente voor de exploitatie van het gebied twee GREX-perioden.

- Eerste periode 2020 - 2030 van FSI 1 naar FSI 2 (maximaal 279.000 m2 gemiddeld plangebied).
- Tweede periode 2030 - 2040 van FSI 2 naar FSI 4.

Minimaal en maximaal aantal vierkante meters
In het raamwerk wordt een minimale FSI (Floor Space Index) van 2 en een maximale FSI van 4 per ontwikkeling in het gebied voorgesteld. De Floor Space Index is de vloeroppervlak verhouding tussen het totale vloeroppervlak van een gebouwd programma en de grootte van het stuk grond waarop het is gebouwd. De minimale en maximale FSI zijn in principe inclusief de vloeroppervlakten van het parkeerprogramma dat boven de grond wordt gerealiseerd. Met instemming van de gemeente kan hier van worden afgeweken.
Het parkeerprogramma dient dan aantoonbaar bij te dragen aan de gebouwlogistiek, ontsluiting van bedrijven. Het parkeerprogramma dat onder de grond wordt gerealiseerd telt niet mee in de FSI-berekening.
Voor ontwikkelingen zijn verschillende scenario's in dichtheid voorstelbaar. Het plan beoogt ontwikkelingsmogelijkheden te waarborgen voor zowel de korte als de lange termijn. Een bouwinitiatief verplicht immers niet tot het in een keer realiseren van het totaal aantal vierkante meters. Het ontwerp dient er echter aan de voorkant wel rekening mee te houden dat op termijn de maximale FSI 4 van het kavel of bouwblok alsnog gerealiseerd kan worden.

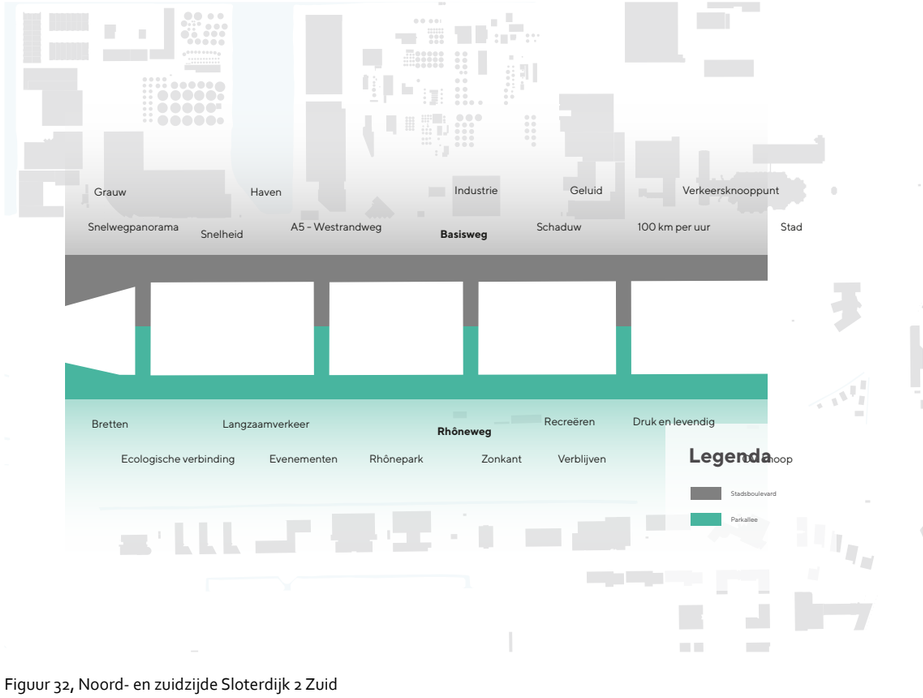
Verdeelsleutel programma (MXI)
Het raamwerk van Sloterdijk 2 Zuid hanteert voor het indelen van programma per ontwikkeling een vaste verdeelsleutel, dit heet de MXI (Mixed-use Index).
Deze bestaat uit 45% bedrijven en 55%, de overige drie hoofdcategorieën, exclusief de reservering vloeroppervlak voor parkeeroplossingen.
De verdeelsleutel van programma wordt in samenspraak met de gemeente opgesteld en definitief vastgelegd in een kavel of blokpaspoort. Hierin wordt per ontwikkelingsinitiatief een programmamix vastgesteld. Omgevingsfactoren zoals de bereikbaarheid, leefbaarheid en verblijfskwaliteit zijn van invloed op de samenstelling van het programma. De gemeente stuurt in principe aan op het tot stand komen van een collectief blokpaspoort. Dat betekent dat in de regel alle blokeigenaren en initiatiefnemers betrokken zijn bij het planproces.

Eigenaren en ontwikkelende partijen zijn zelf verantwoordelijk voor de onderlinge verdeling van programma op blokniveau. Omdat het verdienpotentieel per programmaonderdeel sterk uiteen kan lopen, bestaat de kans dat de toedeling van programma op kavelniveau financieel niet evenredig verdeeld is. De gemeente gaat er echter van uit dat partijen de ontwikkelopbrengsten evenredig verdelen. Mochten onderhandelingen stuk lopen, dan hanteert de gemeente de volgende twee basisregels:

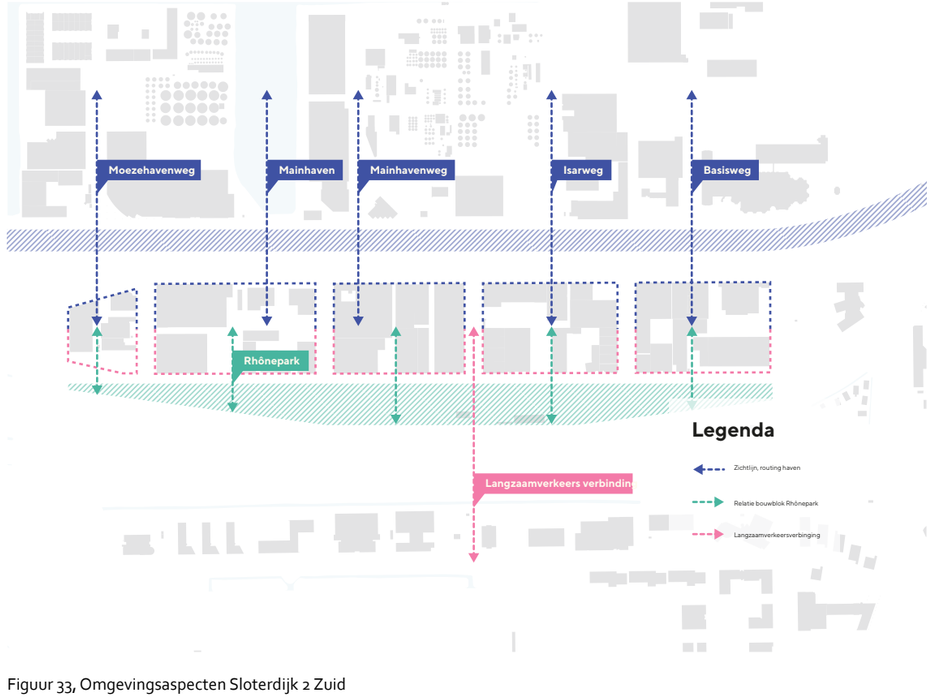
- Elk kavel krijgt naar rato van het huidige kaveloppervlak een evenredig deel van het collectieve programmaplan waar de kavel onderdeel van is (Blok 1, 2, 3, 4 of 5).
- Door herverdeling van het verschil in opbrengsten worden de kavels met minder opbrengsten gecompenseerd door de kavels met meer opbrengsten. Komt deze herverdeling niet tot stand dan kunnen kavels individueel ontwikkelingen.

Vierkante meters naar kubieke meters
Omdat het exact te ontwikkelen programma (45% bedrijven en 55% overig programma,) op kavel- of blokniveau aan de voorkant van een proces nog niet is voorgeschreven wordt er in Sloterdijk 2 Zuid niet gerekend met vierkant meters maar kubieke meters. Daarnaast is het op voorhand voor bedrijfsprogramma lastig te bepalen hoe groot of hoog een opstal of fabriekshal moet worden gedimensioneerd. Daarom is besloten om met een vast percentage aan verdiepingshoogte per ontwikkeling te werken. Per ontwikkelingsinitiatief zal de navolgende verhouding verdiepingshoogte in acht moeten worden genomen.

- De categorieën bedrijven en bedrijfsplinten hebben gemiddeld een verdiepingshoogte van 6 meter hoog,
- De categorie creatieve maakindustrie (hybride bedrijfsruimte) hebben gemiddeld een verdiepingshoogte van 4,5 meter hoog,
- De categorieën kantoor, serviced apartments, leisure, horeca, vakonderwijs, winterkoudeopvang, cultuur en broedplaats hebben een verdiepingshoogte van 3,6 meter.



Figuur 32, Noord- en zuidzijde Sloterdijk 2 Zuid



Figuur 33, Omgevingsaspecten Sloterdijk 2 Zuid

4.3 Ontwerpconcept

In het ontwerpconcept van het raamwerk wordt sterk ingezet op aanwezige omgevingskwaliteiten. Het vertrekpunt is dat de huidige karakteristieken, kwaliteiten en omgevingsaspecten de aanzet zijn voor het ontwerp van een nieuw, innovatief en multifunctioneel werkgebied. Het productief werkmilieu dat beoogd wordt legt de nadruk op de relatie met zowel haven als stad. Sloterdijk 2 Zuid is namelijk een integraal onderdeel van beide.

Het bedrijventerrein wordt de aankomende periode klaargestoomd voor de nieuwe economie. Het gevaar ligt op de loer dat door hedendaagse denkbeelden over stedelijke vernieuwing de waarden en opvattingen van de tijdsgeest waarbinnen het gebied tot ontwikkeling is gekomen ondersneeuwen. Dit terwijl juist in de dynamiek en kwaliteiten van het haven- en industriegebied de kracht en aanleiding kan worden gevonden voor een interessant en vernieuwend ontwerpconcept. Tegelijkertijd ligt hier een grote opgave, want hoe kan Sloterdijk 2 Zuid een nieuw kader stellen voor de toekomst van het bedrijventerrein zonder bruikbare sporen uit het verleden uit te wissen en tegelijkertijd de dubbelzinnige relatie van het gebied met stad en haven te benadrukken?

Noord- en zuidzijde
Sloterdijk 2 Zuid ligt strategisch gepositioneerd tussen de Westrandweg (A5) en Basisweg aan de noordzijde en de Rhôneweg aan de zuidzijde van het plangebied. Beide zijden zijn verschillend in karakter en functionaliteit. De Basisweg en Westrandweg (A5) zijn belangrijke uitvalswegen die stad en regio op elkaar aansluiten. Met de aanwezigheid van de haven ligt het accent hier op de logistieke afwikkeling en verkeersafwikkeling van binnenstad en haven- en industriegebieden. Dit zorgt voor veel geluidsoverlast, verkeersbewegingen en drukte.

De Rhôneweg wordt geflankeerd door het Rhônepark. Deze ligt aan de zuidzijde op de zonkant. Het park ligt er op dit moment verlaten bij maar heeft de potentie om een belangrijke recreatieve en verblijfsfunctie te vervullen. De ambitie is om het park onderdeel te maken van een groen netwerk dat via de Brettenzone stad met regio verbindt. Het accent van de plek ligt op rust, verblijven, recreëren en natuurbeleving.

Omgeving
De omgeving van het bedrijventerrein heeft een aantal kenmerken waarmee rekening moet worden gehouden in het ontwerp. Aan de noordzijde zijn de ontsluitingswegen en zichtlijnen naar de Horn- en Beringhaven belangrijk om te accentueren. Initiatieven kunnen hier met ontwerpvoorstellen op reageren. Aan de zuidzijde dient een zichtrelatie en/of fysieke verbinding met het Rhônepark tot stand te komen. De blokverbindingen in noord-zuidrichting definiëren de vorm- en beeldtaal van voorstellen.



Figuur 34, zones openbare ruimte Sloterdijk 2 zuid

Openbare ruimte
In het nieuwe raamwerk wordt de openbare ruimte gezien als een factor die in belangrijke mate bijdraagt aan de kwaliteit van de werkomgeving. De huidige matige verblijfskwaliteit wordt verbeterd door sterk in te zetten op de omgevingskwaliteiten en deze te vertalen naar een functionele doch landschappelijke inrichting. Door nieuwe straatprofielen en de aanleg van het Rhônepark wordt het gebied groener en klimaatbestendiger. Bij het opstellen van de blokpaspoorten is het gebruik en de toevoeging van kwaliteit aan de open ruimte op eigen terrein een belangrijk criterium. De openbare ruimte en bouwinitiatieven hebben een samenhang met de kwaliteiten en de karakteristieken uit de omgeving.

Er zijn vier unieke zones in het plangebied te onderscheiden:

- Noordzijde, Basisweg: karakteriseert zich door de aanwezigheid van de haven en industrie,
- Zuidzijde, Rhônepark: karakteriseert zich door de kans om van het park een groene en recreatieve bestemming en verbinding te maken,
- Oostzijde, Sloterdijk Centrum: karakteriseert zich door de aanwezigheid van het hoogstedelijke woon- en kantoormilieu van het OV-knooppunt Station Sloterdijk Centrum,
- Westzijde, Seineweg en Amsterdome: karakteriseert zich door de aanwezigheid van het congres en evenemententerrein.

4.4 Raamwerk openbare ruimte

Sloterdijk 2 Zuid transformeert de komende jaren naar een hoogstedelijk werkgebied met een hoge dichtheid en 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 rust en eenheid. Centraal in de transformatie van de openbare ruimte staan de begrippen verbinden, verblijven en verduurzamen.

Het nieuwe Rhônepark levert een belangrijke toegevoegde waarde aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Dit is de plek om te verblijven. Niet alleen voor de nieuwe werknemers maar ook als een belangrijk stadspark voor een groot deel van de toekomstige inwoners van Sloterdijk Centrum en verderop. Een uitgestrekt groengebied van circa 1 kilometer lang en gemiddeld 45 meter breed dat nauw verbonden is met het aanliggende werkgebied.

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

Verduurzaming vindt op verschillende manieren plaats. Allereerst door het terugdringen van het autogebruik. De directe nabijheid van het openbaar vervoer in knooppunt Station Sloterdijk en de goede bereikbaarheid per fiets bieden hiervoor uitstekende mogelijkheden. Alle toekomstige bedrijven en kantoren blijven goed bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Maar de auto domineert aan de Rhôneweg niet meer het straatbeeld en is nadrukkelijk te gast. Geparkeerde auto's worden in de nieuwe blokken uit het zicht geplaatst. Langs de straten is enkel nog ruimte voor betaald (bezoekers)parkeren.

Daarnaast wordt op grote schaal ingezet op het klimaatadaptief maken van de openbare ruimte. Regenwater wordt zoveel mogelijk ter plekke opgevangen, bomen zorgen voor extra schaduw en groen vermindert hittestress. Tot slot wordt in de ondergrond ruimte gereserveerd voor de toekomstige elektrificatie.

Hoofdopzet
Groene routes en de Hoofdgroenstructuur Sloterdijk 2 Zuid is onderdeel van het grotere Sloterdijk West. Hier maken onder andere Sloterdijk 1, Sloterdijk Centrum en Sloterdijk 3 deel van uit. Dit hele gebied is via doorgaande fiets- en voetgangersverbindingen met elkaar verbonden. Relevante routes voor Sloterdijk 2 Zuid zijn het fietspad langs de Basisweg en de fiets-wandelroute aan de noordkant van het spoor.

De hoofdfietsroute in het gebied, die nu langs de Basisweg loopt, zal worden verlegd naar de noordkant van het Rhônepark, als onderdeel van het nieuwe profiel van de Rhôneweg. Deze is in potentie onderdeel van de nieuwe fietssnelweg Amsterdam-Haarlem. De route langs de Basisweg wordt afgewaardeerd naar een meer lokale fietsroute.

Daarnaast heeft het nieuwe Rhônepark de potentie deel uit te gaan maken van de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam. De verbinding tussen het nieuw stadspark

en de aanliggende groen- en woongebieden (in SloterdijkCentrum) moet dan nog wel flink worden verbeterd. Zowel het grotere Brettenpark als Station Sloterdijk en het aanliggende woongebied liggen op loopafstand van het nieuwe Rhônepark.

Rhônepark
Wat nu een verloren ogende groenstrook langs de Rhôneweg is, wordt het nieuwe Rhônepark. Een langgerekt park van circa 1 kilometer, variërend in breedte tot 60 meter. Het Rhônepark 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 Rhônepark een belangrijke schakel wordt in de verbinding tussen het Westerpark aan de oostkant en het Brettenpark een de westkant.

Om de ontwikkeling naar 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.

Het park zal gefaseerd worden uitgevoerd, in nauwe samenhang met de geleidelijke transformatie van de bebouwing in Sloterdijk 2 Zuid. In de 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 Westerpark en het Brettenpark.

In het raamwerk van het park neemt de huidige dijk een centrale plaats in. Deze deelt het park grofweg in tweeën. In het lager gelegen deel wordt het beeld gedomineerd door water en natuur. Dit komt doordat het Rhônepark binnen het nieuwe afwateringssysteem van het gebied de plek is waar een groot deel van het overtollige regenwater zal worden opgevangen. De laagte refereert daarnaast ook aan de havenbekkens van het Westelijk Havengebied. Tot slot legt het een link met de oude polderverkaveling van voor de zandopspuiting en met het open water van het IJ. Daarbij sluit het goed aan op het aantrekkelijke spel met water in het Westerpark en de waterlopen in het Brettenpark. In deze lage natte zone komt veel ruimte voor spontane natuurontwikkeling.

Het hoger gelegen gedeelte biedt plaats aan intensieve parkfuncties. Hier wordt ruimte gemaakt voor nieuwe vergader- en lunchplekken in de open lucht. Centraal in het park, op de plek waar nu nog een oud Prorail-gebouw staat, is mogelijk plaats voor een horecavoorziening die het intensieve gebruik ondersteunt. De grond die vrijkomt bij het verder afgraven van het lagere deel kan worden gebruikt voor een uitkijkheuvel. Een centrale plek in het park vanwaar de hele omgeving 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 kan worden.

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

Buitenruimtes binnen de blokken
De ruimtes binnen de blokken staan in verbinding met de straatruimten rondom en het Rhônepark. 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 in een 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 deze buitenruimtes, samen met het Rhônepark, de rustpunten binnen de nieuwe werkstad.

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.
- Laden en lossen.
- Opstelplekken goederen.
- Parkeren bezoekers.
- Fietsparkeerplekken.
- Ruimte voor de vele lopende werknemers.
- Ruimte voor terrasjes, zitgelegenheid en groenvakken.

Concreet betekent dit dat de trottoirs niet te smal mogen zijn. Met een minimummaat van 5,5 meter breed kunnen veel van de bovengenoemde voorzieningen prima een plek krijgen.
Daarnaast is ook groen een verbindend element. Zelfs in de tussenstraten en Basisweg, die een logistieke functie zullen hebben, is eventueel ruimte om groenvakken in te richten. Het groen in de straten verzacht het straatbeeld en levert een bijdrage aan het opvangen en verwerken van overtollig regenwater.

Ruimtelijke onderdelen

Mobiliteit en openbare ruimte

Amsterdam wordt steeds meer een stad waar de auto te gast is. Dit geldt ook voor Sloterdijk 2 Zuid. Er wordt voor bezoekers en leveranciers ruimte geboden om op straat te parkeren en te laden en lossen. Dit zijn echter plekken waar alleen kort geparkeerd kan worden binnen een betaald regime. Uiteindelijk, als alle blokken herontwikkeld zijn, zullen de huidige circa 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 mogelijk gelden voor de Rhôneweg. Deze maatregel biedt de mogelijkheid het wegprofiel te versmallen. Dit komt ten goede aan extra ruimte voor voetgangers, fietsers en groen. Ook wordt hierdoor de Rhôneweg een veel veiliger straat.

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 OV-lijn vanaf de Transformatorweg via Sloterdijk Centrum naar de Basisweg en Sloterdijk 2 Zuid. Doordat de Rhôneweg mogelijk eenrichtingsverkeer wordt, zullen de bussen over de ventweg van de Basisweg worden geleid.

Om fietsen en lopen te stimuleren worden nieuwe fietspaden en aantrekkelijke looproutes aangelegd. Zo komen langs de Rhôneweg brede wandelpromenades en komt er een nieuwe hoofdfietsroute langs het Rhônepark.

De tussenstraten worden van het huidige 50 km/uur regime naar een 30 km/uur regime afgewaardeerd. Het dwarsparkeren wordt hier (indien mogelijk) omgezet in langsparkeren, waarmee ook in deze straten wellicht meer ruimte komt voor groen en bredere trottoirs.

Klimaatadaptatief (Rainproof)
In het Rhônepark komt over de volle lengte in de lager gelegen strook direct langs de Rhôneweg eventueel een wadi. Deze zal dan zodanig ruim gedimensioneerd zijn dat hij meer dan voldoende capaciteit biedt om ook in de toekomst het regenwater vanuit het zuidelijk deel op te vangen. Voor het noordelijk gedeelte zal het regenwater worden opgevangen langs de ventweg van de Basisweg. Bij overvloedige regenval wordt overtollig regenwater doorgevoerd naar de nieuw te graven waterloop onder de A5. Deze is nog in onderzoek. Daarnaast garandeert dit systeem een continue aanvulling van de grondwaterstand, waarmee het de toekomstige verdroging van het gebied tegengaat.

Natuurinclusief
Ecologisch gezien ligt het accent in het nieuwe Rhônepark. Met name de brede wadi in de lager gelegen zone langs de Rhôneweg 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.

Ook de verschillende vormen van beplanting op het hoger gelegen deel van het Rhônepark 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 voor natuur is de spoordijk zelf. Hier is ruimte voor een interessante nieuwe biotoop, die ook vanuit het nieuwe park een veel aantrekkelijkere begrenzing zal vormen.

Gezonde straat
Een gezonde straat is vooral een veilige, groene straat die uitnodigt tot beweging. In het gebied worden de straten (waar moglijk) verder vergroend, wordt er extra ruimte gemaakt voor voetgangers en fietser aan de Rhôneweg, en is het Rhônepark altijd dichtbij voor een aantrekkelijk rondje tijdens de lunchpauze. Er zullen ook nieuwe wandel- en hardlooproutes worden uitgezet.

Daarnaast worden in het Rhônepark speciale zit- en vergaderplekken ingericht waar iedereen onder meer gebruik zal kunnen maken van openbare stopcontacten en mogelijk 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.

Ondergrondse infra
In de ondergrond van de openbare ruimte liggen kabels en leidingen. Dit geldt met name voor de Rhôneweg, de lager gelegen strook in het Rhônepark, en de ventweg langs de Basisweg. Naast de gebruikelijke lokale kabels en leidingen ligt 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 langs de Rhôneweg en langs de dijk in het Rhônepark zijn elementen waar speciaal rekening mee moet worden gehouden. Hier kunnen bijvoorbeeld in een strook van 5 meter breed rondom de leidingen geen bomen worden geplant. Momenteel wordt onderzocht waar precies in het Rhônepark het brede pakket aan kabels ligt. Inzet is een Rhônepark 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.

Fases
Sloterdijk 2 Zuid wordt over een groot aantal jaren ontwikkeld. Een slimme fasering van de aanleg van de openbare ruimte is daarmee een randvoorwaarde. Minimaal de komende tien jaar zullen straten met de huidige inrichting en al heringerichte straten het beeld bepalen van het gebied. Dit geldt ook voor het Rhônepark zelf.

Globaal zijn de volgende fasen te onderscheiden:

1. Tijdelijke inrichting Rhônepark en transformatie Rhôneweg. Op termijn zal de groenstrook van het toekomstige Rhônepark via 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 weerszijden. Tevens wordt de lager gelegen strook alvast ingericht als natuurinclusieve wadi, worden de eerste verbindingspaden aangelegd tussen Rhôneweg en het pad over de dijk. Daarbij wordt alvast basismeubilair (zit- en werkbanken, wat speel- en fitnesselementen) geplaatst.
   De Rhôneweg zelf zal via 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.
2. Definitieve inrichting Rhôneweg, gedeeltelijke aanpak ventweg Basisweg, herinrichting Kastrupstraat en Humberweg, verdere ontwikkeling Rhônepark. In deze fase worden de eerste bouwblokken herontwikkeld. Daardoor kan de Rhôneweg meer definitief worden heringericht. Het aanpakken van een deel van de ventweg langs de Basisweg kan worden uitgevoerd, evenals de herinrichting van de naastgelegen dwarsstraten.In het Rhônepark kunnen, indien de waterkering administratief is verplaatst, de eerste definitieve bomen worden geplaatst langs de dijk. Daarnaast zal de inrichting worden geïntensiveerd, met name in aansluiting op de ontwikkeling van de eerste bouwblokken. Met de groei van het aantal gebruikers groeit het park mee.



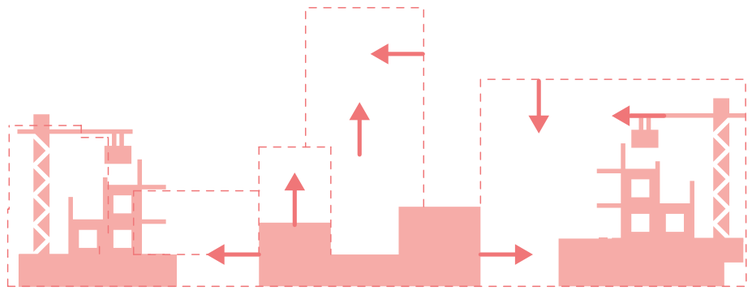
Figuur 35, referentiebeeld, spoorpark Tilburg



Figuur 36, referentiebeeld, spoorpark Tilburg

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 tien jaar zal duren.

Figuur 37, diagram mixen als grondhouding



Figuur 38, diagram overmaat en flexibiliteit

4.5 Stedenbouwkundig Raamwerk

Het stedenbouwkundig raamwerk bestaat uit bouwstenen (uitgangspunten) en spelregels (randvoorwaarden) waar een ontwikkeling aan dient te voldoen. De bouwstenen zijn basisbeginselen en ambities waar een bouwinitiatief of ontwikkelingsvoorstel op wordt beoordeeld. Ze zijn met ander woorden kwaliteitseisen en voornemens die de gemeente meegeeft en nastreeft. De spelregels daarentegen scheppen condities die soms tot uiting komen in een kader stellende bandbreedte en in andere gevallen in harde eisen, voorwaarden waar een plan op wordt getoetst.

4.5.1 Uitgangspunten (bouwstenen)

Mixen als grondhouding
Het verdichten van een bedrijventerrein is een complexe opgave. Het stapelen en mixen van functies en voorzieningen is alleen toekomstbestendig wanneer een meerwaarde wordt gecreëerd. Een meerwaarde die stimuleert tot samenwerking, tot het leggen van relaties en verbindingen voor de korte en lange termijn.
Niet alle functies en voorzieningen kunnen gestapeld in één gebouw. En niet alle mengvormen leiden tot meerwaarde. Aspecten die betrekking hebben op geluid, geur, licht, logistiek, externe veiligheid en kans op bodem- en waterverontreiniging zijn van invloed op stapelkansen. Het verticaal organiseren en stapelen van programma is dan ook geen doel op zich. De zonering van programma kan op kavel of blokniveau naast verticaal daarom ook horizontaal worden geordend, of in een mix van beide.

Overmaat en flexibiliteit
Een productief stedelijk werkmilieu heeft ruimte nodig, een ruimte die kan groeien en krimpen. Bedrijfsactiviteiten en productieprocessen hebben soms meer en soms minder ruimte nodig, afhankelijk van klant en opdracht. Deze flexibiliteit is essentieel voor een vitaal vestigingsklimaat en gezond bedrijventerrein. Technologische innovaties en ontwikkelingen die van invloed zijn op de leefomgeving en bedrijfsprocessen kennen een exponentiële groeicurve. Om in te spelen op deze onzekere toekomst is het organiseren van overmaat en flexibiliteit een belangrijke voorwaarde.

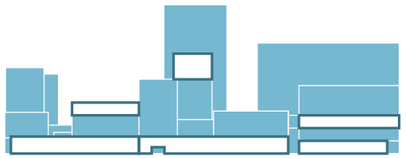
Maak productie zichtbaar
Opstallen met bedrijfsactiviteiten zijn vaak dichtgetimmerde dozen bedekt met sandwichpanelen en gesloten gevelplaten. Dit draagt niet bij aan een levendige en positieve uitstraling op straatniveau.
Het transparant en zichtbaar maken van productieprocessen versterkt draagvlak en acceptatie van de aanwezigheid van bedrijven aan de Basisweg en Rhoneweg. Openheid en zichtbaar maken van productie is een belangrijk uitgangspunt.

Eeuwige transformatie
Een bedrijventerrein is altijd in beweging en nooit uitontwikkeld. Het is daarom van belang te plannen voor de lange termijn. De spelregels en bouwstenen van dit raamwerk beogen een kader voor ontwikkeling te zijn zonder een op voorhand vastgestelde eindsituatie en eindbeeld vast te leggen. Bij een ontwikkeling zonder eindbeeld is geduld een schone zaak. Het is zeer onwaarschijnlijk dat het vastgestelde programma voor Sloterdijk in een keer uit de grond wordt gestampt. Sterker nog, dit zou zelfs een zeer ongewenst scenario zijn.
Het plan gaat namelijk uit van een onopgelost ontwikkelingsperspectief. Een perspectief waarbij de eeuwige transformatie van het gebied de leidraad vormt voor kwaliteit en ontwikkeling.

Strategische ruimtereservering
Een van de belangrijkste succesfactoren van een vitaal bedrijventerrein is het bieden van ruimte

voor groei. Dit vraagt om condities die kunnen meebewegen met de grillen van de markt. Bedrijven kunnen in de toekomst groeien of transformeren tot andere bestemmingen. Om dit perspectief mogelijk te maken is in het raamwerk een strategische ruimtereservering opgenomen. De reservering bedraagt 20% van het totaal aantal vierkante meter.

De strategische ruimtereservering kan worden ingezet bij een tweede fase van ontwikkeling en beoogt transformatie in de toekomst te stimuleren. In de praktijk zal het ontwikkelperspectief van een



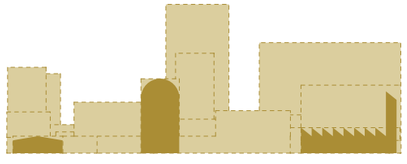
Figuur 39, diagram maak productie zichtbaar

tweede fase pas op de lange termijn plaatsvinden. Een plan of ontwikkeling komt pas in aanmerking voor de strategische ruimtereservering na het in acht nemen van de navolgende voorwaarden:

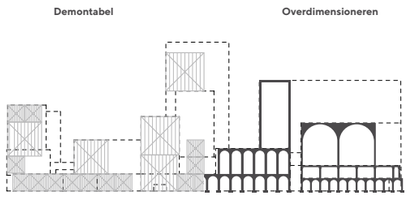
- De 20% strategische ruimtereservering wordt per ontwikkeling op het schaalniveau van het gebouw in samenspraak met de gemeente vastgelegd;
- Het exacte programma van de ruimtereservering kan pas worden aangevraagd, bestemd op het moment dat de eerste GREX fase is afgelopen, danwel de doelstelling 279.000 m² op gebiedsniveau zijn behaald.
- De 20% ruimte reservering kan alleen worden ingezet bij transformatie van bestaande gebouwen, door middel van het toevoegen van inpandig vloeroppervlak binnen de bestaande bouwvolumes en/of optoppen van bestaande bouwvolumes (tot een maximum van FSI 4,8)
- Voorwaarde voor uitvoering en realisatie is dat er in het vigerend beleid ruimte en programma is vrijgemaakt voor een ontwikkeling tot dergelijke dichtheden.

Erfgoed als kwaliteit

Sloterdijk 2 Zuid heeft geen panden met een monumentale status. Maar wel een aantal opstallen en objecten met een architectuur en bouwmethodiek die de tijdsgeest en bouwperiode van het bedrijventerrein karakteriseren. Deze gebouwen (identiteitsdragers) vertegenwoordigen een waarde. De gebouwen zijn door de typische luifel- en kozijndetaillering en het kleur- en materiaalgebruik kansrijke objecten voor herontwikkeling of transformatie.
Belangrijk uitgangspunt van het raamwerk is dat deze identiteitsdragers waar mogelijk behouden blijven voor het gebied. De specifieke kwaliteiten en gebouwkarakteristieken kunnen worden ingezet om een meerwaarde te creëren. De gemeente kan private partijen niet verplichten om



Figuur 40, diagram erfgoed als kwaliteit



Figuur 41, diagram adaptief ontwikkelen

deze bouwwerken op te nemen, hierover worden prestatieafspraken die verder worden gefineerd in de blok- en kavelpaspoorten.

Adaptief ontwikkelen

Om een tweede fase van ontwikkeling in de toekomst te mogelijk te maken dienen gebouwconstructies adaptief en/of flexibel te worden ontworpen. Er kan worden gekozen om de constructie over te dimensioneren en door deze voorzorgmaatregel de gebouwstructuur robuust en geschikt te maken voor andere functies en voorzieningen in de toekomst. De tweede mogelijkheid is een constructie demontabel uit te voeren.
Een demontabele constructie kan uit elkaar worden gehaald en plaats maken voor iets nieuws.
Met initiatiefnemers worden prestatieafspraken gemaakt over de randvoorwaarden die adaptief bouwen mogelijk maken.

Duurzaam en energie

Warmte en koude-opslag wordt op blokniveau georganiseerd omdat er maar twee maximaal drie bronnen geslagen kunnen worden om op bloknieveau een goede balans te kunnen behouden. De aanlegkosten dienen dan ook gedragen te worden door de gezamenlijke ontwikkelaars. Het kan zijn dat een derde partij de aanleg en exploitatie voor haar rekening neemt. Hiernaar wordt nog onderzoek gedaan.

De duurzaamheid van initiatieven wordt getoetst aan de hand van onderstaand beleid en ambities:

- Amsterdams beleid.
- Bouwbesluit.
- Ambitie BREEAM good of vergelijkbaar.
- Voor de mogelijke functie serviced apartments gelden ook de voorwaarden uit het overnachtingsbeleid.

De stadsentree

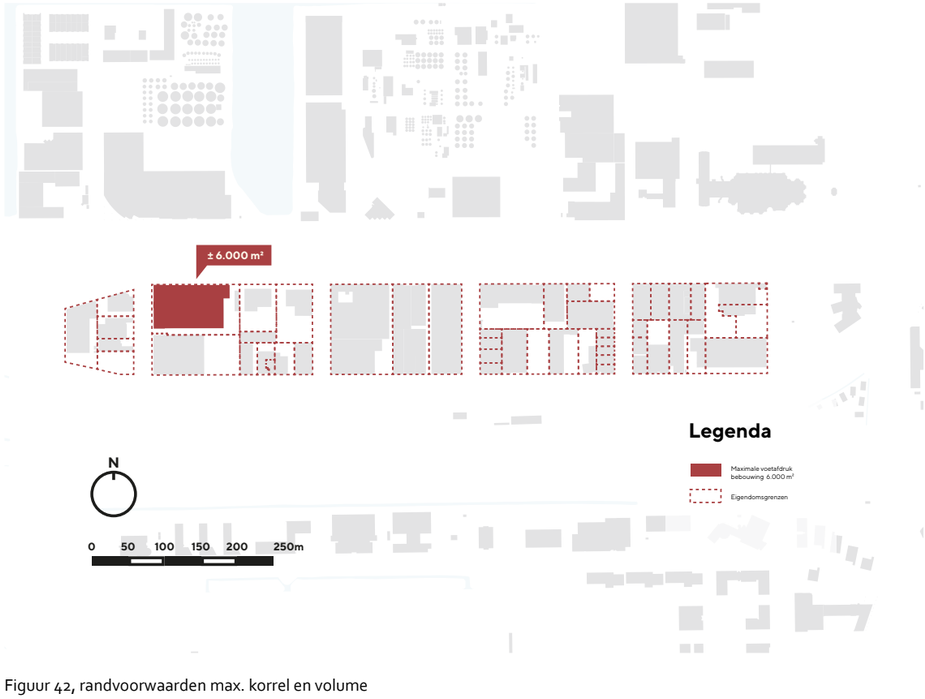
Met de ontwikkeling van Haven-Stad verandert de Basisweg in de komende decennia van een ontsluitingsweg naar een stadsentree met allure en grootstedelijke uitstraling. De ontwikkeling van Sloterdijk 2 Zuid sluit aan op dit vergezicht. Ontwikkelingen reageren op deze ambitie door het benadrukken van volumeopbouw en structuur van de transparante en levendige plint. Ook op het tweede niveau (hoogte van de A5) reageren de ontwikkelingen op het snelwegpanorama van de Westrandweg.

Milieucategorie

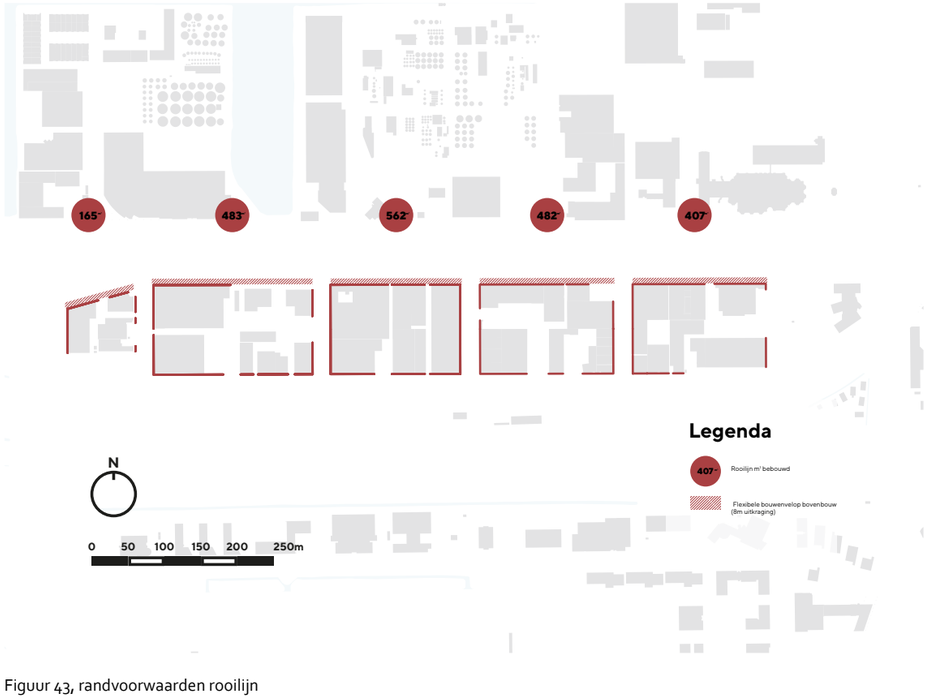
In de huidige situatie is milieucategorie 4.1 vigerend. Omdat er voor het verlagen van de milieucategorie voorlopig nog geen bestuurlijk draagvlak is, blijft deze normering voorlopig gehandhaafd. Bedrijven die zich vestigen zullen wel maatregelen moeten nemen om overlast te beperken.
De intentie is om met bedrijven die zich vestigen met een hogere categorie dan 3.2 prestatieafspraken te maken, zodanig dat ze passen binnen de bedrijvenmix voor Sloterdijk 2 Zuid.

Materialen paspoort

Duurzaam en circulair bouwen staan hoog in het vaandel. Om er ook zeker van te zijn dat bouwmaterialen in de toekomst kunnen worden hergebruikt, wordt per ontwikkeling een materialenpaspoort opgesteld. Met behulp van het materialenpaspoort krijgen materialen een tweede leven, waardoor ze nooit meer in de afvalcyclus verdwijnen.



Figuur 42, randvoorwaarden max. korrel en volume



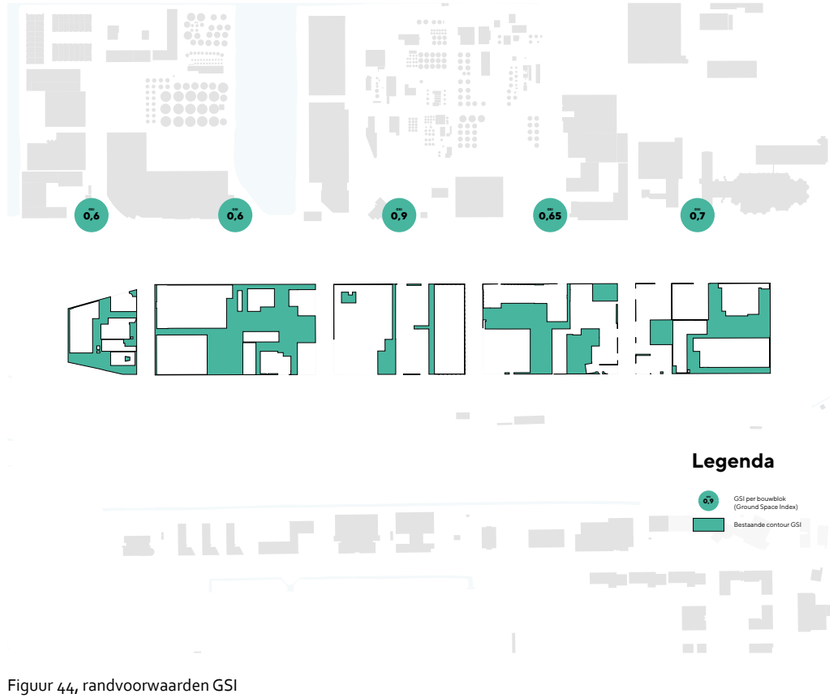
Figuur 43, randvoorwaarden rooilijn

4.5.2 Randvoorwaarden (spelregels)

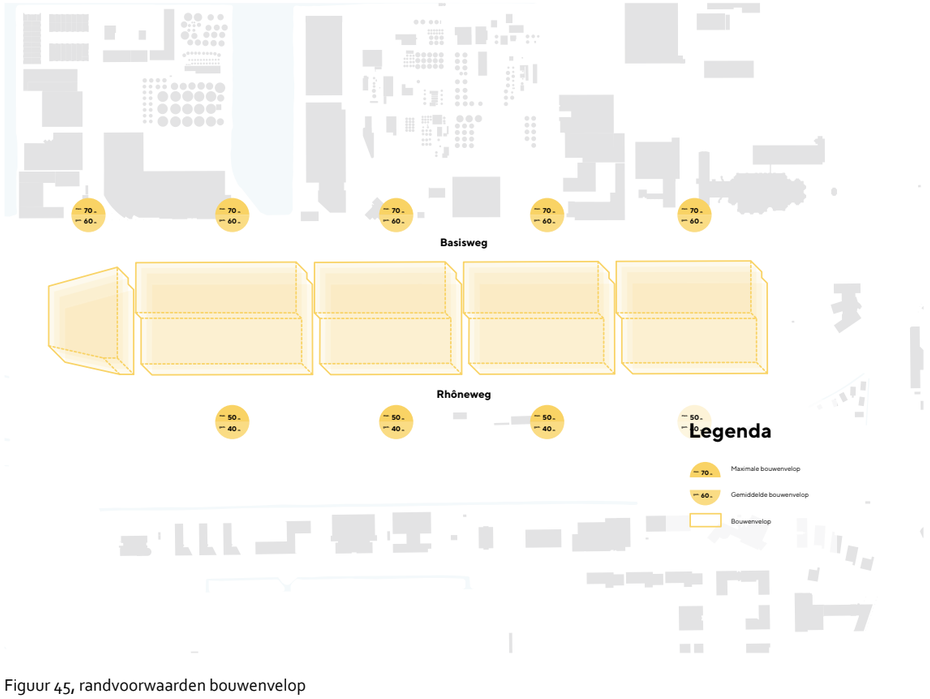
Korrel en volume
De korrel en schaalgrootte van gebouwen is in het raamwerk vastgelegd. Het maximale bouwvolume van kantoorgebouwen is 10.000 m2 BVO met in de plinten op de begane grond aparte of aanvullende functies. Voor andere programma's wordt een maximale voetafdruk van 6.000 m2 aangehouden. De minimale voetafdruk van een gebouw wordt bepaald door de vastgestelde GSI van een blok te vermenigvuldigen met het totale kaveloppervlak.

Zoneringen en beperkingen
In het plangebied hebben we te maken met een theoretische vrijwaringszonering vanwege de aanwezigheid van een (primaire) waterkerende dijklichaam.
De afstand tussen dijk en kavels is echter dermate groot (circa 36 meter) dat er geen restricties voortvloeien met betrekking tot reguliere oplossingen voor ondergronds parkeren (1:4 laat maximaal 9 meter diep toe). Voor ondergronds parkeren is de noordzijde (aan de Basisweg) het meest geschikt, vanwege de nieuwe directe ontsluiting via de Basisweg.

Rooilijn
Om de huidige kwaliteiten per blok te behouden en een gefragmenteerd en gevarieerd eindbeeld van het bedrijventerrein te borgen, is het huidige aantal strekkende meters rooilijn leidend voor de nieuwe situatie en daarmee een ontwerpparameter. Ontwikkelinitiatieven zijn vrij om de rooilijn te oriënteren aan de openbare weg, met dien verstande dat het maximaal aantal strekkende meters (in principe) overeenkomt met de huidige situatie. Per blok zijn de navolgende aantallen strekkende meters vastgesteld: blok 1; 407 meter, blok 2; 482 meter, blok 3; 562 meter, blok 4; 483 meter, blok 5; 165 meter.



Figuur 44, randvoorwaarden GSI



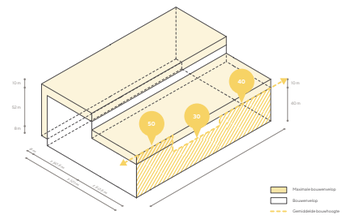
Figuur 45, randvoorwaarden bouwenvelop

Voetafdruk, GSI
Ook voor de voetafdruk GSI geldt dat de huidige situatie in prinicpe leidend is. De GSI is de maat die het bebouwde oppervlak vergelijkt met het totale oppervlak van een plangebied. De GSI (Ground Space Index) is per blok vastgesteld. De GSI waarborgt de ruimte om grondgebonden bedrijfsactiviteiten en beweging en verblijfsruimte op maaiveld in het kavelblok te organiseren. Ontwikkelinitiatieven zijn vrij om de open ruimte te organiseren op blokniveau, mits deze samenhangt met de omgevingsaspecten. Op blokniveau worden de huidige GSI per blok aangehouden: blok 1 0,7, blok 2 0,65, blok 3 0,9, Blok 4 0,6, blok 5 0,6.

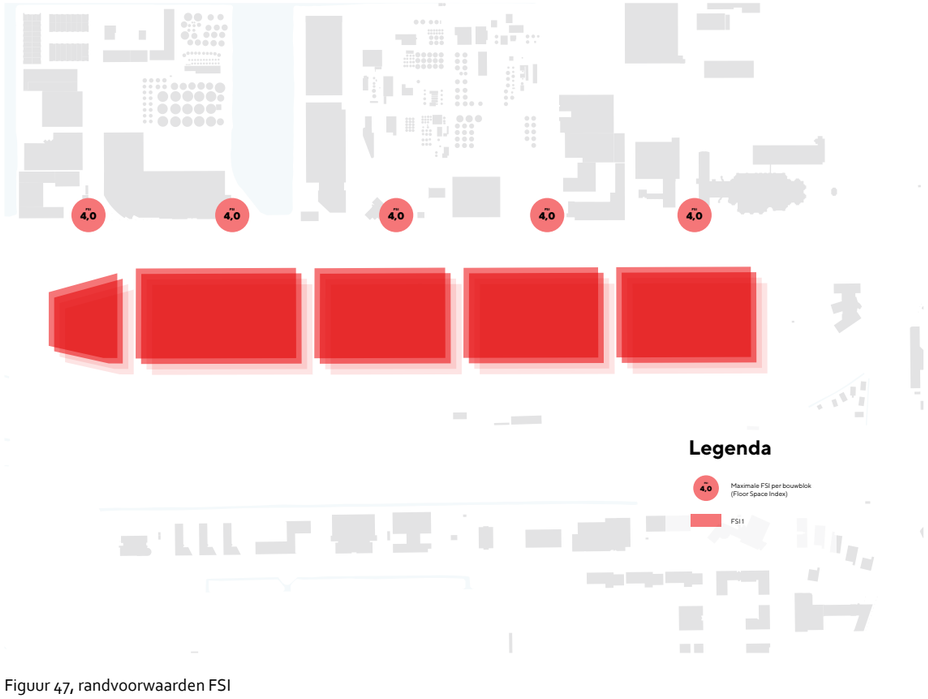
Bouwenvelop
De bouwenvelop heeft een samenhang met de omgevingsaspecten. Er is in de envelop een onderscheidt gemaakt tussen de noord- en zuidzijde. Aan de Basisweg (Noordzijde) zal worden uitgegaan van een gemiddelde bouwhoogte van 60 meter boven maaiveld. De maximale bouwhoogte is vastgesteld op 70 meter. De envelop aan de Rhôneweg is omwille van de bezonning binnen het kavelblok en vanwege de beperkte breedte van het Rhônepark vastgesteld op een gemiddelde hoogte van 40 meter.

De maximale bouwhoogte is aan de Rhôneweg 50 meter. Variatie in bouwhoogte wordt bereikt door het hanteren van een gemiddelde bouwhoogte. De vloerpeilen en gebouwen dienen aan te sluiten op de maaiveldhoogte na toekomstig ophoging van het gebied

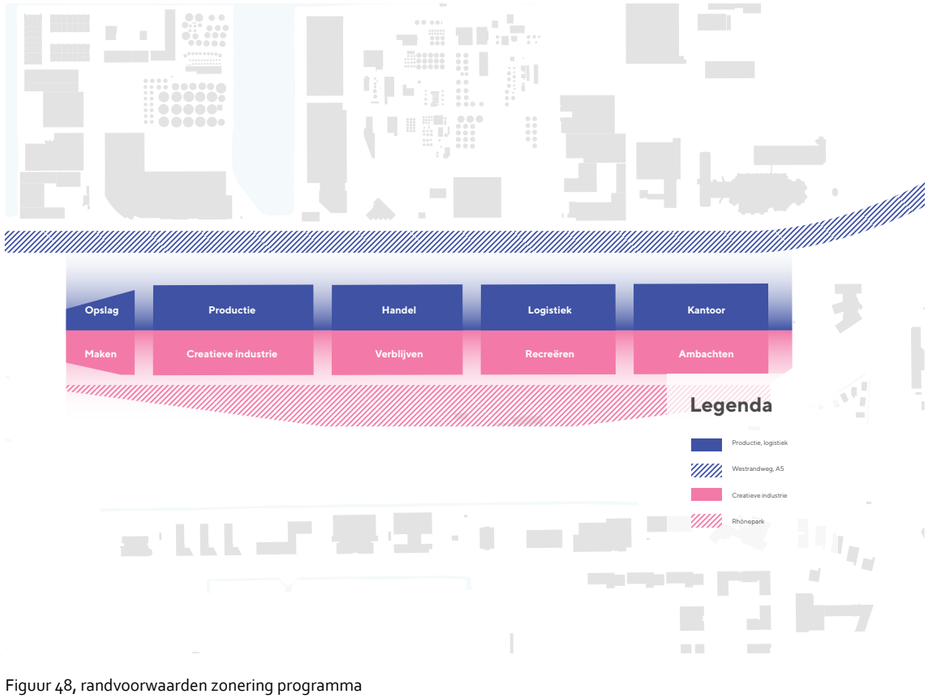
Dichtheid (FSI)
Er wordt een minimale dichtheid van FSI 2 voorgesteld en een maximale FSI van 4 voor alle bouwinitiatieven. Deze zijn exclusief ondergronds en (in principe) inlusief bovengronds parkeerprogramma. Met instemming van de gemeente kan hier van worden afgewerken.



Figuur 46, diagram gemiddelde bouwenvelop



Figuur 47, randvoorwaarden FSI



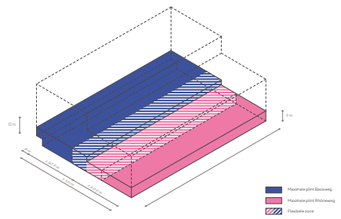
Figuur 48, randvoorwaarden zonering programma

Programma
De indeling van het programma heeft een uitwerking op de omgevingskarakteristieken van het gebied. Het bedrijventerrein ligt namelijk op een grensvlak van verschillende zones, waar specifieke kansen en beperkingen gelden.
De ordening van functies houdt bijvoorbeeld rekening met veiligheidsrisico's milieuhinder, ontsluiting principes en verblijfskwaliteiten.
Aan de noordzijde (de Basisweg en Westrandweg A5) is het bedrijven- en kantorenprogramma gezoneerd. Hier ligt het accent op het activeren van de stadsentree door het toevoegen van kantoorprogramma en de navolgende bedrijfsactiviteiten: opslag, handel, productie, nijverheid logistiek en distributie. De zuidzijde (de Rhôneweg) huisvest functies en voorzieningen die meer inzetten op verblijfskwaliteit. Het Rhônepark en de gunstige zonoriëntatie scheppen condities waar programma's leisure, sport, cultuur, onderwijs, ambacht, dienstverlening, creatieve maakindustrie (hybride bedrijfsruimte), horeca, serviced apartments en winterkoude opvang een plek krijgen. De bedrijvenfunctie wordt aan de Basisweg en Rhôneweg in belangrijke mate op de begane grond gesitueerd.

Plint
De plintopbouw (bouwhoogte onderste verdieping van een gebouw) zorgt voor een wisselwerking tussen de noord- en zuidzijde. De maximale hoogte van de plint aan de Basisweg is 12 meter (twee verdiepingen van gemiddeld 6 meter bedrijvenprogramma) en aan de Rhôneweg op 9 meter (twee verdiepingen van gemiddeld 4,5 meter creatieve maakbedrijven, hybride bedrijfsruimte).

Attractieve hoeken
Levendigheid en sociale veiligheid zijn belangrijke aspecten bij de ontwikkeling van een multifunctioneel bedrijventerrein. De aanwezigheid van plekken en condities waar werknemers, bezoekers en passanten elkaar kunnen ontmoeten en kennis uitwisselen is een belangrijke vestigingsvoorwaarde. Tegelijkertijd kan een bedrijventerrein niet altijd en op iedere plek sfeervol en gezellig zijn.

Om beide zoneringen (een functionele en verblijfskwaliteit) een plek te geven wordt



Figuur 49, diagram plint



Figuur 50, randvoorwaarden attractieve hoeken

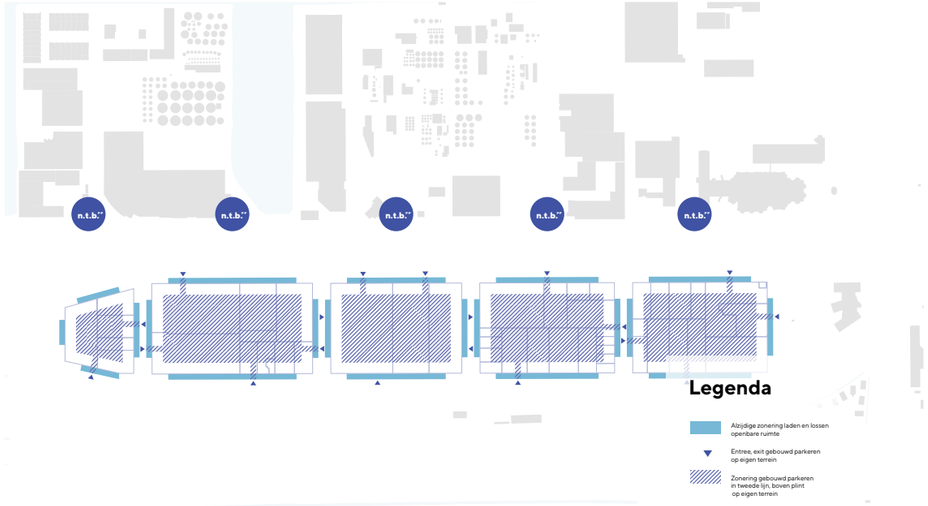
voorgesteld om de levendigheid in het gebied in eerste instantie te organiseren op de begane grond in de hoeken van bouwblokken, de hoofdroutes aan de Basisweg en Rhôneweg.

Hierdoor ontstaat een goede spreiding van activiteiten die overdag, 's avonds en in de nacht gaan plaatsvinden. Programma's die in aanmerking komen voor het vullen van attractieve hoekplinten zijn: cultuur, horeca, broedplaats, onderwijs, leisure en serviced apartments. Als er voldoende programma is om de hoeken aantrekkelijk te maken, kan worden overwogen om ook programma van de plinten in de binnenterreinen te positioneren.

Laden en lossen en parkeren

Parkeren dient opgelost te worden op eigen terrein, dit kan inpandig zijn. Parkeeroplossingen met een half verdiepte bak zijn niet toegestaan. Parkeeroplossingen boven maaiveld mogen vanaf de begane grond (plint) en het snelwegpanorama van de Westrandweg niet zichtbaar zijn.
Er dienen gezamenlijke parkeeroplossingen op blokniveau te worden gecreëerd. Ondergrondse parkeergarages dienen grondwater-neutraal te worden uitgevoerd. Laden en lossen is mogelijk in de tussenstraat, aan de Basisweg en op de Rhôneweg, hiervoor worden speciale laad en los plekken gerealiseerd.

Het op straat parkeren (nu 587 parkeerplaatsen) zal worden gereduceerd ten gunste van het fietsparkeren en verkeersremmende maatregelen. Een reductie van 50% parkeerplaatsen op straat is vooralsnog het uitgangspunt. De parkeerbalans moet uitwijzen hoeveel parkeervoorzieningen nodig zijn. Vanwege het zero emissie-beleid zullen ook eisen worden gesteld ten aanzien van elektrische laadinfra in het gebied.

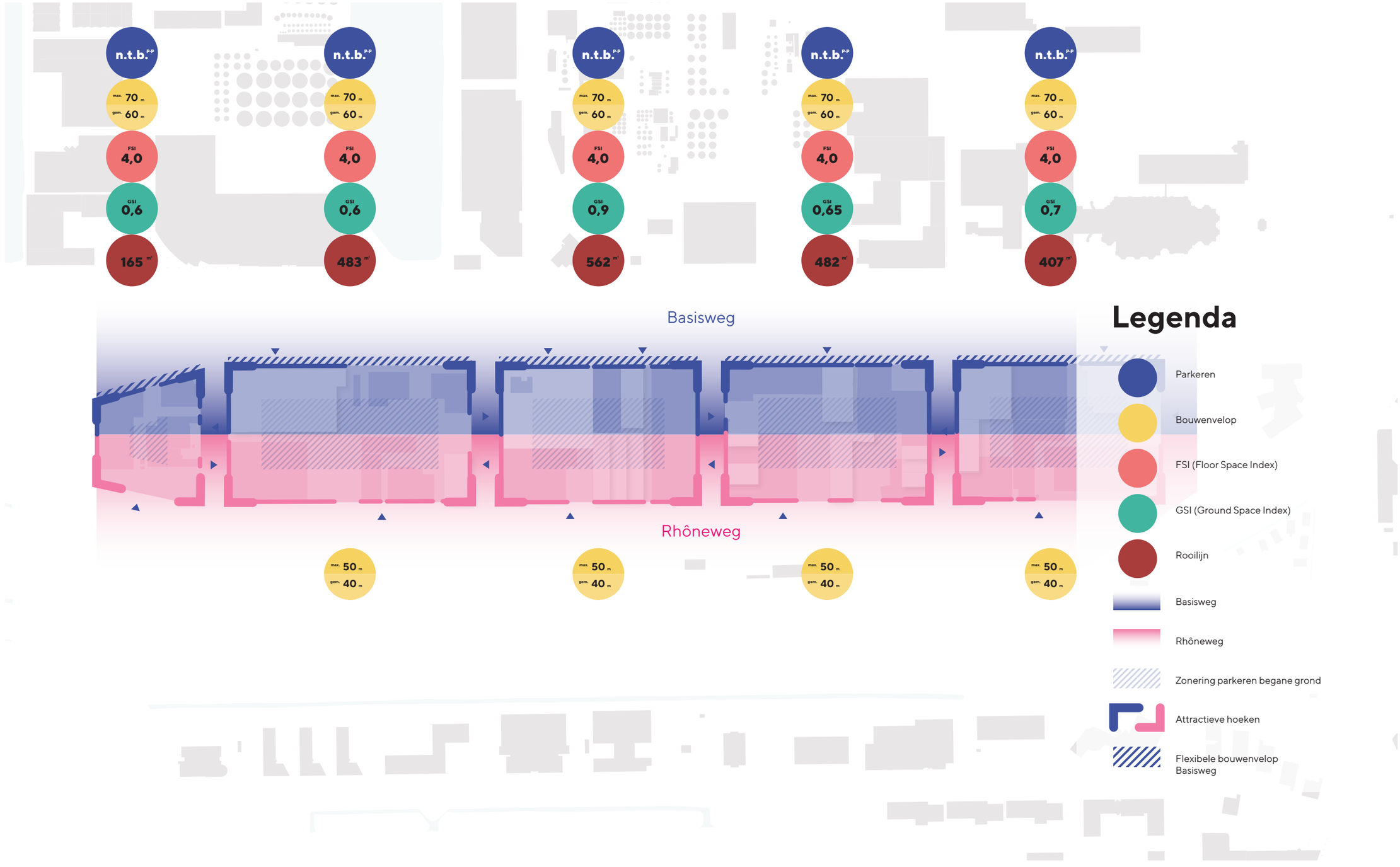


Figuu 51, randvoorwaarden laden en lossen en parkeren op eigen terrein

Op een bedrijventerrein wordt gewerkt en werkzaamheden vragen om bewegingsvrijheid. Ook in de openbare ruimte is hiervoor een ruimtereservering nodig. Derhalve is een zonering voor opstelplaatsen voor goederen, verkeersbewegingen en reserveringen voor het laden en lossen opgenomen in het raamwerk openbare ruimte.

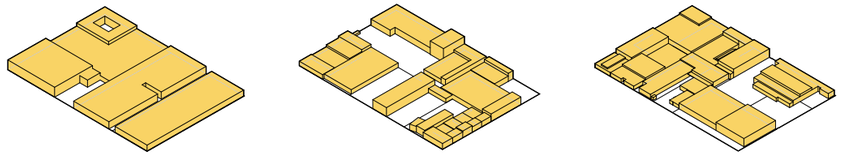
Spelregelkaart

De spelregelkaart is een overzichtstekening waar alle randvoorwaarden voor ontwikkeling in zijn opgenomen. Deze kaart vormt de leidraad bij ontwikkelingen en is een van de toetsinstrumenten voor bouwinitiatieven en blokpaspoorten. Op veel aspecten geeft het stedenbouwkundig raamwerk vrijheid door een bandbreedte aan te geven. Initiatiefnemers worden uitgedaagd om binnen de flexibele voorwaarden een paspoort op te stellen. De spelregelkaart is ter vervanging van een traditioneel stedenbouwkundige plankaart. Deze staat op de volgende pagina.

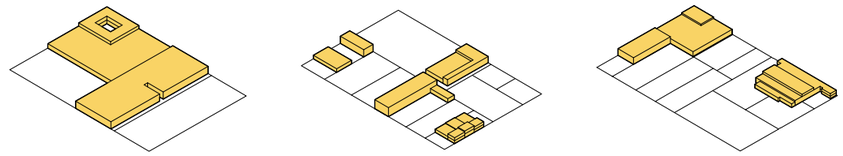


Figuur 52, spelregelkaart

Investeringsnota Sloterdijk 2 Zuid



Figuur 53, stap 1 bestaande situatie



Figuur 54, stap 2 identiteitsdragers

4.6 Blok en kavel ontwerp

Het stedenbouwkundig raamwerk van Sloterdijk 2 Zuid heeft flexibele voorwaarden die kunnen meebewegen met en inspelen op de wisselende verdeling en ruimtevraag van het programma. Op voorhand is het moeilijk in te schatten met welke functies en voorzieningen een kavel of blokontwikkeling tot stand gaat komen. Daarnaast kan de ruimteclaim van zowel de horizontale als verticale organisatie per programmaonderdeel aanzienlijk verschillen. Dit vraagt om spelregels die zich kunnen aanpassen aan specifieke omstandigheden. Op termijn kunnen door nieuwe inzichten en opvattingen de kleur van het bedrijventerrein en de bestemmingen van programma veranderen. De legenda per ontwikkelingsinitiatief kan dus - in tijd - sterk variëren.

Een veerkrachtig kader
Het raamwerk van Sloterdijk 2 Zuid speelt in op deze onzekerheid en mogelijke economische schommelingen. De exacte zonering van programma, volume en massa zijn om die redenen niet vastgelegd. Dat geeft vrijheid en bewegingsruimte om - in samenspraak met de gemeente - de onzekere ruimtevraag van programma een plek te geven. Tegelijkertijd bieden de spelregels en bouwstenen houvast, sturing en richting voor een robuuste ruimtelijke opbouw van ontwerpmodellen zonder de ontwerpoplossing op voorhand definitief vast te leggen.

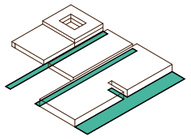
Interpretatie van regels en stenen
De spelregels en bouwstenen vormen de ontwerpparameters en basisbeginselen voor de uitwerking van ruimtelijke modellen. De uitgangspunten en randvoorwaarden sturen sterk op het behouden en versterken van de huidige dynamiek, karakteristieken en kwaliteiten van de bouwblokken. De ontwerpstappen zijn nadrukkelijk geen blauwdruk of dwingende ontwerplogica voor een ontwikkelproces. De beeldenreeks laat aan de hand van de beschreven regels en stenen zien wat de ruimtelijke mogelijkheden en onmogelijkheden zijn binnen de bandbreedte van het raamwerk.

Stappenplan
Met inachtneming van de spelregels en bouwstenen geven de navolgende reeks stappen en bijbehorende beelden een impressie van - mogelijke - ruimtelijke uitwerkingen op blokniveau:

Stap 1, bestaande situatie
Het vertrekpunt bij een ontwikkeling is de huidige ruimtelijke opbouw, open ruimte, karakteristieken en eigendomssituatie. Deze ingrediënten dienen als leidraad te worden ingezet voor het uitwerken van een ontwerpvoorstel. Het voorstel komt in goed overleg met buren, gemeente en andere belanghebbenden tot stand.

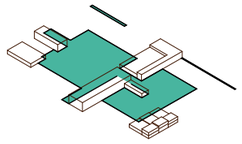
Stap 2, identiteitsdragers
Per ontwikkeling zal uitvoerig worden

Straat



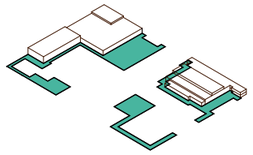
GSI 0,9

Hof



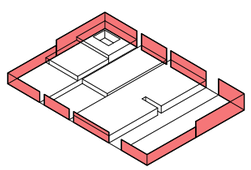
GSI 0,65

Steeg

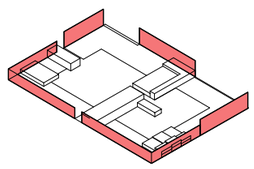


GSI 0,7

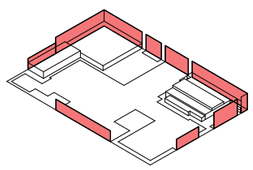
Figuur 55, stap 3 GSI



562 m

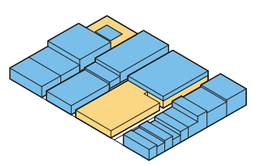


482 m

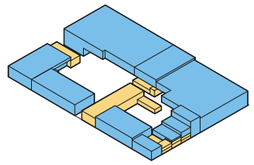


407 m

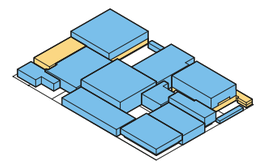
Figuur 56, stap 4 rooilijn begane grond



3

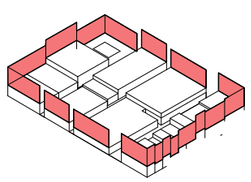


4

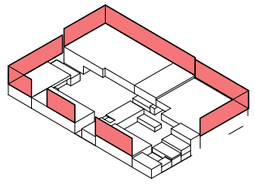


5

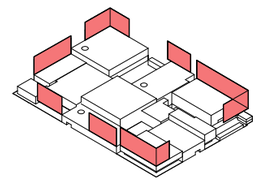
Figuur 57, stap 5 plintopbouw



562 m

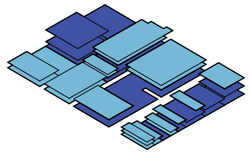


482 m

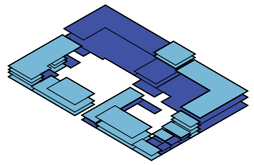


407 m

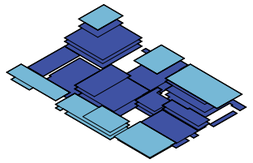
Figuur 58, stap 6 rooilijn bovenbouw



3

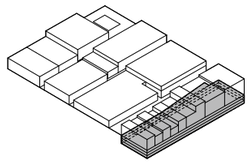


4

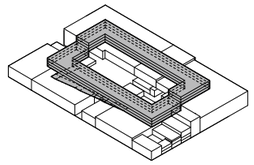


5

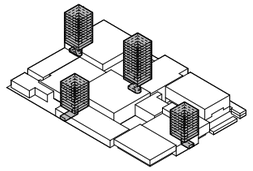
Figuur 59, stap 7 bedrijvenprogramma's



3

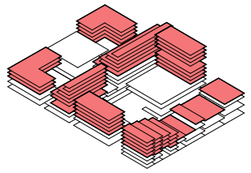


4

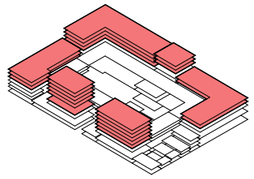


5

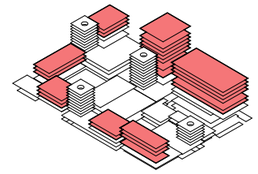
Figuur 60, stap 8 parkeeroplossingen



3

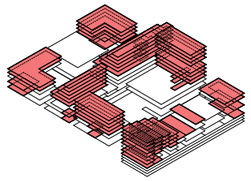


4

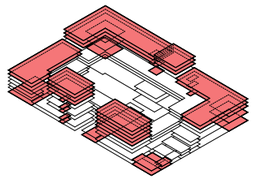


5

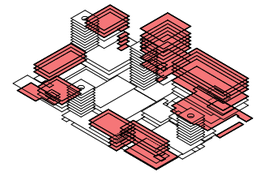
Figuur 61, stap 9 overige programma's



3

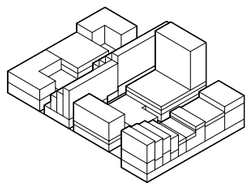


4

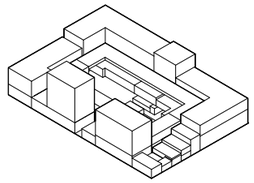


5

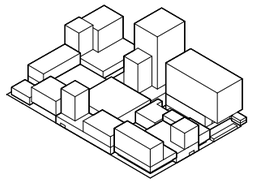
Figuur 62, stap 10 uitwisselen programma's begane grond



3



4



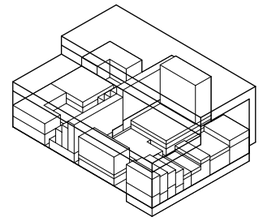
5

Figuur 63, Stap 11, volumeopbouw

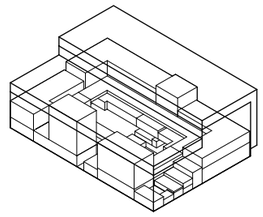
bekeken of gebouwen een culturele waarde vertegenwoordigen. De inzet is om erfgoed in het gebied per blok minimaal een maal in te zetten als kwaliteit. Sloterdijk 2 Zuid heeft geen bouwwerken met een monumentale status. Wel heeft het gebied een aantal karakteristieke gebouwen (identiteitsdragers) die het verhaal vertellen over de tijdsgeest waarbinnen het bedrijventerrein tot ontwikkeling is gekomen.

Stap 3, GSI (Ground Space Index)
De organisatie van open ruimte (GSI) is een sturend middel om de ontsluiting, bedrijfsactiviteiten, verblijfsruimten en relatie met de openbare ruimte van een ontwikkeling vorm en bestemming te geven. De ruimtelijke ordening van de open ruimte stuurt aan op een keuze voor kavel- of bloktypologie. Het ontwerp en de ordening van de open ruimte zal in nauw overleg met gemeente tot stand komen. De open ruimte dient collectief en minimaal semiopenbaar ingericht te worden.

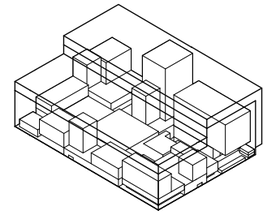
Stap 4, rooilijn maaiveld
Het vertrekpunt bij iedere ontwikkeling is dat het aantal strekkende meters (m1) op maaiveld per bouwblok in de nieuwe situatie (in principe) gelijk moet blijven aan het aantal strekkende meters in de huidige situatie. Ontwerpvoorstellen zijn vrij om te bepalen waar de gevel aan de rooilijn staat, met dien verstande dat het aantal strekkende meters in totaal (op blokniveau) gelijk blijft aan de bestaande situatie.



3



4



5

Figuur 64, stap Stap 12, Bouwenvelop

Stap 5, plintopbouw
De plint opbouw zorgt voor de omgevingskwaliteiten aan de Noord en Zuidzijde van het plangebied. Aan de Basisweg is een maximale plinthoogte van 12 meter toegestaan. Het accent van programma ligt hier op kantoren en bedrijven. De plint aan de Rhôneweg is maximaal 9 meter hoog met een accent op creatieve maakindustrie (hybride bedrijfsruimte) en serviced apartments.

Stap 6, rooilijn bovenbouw
Het aantal strekkende meters (m1) rooilijn op maaiveld per bouwblok wordt ook als parameter gebruikt voor het organiseren en vormgeven van volumes boven de vastgestelde plinthoogte.
Ontwerpvoorstellen zijn vrij om te bepalen waar de boven-gevel aan de rooilijn staat, met dien verstande dat het totaal aantal strekkende meters (op blokniveau in principe) overeenkomt met de huidige situatie. De bouwenvelop aan de Basisweg kraagt 8 meter uit. Dit zorgt voor extra mogelijkheden om setbacks, voids en pull-outs vorm te geven.

Stap 7, bedrijfsprogramma's
Bedrijfsprogramma's laten zich in de regel moeilijk stapelen. Om bedrijfsactiviteiten en processen verticaal te organiseren zijn innovatieve oplossingen en extra investeringen nodig. Dit is niet altijd realistisch, de financiële of planologische prikkel is niet altijd aanwezig. Het vertrekpunt in het ontwerpproces is daarom om in eerste instantie de bedrijfsprogramma's op maaiveld en de eerste verdiepingen te organiseren.

Stap 8, parkeeroplossingen
Ontwikkelingen worden uitgedaagd om met innovatieve parkeeroplossingen voor de dag te komen. In de regel zijn parkeeroplossingen niet zichtbaar in de plint en vanuit de Westrandweg, met uitzondering van de entree en uitgang van een garage. Ook half-verdiepte parkeeroplossingen zijn niet toegestaan.

Stap 9, overige programma's
In de bovenbouw worden de overige programma's gesitueerd. Indien mogelijk wordt zo veel mogelijk geprobeerd om programmaonderdelen, entrees en etalages op de begane grond te organiseren.

Stap 10, uitwisselen programma's
Een transparante plint en attractieve hoeken zijn belangrijk voor sociale veiligheid en levendigheid. Het raamwerk stuurt aan om in eerste instantie een focus te leggen op de hoeken en plinten aan de hoofdstraten, om de Basisweg en Rhôneweg te activeren.

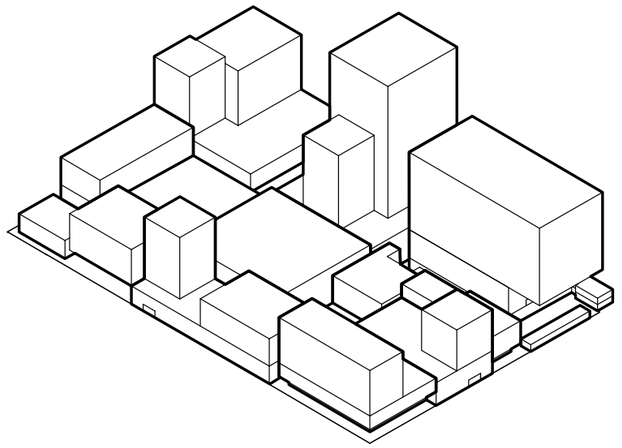
Stap 11, volumeopbouw
De vrijheid die het raamwerk schept nodigt uit om een afwisselende compositie van blokken samen te stellen. Ieder blok kent een bijzondere en markante typologie en identiteit. De ruimtelijke opbouw van het stedenbouwkundig ensemble in het gebied kenmerkt zich door een spannend en gevarieerd eindbeeld.

Stap 12, Bouwenvelop
Ontwerpvoorstellen zijn vrij om binnen de bandbreedte van het raamwerk de volumeopbouw, massa en open ruimte te organiseren, mits deze passen binnen de vastgestelde bouwenvelop.

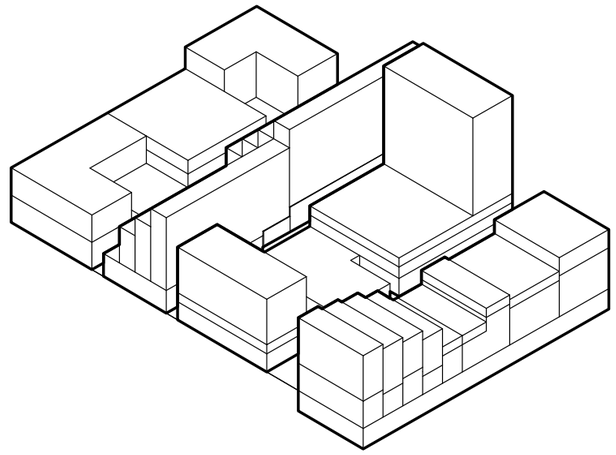
Kavel- en bloktypen
Het combineren en stapelen van bedrijven, kantoren, commercieel, parkeren en cultureel-maatschappelijk programma in één gebouw of bouwblok is een uitdagende opgave. Ruimtegebruik van industrie en bedrijventerreinen is vaak extensief, conservatief van aard en horizontaal georiënteerd. De toenemende druk op de ruimte leidt tot de noodzaak om activiteiten en processen steeds vaker verticaal te organiseren.

Dit vraagt om afstemming, de juiste functie en voorziening op de juiste plek. In het vinden van oplossingsrichtingen van dit complexe vraagstuk ligt een grote kans om tot nieuwe innovatieve gebouwtypen te komen. Tegelijkertijd zijn er maar weinig bewezen voorbeelden die aantonen hoe de productieve stad vorm en gestalte krijgt op het schaalniveau van het gebouw. Architecten en ontwikkelaars worden in dit stedenbouwkundig raamwerk uitgedaagd en gestimuleerd om te pionieren en innoveren.

De navolgende blokuitwerkingen verbeelden een voorstelling van de rijkdom aan ontwerpoplossingen binnen het raamwerk. Door creatief, duurzaam en innovatief om te gaan met ruimtelijke ordening en ontwerp kunnen grensverleggende blok- en kaveltypen tot stand komen. Een generatie gebouw-typologieën die een nieuwe standaard zet voor het bedrijventerrein van de toekomst.



Figuur 65, mogelijke uitwerking bloktype



Figuur 66, mogelijke uitwerking bloktype



Figuur 67, gevel Kapoeasweg 17

Ontwikkelstrategie en planning

De ontwikkelstrategie wordt gedragen door drie pijlers: inzetten op het verbeteren van de leefbaarheid, vergroten van de levendigheid in het gebied en verbeteren van de samenwerking tussen de ondernemers en tussen de ondernemers en de gemeente.

5.1 Samenwerking tussen stakeholders (participatie)

Bij het formuleren van de uitgangspunten voor de toekomst van het gebied is in de afgelopen tijd met verschillende stakeholders (waaronder eigenaren en huurders) gesproken over de kansen van het gebied en welke waardevolle en kenmerkende elementen er zijn. Dit heeft geleid tot een reeks aanbevelingen die verwerkt zijn in dit plan.

Aanbevolen werd om bij de ontwikkeling van Sloterdijk 2 Zuid om daar waar mogelijk de bestaande kwaliteiten als uitgangspunt te nemen, maar vooral ook om nieuwe kwaliteiten toe te voegen die passen bij de verdichting van de bebouwing en intensivering van het gebruik. Concrete thema's en aanbevelingen die door belanghebbenden zijn aangereikt, zijn:

- Behouden en uitbreiden van diversiteit van bedrijvigheid en toevoegen van voorzieningen.
- De heldere indeling van de kavelblokken blijft het uitgangspunt.
- Waardevolle complexen, zoals het Ovec-gebouw, zoveel mogelijk behouden.
- Maak een aantrekkelijke overgang tussen Sloterdijk Centrum en Sloterdijk 2 door de bebouwing en (loop)routes in beide gebieden op elkaar af te stemmen, onder andere door het wegnemen van barrières tussen beide gebieden.
- Zie toe op het zorgvuldig inpassen van vernieuwde rooilijnen in relatie tot nieuwe stedelijke kwaliteit van de aanliggende openbare ruimte. Denk daarbij aan de allure van een 'stadsentree' en een 'stedelijk park' als groene loper.
- Creëer in de groenstrook langs het spoor een stadspark (Rhônepark) als ondersteuning voor een leefbaar en aantrekkelijk werk- en voorzieningengebied.
- Zoek synergie met de economische ketens/ bedrijvigheid van de haven, Westpoort en stadsdeel Nieuw West.

5.2 Grondposities

Meer dan de helft van de grond is in erfpacht uitgegeven. In blok 3 en 4 is veelal sprake van particulier grondeigendom. Blok 3 is volledig privaat eigendom van 2 eigenaren. In blok 4 zijn 5 percelen gelegen aan de zuidwestzijde langs de Rhôneweg in eigendom van de gemeente. De resterende 5 percelen langs de Basisweg zijn privaat eigendom van 5 eigenaren. In het meest westelijk gelegen blok 5 heeft de gemeente een eigen grondpositie. Hiervan worden 4 percelen in erfpacht uitgegeven aan diverse partijen en 1 perceel aan de Rhôneweg 56 is inclusief de opstal in eigendom van de gemeente Amsterdam.

Er zijn circa 30 vastgoedeigenaren in Sloterdijk 2 Zuid. De gemeente zal de regie voeren via publieke en privaatrechtelijke middelen. Uitgangspunt is dat de grondeigenaren en erfpachters het toekomstige bouwprogramma zelf op blokniveau ontwikkelen.

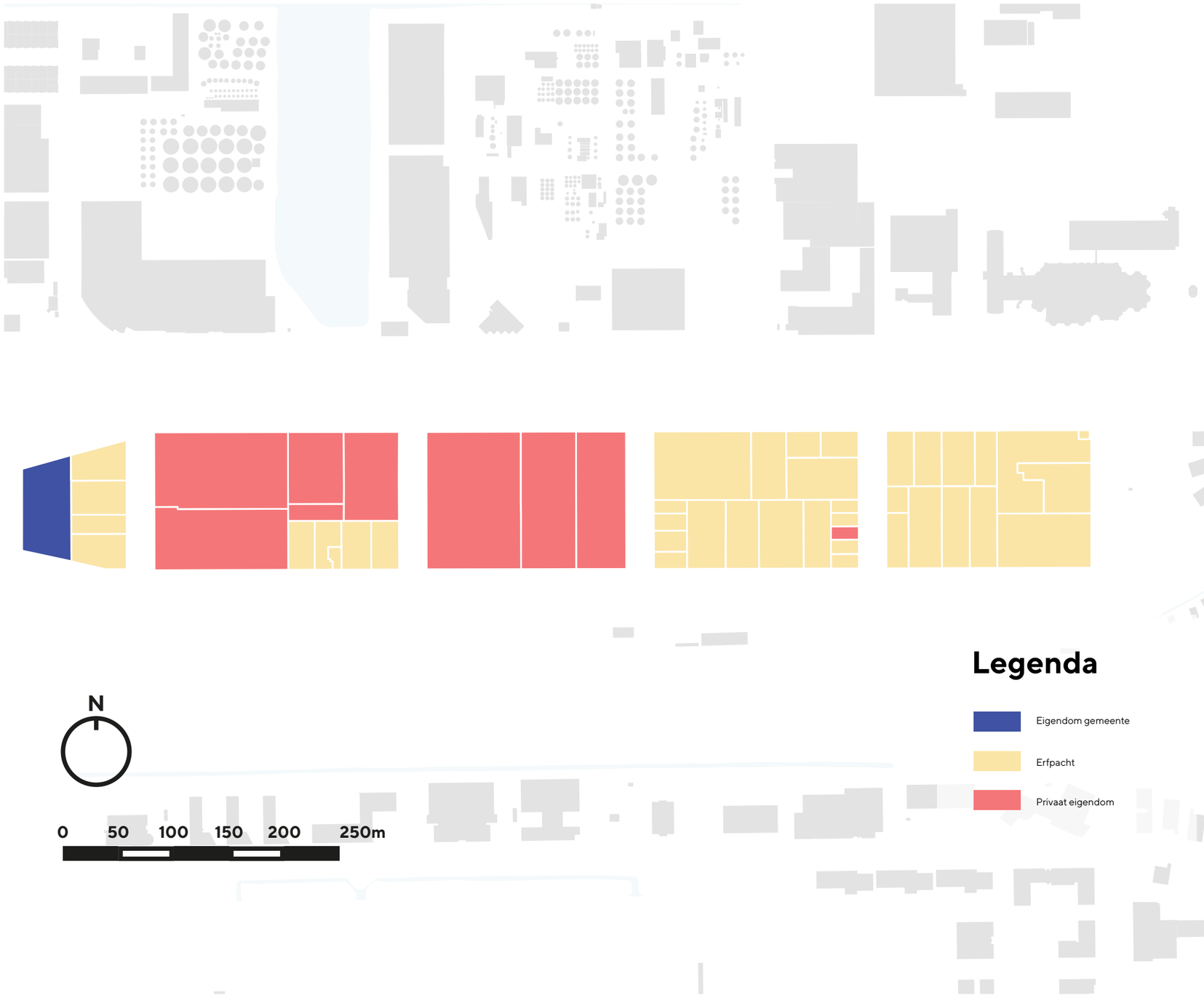
De insteek is dat de grondeigenaren per blok voor de beoogde transformatie een uitgebreide omgevingsvergunningsprocedure in afwijking van het vigerende bestemmingsplan doorlopen. Dit nadat de financiële afspraken over de transformatie zijn vastgelegd in een contract per bouwblok en het Investeringsbesluit door de gemeenteraad

is vastgesteld. Hiermee sorteren we voor op de nieuwe Omgevingswet en stellen we geen integraal bestemmingsplan op.

Sloterdijk 2 Zuid is opgedeeld in 5 blokken. De herontwikkeling wordt ingezet voor de periode 2020-2030. Er wordt gestart met Blok 1 (aan de stationszijde) en blok 5. Nadat de gemeenteraad het investeringsbesluit heeft genomen, is het voornemen een afsprakenbrief voor deze transformaties te tekenen en kunnen parallel daaraan juridisch planologische stappen worden gezet.

Voor de blokken 1, 5 en 2 kan de transformatie middels een wijziging van de bestaande erfpachtverhouding plaatsvinden. Dit is niet mogelijk voor de blokken 3 en 4 omdat deze grond niet in eigendom is van de gemeente. Daar zal de gemeente kostenverhaal op grond van de Wro toepassen die in een anterieure overeenkomst zal worden vastgelegd. Voor zover dat niet lukt, zal een exploitatieplan het kostenverhaal volledig dienen te verzekeren.

In blok 5 is een eerste schetsontwerp voor de Makerstoren gemaakt. In blok 2, 3 en 4 onderzoekt de gemeente met de blokeigenaren in de fase van het stedenbouwkundig plan wat de ontwikkelpotentie is en/of er voorlopig wordt geëxperimenteerd. De methode van participatieve ontwikkeling wordt verder doorgezet.



Figuur 68, grondposities, erfpacht en eigendom

5.3 Transformatieproces

Voor de transformatie van Sloterdijk 2 Zuid hanteert Amsterdam een nieuwe manier van werken. De markt en individuele eigenaren nemen het initiatief voor de feitelijke vastgoedontwikkeling. Om deze ontwikkeling te kunnen sturen, heeft de gemeente een aantal instrumenten tot haar beschikking. Die worden in de volgende paragraaf beschreven. Ook staat vermeld hoe de gemeente kan sturen op ruimtelijke en programmatische kwaliteit, op kosten en opbrengsten en op tijd.

De gemeente is alleen eigenaar van het openbare gebied, waarvan slechts een klein deel kan worden uitgegeven.
Het vastgoed en de gronden die voor de transformatie in aanmerking komen, zijn eigendom van marktpartijen of door de gemeente in erfpacht uitgegeven. Sturing van de gemeente richt zich daarom voornamelijk op de samenwerking met deze marktpartijen. Met de eigenaren en erfpachters worden afspraken gemaakt over wat er wordt gebouwd, voor welke functies, over de vergoeding van de plankosten, de nieuwe erfpachtcanon bij bestemmingswijziging en de gewenste kwaliteit. Om grip te houden op de ontwikkeling, hanteert de gemeente de volgende sturingsinstrumenten:

- Investeringsnota
- Stedenbouwkundig Raamwerk
- Kavel- en/of blokpaspoorten
- Beeldkwaliteitsplan
- Spelregels ontwikkeling
- Erfpacht
- Anterieure overeenkomst/exploitatieplan
- Planologische procedures.

5.4 Sturingsinstrumenten

Investeringsnota
De ontwikkelingen van de eigenaren en erfpachters zullen niet gelijktijdig starten. Het wordt een geleidelijke transformatie waarbij de zittende bedrijven nog ruimte houden om te ondernemen. De rol van de gemeente is om partijen te motiveren en te stimuleren om de ontwikkeling van Sloterdijk 2 Zuid in onderlinge samenhang en afstemming te doen.
De kracht van de transformatie ligt in de ontwikkeling van het grotere geheel. Het doel is dat partijen elkaar vinden in de samenwerking, waarbij de planinitiatieven moeten passen binnen de gemeentelijke ambities, zoals neergelegd in de Investeringsnota, de Kavelblokpaspoorten en het Stedenbouwkundig Raamwerk. De ambities en prestatie-eisen die in deze Investeringsnota zijn beschreven, vormen de basis voor de planontwikkeling en het toetsingskader om concrete initiatieven vanuit de markt te begeleiden en te beoordelen.

Stedenbouwkundig Raamwerk
In het stedenbouwkundig raamwerk staan de randvoorwaarden (spelregels) en uitgangspunten (bouwstenen) waarbinnen een ontwikkeling tot stand kan komen beschreven. Het plan is het basisdocument en gaat in op de algemene ruimtelijke ordening, specifieke omgevingsaspecten en ontwikkel-condities en de programmatische invulling van het bedrijventerrein.
Het raamwerk is tweeledig het beschrijft enerzijds de gemeentelijke ambities en kwalitatieve uitgangspunten; anderzijds behandeld het de kwantitatieve randvoorwaarden en parameters waarop de bebouwde omgeving wordt getoetst. Daarnaast verbeeld het raamwerk van de openbare ruimte het publieke domein en gaat het in op aspecten zoals bijvoorbeeld verkeer, ecologie en openbaar vervoer etc.

Kavel- en of blokpaspoorten
In de kavel- en of blokpaspoorten wordt per ontwikkeling een nadere beschrijving gegeven van het programma, de vloeroppervlaktes per functie (werken, maatschappelijk, horeca) en de bijbehorende (ruimtelijke en technische) randvoorwaarden. Het paspoort wordt in samenwerkingsverband tussen gemeente en initiatiefnemers opgesteld.

De paspoorten geven, samen met de randvoorwaarden en uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan, houvast aan de marktpartijen.
Ze geven aan wat er op een blok kan worden gerealiseerd, welke voorwaarden voor de blokontwikkeling gelden en wat de gemeentelijke ambities zijn. Gedurende het ontwikkelproces worden de paspoorten steeds verder verfijnd en uitgewerkt. Ze vormen de basis van de afspraken die de markt met de gemeente maakt.

Het document wordt, naarmate het ontwikkelproces vordert, in programmatische en ruimtelijk-kwalitatieve zin steeds meer toegespitst op de concrete bouwplannen op basis van een voorlopig ontwerp. Het blokpaspoort evolueert zich daarmee van een startdocument tot een belangrijk onderdeel van de contracten die met marktpartijen worden gesloten. Sturing vindt plaats op de kwaliteit en programmatische invulling van een individueel plan en de samenhang hiervan met andere initiatieven in het gebied. De gemeente bewaakt de onderlinge afstemming tussen plannen en toetst initiatieven met het oog op de consequenties voor het hele (openbare) gebied.

Beeldkwaliteitsplan
Voor de gemeente zijn de Investeringsnota, de kavelblokpaspoorten en het Stedenbouwkundig Raamwerk en het beeldkwaliteitsplan het toetsingskader om de dialoog met de markt aan te gaan en richting te geven aan de gewenste doelen. Voor de beoordeling van de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van ontwikkelvoorstellen wordt het beeldkwaliteitsplan gehanteerd. Dit kader is ook de grondslag voor de welstandstoets.

Spelregels ontwikkeling
Er zijn op dit moment nog geen uitgewerkte planinitiatieven van private partijen. Dit komt doordat een verfijning en aanpassing van de spelregels noodzakelijk is. De private partijen zullen de komende periode werken aan het opstellen en uitwerken van hun planinitiatief in een integraal Schetsontwerp en een Voorlopig Ontwerp. Ten aanzien van de uit te werken planinitiatieven dienen de Private Partijen rekening te houden met de spelregels, zoals verwoord in hoofdstuk 4, onder evenwichtige toedeling van functies.

Erfpacht
Het gebied is grotendeels in erfpacht uitgegeven met bedrijfsbestemmingen. Bij de transformatie van het gebied wijzigt het feitelijk gebruik van het erfpachtrecht. Indien het feitelijk gebruik afwijkt van de bestemming en bebouwing in het erfpachtcontract, is voorafgaande privaatrechtelijke toestemming van de gemeente vereist, naast de publiekrechtelijke toestemming. Het erfpachtcontract wordt in dat geval gewijzigd naar de nieuwe situatie. De gemeente werkt hieraan mee als overeenstemming wordt bereikt over het programma, realisatie van ambities en meerwaarde van de grond in de nieuwe situatie en de juridisch-planologische wijziging heeft plaatsgevonden.

Anterieure overeenkomst/exploitatieplan
Eigenaren die de grond in 'vol' eigendom hebben, betalen geen vergoeding van de meerwaarde zoals bij erfpacht het geval is. Wel worden de kosten van de grondexploitatie die de gemeente maakt op grond van afdeling 6.4 van de Wet



Figuur 69, referentiebeeld gestapelde bedrijvigheid, Van Nelle fabriek Rotteredam



Figuur 70, referentiebeeld gestapelde bedrijvigheid, Groothandelsgebouw Rotterdam

ruimtelijke ordening (Wro) voor het wijzigen van een bestemming verhaald op de initiatiefnemers. Dit zijn bijvoorbeeld de gemeentelijke kosten voor de planbegeleiding en voor het herinrichten van het openbare gebied (bouwrijp en woonrijp maken). Overeenkomstig artikel 6.12 Wro maakt de gemeente bij een wijziging van de bestemming een exploitatieplan waarin de kosten voor de initiatiefnemer worden bepaald. De gemeente mag hiervan afwijken als zij de kosten op een andere manier heeft verzekerd. Dit kan met een anterieure overeenkomst.
Hierin spreken gemeente en initiatiefnemer af welke kosten door de initiatiefnemer aan de gemeente worden afgedragen en aan welke voorwaarden het plan moet voldoen.

Planologische procedures
De gemeente kan met het juridisch-planologisch instrumentarium sturen en per situatie bekijken wat het beste past bij de transformatie, de voortgang en het belang van de door de gemeente gewenste ontwikkeling van het gebied. Het juridisch-planologisch proces wordt afgestemd op bouwplanniveau of meerdere bouwplannen. Het eigendom en de erfpachtrechten zijn per blok over verschillende kavels verdeeld. De gemeente verwacht van de erfpachters en eigenaren in het gebied dat zij de ontwikkeling per blok in onderlinge samenhang en afstemming organiseren.
Het huidige bestemmingsplan staat het huidige gebruik toe. Afwijking daarvan behoeft dus gemeentelijke instemming. De gemeente werkt in beginsel alleen mee aan wijziging van het juridisch-planologisch kader indien:

- De plannen passen binnen de kaders van het investeringsbesluit;
- de plannen van initiatiefnemers voldoen aan de ambities en kwaliteitseisen;
- deze plannen op privaatrechtelijk niveau zijn vastgesteld;
- de afspraken over programma, bestemmingswijziging, de wijziging van de erfpachtvergoeding of de exploitatiebijdragen (plankostenvergoeding, kosten bouw-en woonrijp maken) juridisch zijn vastgelegd.

Voor het wijzigen van het juridisch-planologisch kader staan twee wegen open: een nieuw bestemmingsplan door de gemeente of een uitgebreide WABO-procedure door de initiatiefnemers. In beide gevallen worden deze opgesteld op basis van input van de initiatiefnemers. Voor Sloterdijk 2 Zuid wordt gekozen voor een uitgebreide WABO-procedure omdat een nieuw intergraal bestemmingsplan opstellen niet haalbaar is.

5.5 Fasering

Het proces van planvorming kent een lange doorlooptijd. De ontwikkeling van Sloterdijk 2 Zuid zal per blok verlopen. Voor elk blok wordt hetzelfde proces aangehouden.

Het transformatieproces is ingedeeld in fasen. Elke fase binnen dit proces is een verdieping van de voorgaande. In deze paragraaf wordt een beschrijving en overzicht gegeven van de te doorlopen fasen.

Om sturing en grip te houden op het proces, worden in de verschillende fasen met eigenaren en erfpachters afspraken gemaakt en vastgelegd. In elke fase houdt de gemeente grip op de programmatische en ruimtelijke kwaliteit van het blok als geheel en de realisatie van de ambities. Tegelijkertijd zal de gemeente de ontwikkelende partijen hierbij begeleiden, maar ook tussentijds toetsen of de doelstellingen van de gemeente tot stand komen. De marktpartijen zullen voor (in ieder geval) de planvorming binnen het blok een samenwerking met elkaar moeten aangaan.

Het kan zijn dat een eigenaar of erfpachter in een van de fases niet tot afspraken kan of wil komen. De economische uitvoerbaarheid wordt niet gewaarborgd of er bestaat een verschil van inzicht in het te realiseren programma, de uitvoering van de ambities of de financiële condities.

Intentiefase
In deze fase levert de gemeente een startdocument aan de marktpartijen, waarin onder meer de kaders en ambities van de gemeente staan en een bandbreedte in de grondprijzen. In het startdocument doet de gemeente ook een voorstel voor het ontwikkelproces dat gemeente en de eigenaren en erfpachters gaan doorlopen. Aan marktpartijen wordt gevraagd om een intentieovereenkomst te ondertekenen waarin zij verklaren op blokniveau met elkaar te zullen samenwerken.

Zij stemmen in met de gemeentelijke uitgangspunten over de ambities en de programmatische ruimtelijke kwaliteit, en met het voorgestelde proces in de volgende fasen waarin gemeente en marktpartijen nauw zullen samenwerken. De looptijd van de intentieovereenkomst is in principe een half jaar en wordt verlengd waar nodig.

Voor blok 1 is dit proces al opgestart. In augustus 2018 is een intentieovereenkomst afgesloten. Deze is in februari 2019 verlopen. Medio februari 2020 wordt de overeenkomst met een jaar verlengd totdat het investeringsbesluit is vastgesteld. Voor blok 2, 3, 4 en 5 moet dit proces nog worden opgestart.

Verkenningsfase
Aan de hand van de geleverde documenten uit het startdocument, verkennen eigenaren en erfpachters in deze fase financiële haalbaarheid van de businesscase op blokniveau. De businesscase kan door de gemeente worden getoetst. Het eindproduct in deze fase is een haalbare businesscase, een schetsontwerp van het blok, opgesteld door vastgoedeigenaren en een besluit van marktpartijen om verder te gaan met het planproces. Deze afspraken worden vervolgens vastgelegd in een afsprakenbrief waarin de gehanteerde uitgangspunten staan over programmatische, ruimtelijke kwaliteit en ambities, evenals de haalbare businesscase. Deze afsprakenbrief wordt door zowel de gemeente als de markt ondertekend. De afsprakenbrief is het startsein voor ontwikkeling.

Planfase schetsontwerp/voorlopig ontwerp
De nadruk in deze fase ligt op de ruimtelijk-kwalitatief inhoudelijke uitwerking van het blok. De gemeente bewaakt op blokniveau de kwaliteit van de planuitwerking en stuurt aan op de daarvoor vereiste samenwerking tussen marktpartijen. De marktpartijen werken tijdens deze fase via het schetsontwerp en een volumestudie aan een voorlopig ontwerp op blokniveau, dat zicht geeft op een concrete uitvoering van de transformatie. Op het moment dat de marktpartijen beschikken over een voorlopig ontwerp, worden afspraken vastgelegd over de kwaliteit, fasering, programmatische invulling, financiën en de vorm van samenwerking tussen de partijen in het blok. Dit gebeurt in een ontwikkel- of realisatieovereenkomst. Deze overeenkomst vormt de contractuele basis voor de concrete planuitvoering.

Planfase definitief ontwerp
Deze fase resulteert in een definitief ontwerp kavelniveau op basis waarvan de uitvoering kan plaatsvinden. Er kan dan een juridisch planologisch kader worden gemaakt, afhankelijk van het definitieve plan of het Definitief Ontwerp. Met particuliere grondeigenaren worden (financiële) afspraken vastgelegd in een anterieure overeenkomst. Hierna kan het juridisch-planologisch kader in procedure worden gebracht.

Bouwplanfase
In deze laatste fase worden de nieuwe bestemmingen en het gebruik van de kavels dan wel het blok in een erfpachtaanbieding vastgelegd. Deze aanbieding leidt tot een notariële akte, waarmee – vanuit de erfpacht gezien – toestemming wordt gegeven om de kavels dan wel het blok te transformeren. In deze fase worden ook de juridisch-planologische procedures afgerond. De contractueel goedgekeurde bouwplannen vormen hiervoor de basis.

Voorbereidende fase voor de uitvoering
Deze fase staat in het teken van het bouwrijp maken van een kavel en het voorbereiden van de uitvoering. Het gebied wordt gefaseerd (afhankelijk van het tempo van de contractvorming en uitvoering van de bouwplannen) opgehoogd met zand.
Na een eventuele zettingsperiode (verschillend per deelgebied) kan een start worden gemaakt met de aanleg van bouwwegen en de mogelijke verlegging van kabels en leidingen.

Afhankelijk van de opgave, het tempo van contractvorming, de vaststelling van bestemmingsplannen en de uitwerking van de plannen door de ontwikkelaars, zou vanaf 2020 gestart kunnen worden met de uitvoering van de bouw.

Uitvoeringsfase
Voor Sloterdijk 2 Zuid zal een BLVC-kader (BLVC = Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) worden opgesteld. Het kader wordt voortdurend geactualiseerd op basis van de uitgewerkte plannen en het tempo van ontwikkeling. Van de uitvoerders in het gebied wordt een BLVC-plan (uitwerkingsplan) geëist. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte. Omdat het gebied gefaseerd wordt aangelegd, zal de gemeente ervoor zorg dragen dat het gebied tijdens de transformatie te allen tijde goed toegankelijk en leefbaar is. Ook de definitieve inrichting van de openbare ruimte wordt gefaseerd aangelegd.

5.6 Placemaking

Placemaking is in Sloterdijk 2 nodig om het gebied, vooruitlopend op de nodige transformaties, voor te bereiden op de gebruiks- en functieveranderingen. De verwachting is dat via (experimentele) placemaking bekendheid aan het gebied kan worden gegeven. Ook wordt op deze manier ondervonden welke vormen van cultuur en leisure goed werken in het gebied. De openbare ruimte zoals het toekomstige Rhônepark en de reeds ingezette tijdelijke ontwikkelingen bij Basisweg 63 zijn plaatsen waar placemaking gaat plaatsvinden. Vorm, omvang en programmering worden binnenkort verder afgestemd via communicatie platvormen zoals bijvoorbeeld de website van de Gemeente Amsterdam, Transformcity en de cultuurtafel Sloterdijk.



Figuur 71, referentiebeeld place making, keilewerf M4H Rotterdam



6

Beleidskaders

Figuur 72, gevel Truckland Amsterdam, Basisweg 47

Beleidskaders

6.1 Structuurvisie Amsterdam

Sloterdijk 2 Zuid is tot op heden aangewezen als grootschalig bedrijventerrein, dat zware bedrijven tot categorie 4.1 toestaat. De Structuurvisie Amsterdam 2040 (GR 2011) benoemt Sloterdijk 2 Zuid niet als ontwikkelgebied. De huidige ontwikkelingen hebben deze realiteit echter ingehaald. Hierdoor wijkt de investeringsnota af van het locatiebeleid en van de bedrijvenstrategie zoals opgenomen in de Structuurvisie. Het investeringsbesluit is het raadsbesluit waarmee met een concreet programma een stedelijk werkgebied met een gemengd karakter voor Sloterdijk 2 Zuid wordt vastgesteld. Dit programma wijkt af van de structuurvisie, maar sluit aan op de recent vastgestelde Bedrijfsstrategie (zie 6.2). Strijdigheid van het programma met de structuurvisie wordt zodoende opgeheven

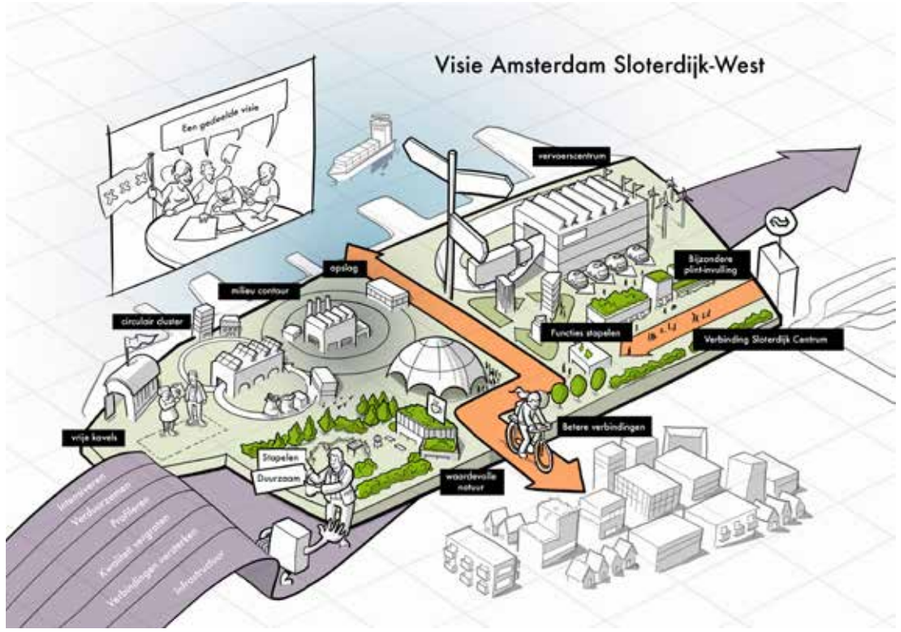
Sloterdijk 2 Zuid ligt niet in de Hoofdgroenstructuur. Aan de zuidzijde van de spoorbundel - buiten het plangebied - ligt een sportpark. Dit is onderdeel van de Brettenzone, de groene start richting Haarlemmermeer. Binnen het plangebied Sloterdijk 2 ligt een groene zone langs de Rhôneweg in aansluiting op de Brettenzone, dat onderdeel is van de in de Structuurvisie opgenomen stedelijk hoofdgroenstructuur. In deze groenzone is het Rhônepark geprojecteerd, passend in de bestaande kaders. Met het park kan zelfs een uitbreiding van de Hoofdgroenstructuur worden bereikt. Deze status past goed bij het stedelijk werkgebied met gemengd karakter, dat als stadsentree is aangemerkt in de Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West (zie 6.3). In de nieuwe Omgevingsvisie zal deze uitbreiding van de Hoofdgroenstructuur zijn beslag kunnen krijgen.

6.2 Bedrijfsstrategie 2020-2030

In de vastgestelde bedrijvenstrategie (mei 2020), is Sloterdijk 2 Zuid als verdichtingsgebied in de Ringzone benoemd in afwijking van de structuurvisie 2040. In reactie op het afnemend aanbod van en toenemende vraag naar bedrijfsruimte in de snel groeiende stad. Sloterdijk 2 is aangewezen als een werkgebied waar intensiveren en verduurzamen van bedrijfsruimte de opgave is. In het kader van toekomstbestendigheid is gesteld dat bij het noodzakelijk verdichten en stapelen – binnen de mogelijkheden - ook andere wenselijke functies kunnen worden toegevoegd. Het nabijgelegen
centrummilieu rond Station Sloterdijk biedt de condities om hier invulling aan te geven. Daarom is bij de vaststelling van de Bedrijvenstrategie 2020-2030 besloten dat Sloterdijk 2 zich onderscheidt van het Havengebied en derhalve geen onderdeel meer is van dit grootstedelijk werkgebied. In de
nota Ruimte voor de Economie van Morgen (2017) en het Kantorenplan (2019) is daaraan reeds eerder richting gegeven (zie 6.5 en 6.6).

Het gebied typeert zich door een ruimte te bieden aan een verscheidenheid aan bedrijvigheid:

- Traditionele bedrijfsgebouwen voor bedrijven met een maximaal kantooroppervlak van 30% toegestaan met een maximaal 2.000 m2 BVO ondersteunend aan het bedrijf.
- Nieuwe hybride bedrijfsgebouwen voor het vestigen van hybride bedrijven of creatieve maakindustrie als de bedrijven bereid zijn om in gestapelde vorm te huisvesten in Sloterdijk 2 Zuid. Deze kunnen zich huisvesten in een hoogwaardig bedrijfsgebouw waar tastbare, innovatieve en creatieve producten worden gemaakt die niet in een kantooromgeving gemaakt kunnen worden. Bij hybride bedrijven is een hoger percentage ondersteunend kan-



Figuur 73, thema's gebiedsvisie Sloterdijk West

toorprogramma (max 50%) mogelijk. Er zal nog verder onderzoek gedaan worden over de invulling van de hybride bedrijfsruimte.
- De kenmerken van een bedrijfsgebouw en hybride bedrijfsgebouw zijn een versterkte vloer, hoge plafonds, vrije overspanningen, laaddeuren en logistieke bereikbaarheid.

6.3 Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West

Met de Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West sorteert het college voor op de huidige maatschappelijk-economische ontwikkelingen. Westpoort is in de jaren zestig en zeventig aangelegd vanuit het ruimtelijke concept van zonering en het scheiden van functies. In de huidige ruimteschaarste en innovatieve ontwikkelingen en mogelijkheden, wordt anders aangekeken tegen de overgangszone tussen stad en industrieterrein. De Gebiedsvisie geeft aan hoe dit gebied zich kan ontwikkelen tot een 'aantrekkelijke stadsentree' en een 'circulaire werkplaats van de stad', goed verbonden met het havengebied en met de stadsnatuur van de Bretten'.

De toekomstige bebouwing van Sloterdijk 2 Zuid krijgt een stedelijk karakter dat het begin van de stad kenmerkt en waarin op de stad gerichte bedrijvenfuncties uitgeoefend worden. De gebiedsvisie kan beschouwd worden als een bouwsteen voor de nieuwe omgevingsvisie, waar deze dan alsnog met een raadsbesluit wordt bekrachtigd. De snelheid van uitgiftes van terreinen noopt er echter toe om vanuit het collegebesluit investeringsbesluiten voor te bereiden, die dan op zichzelf een raadsbesluit vergen.

Volgens de Gebiedsvisie spelen in geheel Sloterdijk West de volgende thema's:

- Ruimte voor bedrijvigheid. Bedrijvigheid die uit transformatiegebieden elders in de stad verplaatst moet worden, kan deels in Sloterdijk West een plaats vinden.
- Duurzame gebiedsontwikkeling. In Sloterdijk West liggen met name kansen op het vlak van circulaire bedrijvigheid, uitwisseling van reststromen en duurzame mobiliteit.
- Openbare ruimte en infrastructuur. De bereikbaarheid van Sloterdijk West met de fiets en het openbaar vervoer behoeft verbetering. Ook de verblijfskwaliteit en het aanwezige groen kunnen verbeterd.
- Milieu. De huidige milieucontouren van Westpoort worden als uitgangspunt gehanteerd, zodat de autonome groei en de transitie van Port of Amsterdam de ruimte krijgt. Rekening moet worden gehouden met de transportroutes voor gevaarlijke stoffen en bedrijven die met gevaarlijke stoffen werken. Het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) legt beperkingen op ten aanzien van bouwhoogtes.
- Cultuur. Het toevoegen van kunst en cultuur helpt Sloterdijk West transformeren naar een (meer) stedelijk gebied.

6.4 Koers 2025

Koers 2025 bevat het plan van aanpak voor de bouw van 50.000 huizen tot 2025, met de strategische keuzes die daarbij horen. De Amsterdamse ontwikkelstrategie richt zich vooral op het realiseren van voldoende woningen in kwalitatief hoogwaardige, gemengde stedelijke milieus. Dit stedenbouwkundige plan gaat over werken en is dus niet benoemd in Koers 2025.

6.5 Ruimte voor de Economie van Morgen

In Ruimte voor de Economie van Morgen, de economische uitwerking van Koers 2025, wordt Sloterdijk 2 Zuid als kansrijk gebied gezien.
De inschatting is dat ruim een verdubbeling van de bestaande bedrijvigheid (circa 92.000 m2) mogelijk is. Ruim 50% zal uit stadsverzorgende bedrijvigheid bestaan (inclusief creatieve maakbedrijven), bij voorkeur uit de transformatiegebieden. Gestreefd wordt naar een divers aanbod aan bedrijfsruimten, zowel qua betaalbaarheid als grootte. Dan hebben ondernemers de kans een bedrijvencarrière te maken binnen het gebied. Circa 4% wordt ingevuld met broedplaatsen en cultuur. Het is een uitdaging om dit 'werkkarakter' zichtbaarder te maken, bij voorkeur in de plinten.

6.6 Kantorenplan 2019-2026

De Kantorenstrategie 2017 heeft op basis van marktanalyse 60 000 m2 kantoorruimte toegewezen aan Sloterdijk 2 Zuid. Dit volume wordt zoveel mogelijk aan de station zijde gesitueerd, waar mogelijkheden zijn voor de hoogbouw waarin kantoren goed passen.

Voor het kavel van motion building (behoort tot het bestemmingsplan van Sloterdijk Centrum) is een separate afwijking van het kantoorvolume van toepassing. Het maximale aantal meters voor deze kavel is 39.000 m2 BVO-kantoor en 5.000 m2 BVO aan voorzieningen. Deze aantallen staan los van het programma van Sloterdijk 2 Zuid.

6.7 Horecabeleid

Horeca en leisure dragen in grote mate bij aan het verbeteren van de levendigheid en veiligheid op bedrijventerreinen. Daartoe is in 2014 specifiek Detailhandelsbeleid opgesteld voor Westpoort, waarin ook al rekening werd gehouden met het veranderende karakter van Sloterdijk Centrum en de woningbouwmogelijkheden.

Voor Sloterdijk 2 is daarin het volgende aangegeven: In Sloterdijk 2 is ruimte voor een gebiedsondersteunende (lunch-) restaurant of café. Leisure met een klein gebruiksoppervlak (maximaal 2.500

m2 BVO) is mogelijk uitsluitend in het deel van Sloterdijk 2 Zuid dat zich binnen een straal van 800 meter van station Sloterdijk bevindt (in het westen tot aan de Mekongweg). Voor leisure van het soort 'cultuur en ontspanning' (zoals een museum, theater of art house en bioscoop) is Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1 of Haven binnen de ring de aangewezen plek en is op Sloterdijk 2 geen ruimte. Toevoeging van leisure functies is alleen mogelijk als geen sprake is van toename van de parkeerdruk en de bereikbaarheid van het gebied gegarandeerd blijft. Daarnaast is binnen een straal van 800 meter van station Sloterdijk (tot de Mekongweg) ruimte voor maximaal 2 nachtzaken (partycentrum of nachtclub) met een maximale grootte van 2.500 m2 BVO per nachtzaak.

Dit betekent dat er vooralsnog met de aanwezigheid van partycentrum Rhône en nachtclub The Box geen ruimte is voor nieuwe nachtzaken in Sloterdijk 2. Voor grootschalige leisure of hotel is geen ruimte binnen het huidige bestemmingsplan. In totaal mag maximaal 10% van het bebouwd oppervlak in Sloterdijk 2 worden ingenomen door voorzieningen.
De mogelijkheden die voor Sloterdijk 2 Zuid worden gegeven kloppen nog goed met de huidige wensen. Verder wordt gedacht aan bevolkingsgerichte voorzieningen, niet zijnde maatschappelijke voorzieningen of zorg. Voorbeelden zijn indoorsport, lifestyle & gezondheid, en voedingscentra.

Het bebouwingsvolume in Sloterdijk 2 Zuid wordt hoger en daarmee groeit ook de behoefte aan horeca en leisure. De vraag is of de maximale 10% regeling blijft gelden bij intensivering van het bebouwingsoppervlak of dat dit percentage genomen moet worden over het totale BVO.

6.8 Overnachtingsbeleid

Het overnachtingsbeleid is van toepassing. Sloterdijk 2 Zuid is een nee, tenzij gebied en daarom dient een nieuw initiatief te voldoen aan de criteria uit het overnachtingsbeleid Deel I (uniek concept, duurzaamheid, buurtbetrokkenheid en sociaal ondernemerschap). Het initiatief wordt aan de hand van een stappenplan o.a. beoordeeld of een concept uniek of onderscheidend is en inspeelt op een specifieke doelgroep of behoefte. Serviced apartments is op zichzelf geen uniek onderscheidend concept.

In december 2019 is bij de vaststelling van de gebiedsvisie Sloterdijk West door het college, het volgende in opgenomen:
"In het kader van het coalitieakkoord stelt het college voor om een voorstel om serviced apartments in Sloterdijk 2 zuid aan de Rhoneweg 54 uit te werken . Met deze pilot worden de kaders voor serviced apartments aangevuld".

De vorm serviced apartments valt planologisch onder de logiesfunctie. Een initiatief voor serviced apartments dient te worden getoetst aan het overnachtingsbeleid, omdat dit een logiesfunctie is en het overnachtingsbeleid het kader is waaraan een Horeca VI functie dient te worden getoetst.
Er is nog geen apart beleid voor serviced apartments. In het coalitieakkoord van mei 2018 is wel afgesproken dat hier beleid op wordt ontwikkeld. Om de mogelijke randvoorwaarden voor dat nieuwe beleid te testen wordt een pilot met serviced apartments gedaan in dit gebied (blok 5).
Indien de randvoorwaarden t.a.v. serviced apartments haalbaar zijn gebleken kan het college besluiten om het overnachtingsbeleid aan te vullen met criteria die alleen voor serviced apartments gelden. Indien het college besluit het overnachtingsbeleid aan te passen, zal er naast aparte criteria voor serviced apartments op een gebiedskaart worden aangeduid in welke gebieden serviced apartments zullen worden toegestaan".

Via deze pilot in Sloterdijk 2 Zuid wordt invulling gegeven aan dit voorstel. Serviced apartments is een vorm van logiesaccommodatie bedoeld voor werknemers van internationals uit de omgeving en studenten, die daar voor minimaal vier weken tot maximaal één jaar kunnen verblijven. De ligging van Sloterdijk2 Zuid tegen een groot havengebied, waar veel internationaal georiënteerde bedrijven gevestigd zijn, biedt hier goede mogelijkheden voor. Ook de goede ontsluiting van het gebied met het openbaar vervoer dank zij de nabijheid van Station Sloterdijk is gunstig. Bovendien concurreren serviced apartments in dit gebied niet met de overspannen woningmarkt van de stad, omdat in Sloterdijk 2 Zuid de woonfuncties uitgesloten blijven. Het gebied is weliswaar op basis van het nieuwe locatiebeleid (Bedrijvenstrategie 2020-2030) aangewezen voor verdichten en verduurzamen, maar Sloterdijk 2 Zuid is nog steeds als buitenrand onderdeel van een gezoneerd industrieterrein. Uitgangspunt is de serviced apartments aan de Rhônewegzijde van het terrein een plek te geven (aan het Rhônepark). De noordzijde ligt immers dicht tegen gevaarlijke stoffen-routes en lawaaierige bedrijven aan. In bijlage K staat een marktanalyse van serviced apartments.

6.9 Detailhandel

Volgens het Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 dient detailhandel gericht te zijn op consumenten/bewoners en moet daarom gevestigd zijn in of in de nabijheid van woonwijken. In Sloterdijk Centrum wordt 5.000 m2 detailhandel toegestaan, passend bij het woonprogramma aldaar. In Sloterdijk 2 Zuid is er geen ruimte voor detailhandel.

Business to business stores (groothandel) zijn toegestaan. Business to Consumer is beperkt tot ondergeschikte detailhandel tot 50 m2, conform het huidige beleid.

Ondergeschikte detailhandel
In het gebied vestigt zich creatieve maakindustrie. Deze zal een vorm van ondergeschikte detailhandel voor het verkopen van de eigen producten willen voeren. Maximaal 20% van het bedrijfsvloeroppervlak (tot maximaal 50 m2 per bedrijf) mag hier als winkel worden gebruikt.

6.10 Openbare ruimte

Op 8 juni 2017 is de Visie Openbare Ruimte 2025 vastgesteld door de gemeenteraad. De directe aansluiting van Sloterdijk 2 Zuid op het centrumgebied Sloterdijk Centrum dat rond het Station Sloterdijk ligt, heeft mede geleid tot de visie om Sloterdijk 2 Zuid te transformeren naar een Stadsentree: een gemengd werkgebied in stedelijke dichtheid, zoals in de Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West is beschreven (zie 6.3) en de Bedrijfsstrategie, Amsterdam Duurzaam Productief (6.2).

De Transformatorweg (Sloterdijk 1) en het oostelijk deel van de Basisweg (Sloterdijk Centrum) zijn in de Visie Openbare Ruimte aangewezen als potentiële stadstraat. Sloterdijk 2 Zuid aan het westelijk deel van de Basisweg ligt in het verlengde hiervan en vormt met de nieuw te vormen stadsentree de overgang hiernaartoe.

6.11 Groen

Een van de randvoorwaarden voor een leefbare, complete stad is een divers en hoogwaardig voorzieningenniveau. Ook de aanwezigheid van voldoende hoogwaardig groen valt daaronder. In de nota Amsterdamse referentienorm voor

maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen (2018) zijn normen opgenomen die moeten garanderen dat in ontwikkelgebieden voldoende groen van voldoende kwaliteit wordt gerealiseerd. Het gaat hierbij om woongebieden. Voor bedrijventerreinen zijn geen normen voor groen opgenomen. Toch is groen ook hier een belangrijke kwaliteitstoevoeging.

De kwaliteit van groen wordt in ontwikkelgebieden bepaald door drie normen:

- Een norm voor gebruiksgroen: verblijven en recreëren, minimaal 0,5 hectare aaneengesloten en 60% levend groen.
- Een norm voor ecosysteem groen: voor ecosystemen (klimaatadaptief, beleving, gezondheid en natuurinclusief).
- Een afstandsnorm: buurtgroen 250 meter, stadsparken 750 meter. Buurtgroen als stadsparken dienen te voet binnen circa 10 minuten te bereiken te zijn.

De extra eis is 30% groene daken, zie duurzaamheidskader paragraaf 3.7. In hoofdstuk 4 zijn de uitgangspunten opgenomen voor de openbare ruimte.

Met het Rhônepark ten zuiden van de Rhôneweg wordt qua oppervlakte en nabijheid ruimschoots voldaan aan deze normen. Wellicht wordt het Rhônepark toegevoegd aan de technische Hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Een nadere procedure dient dit nog vast te stellen. Wel dient de inrichting van het park een kwaliteitsslag te ondergaan op verblijven en recreëren, ter ondersteuning van het beoogde hoogwaardige werkmilieu. Het park kan ook voor de (toekomstige) bewoners van Sloterdijk Centrum een belangrijke rol spelen. Het ligt grotendeels binnen de afstandsnorm van 750 meter voor deze wijk, waar weinig ruimte is voor groen. Het Rhônepark kan bijdragen aan de opvang van hemelwater, tegelijk dient het park ook bestand te zijn tegen droogte.

Het park grenst aan het zuidelijk gelegen dijklichaam van de spoorbundel. Van oudsher vervult het talud van spoordijken een grote rol in de ecologische structuur voor planten, insecten en dieren, doordat ze relatief ontoegankelijk zijn en verschillende groengebieden doorkruisen. Bij de inrichting van het Rhônepark dient de soortenrijkdom van deze rand te worden versterkt.
Dat kan door een faunadoorgang of -verbinding te realiseren, die het mogelijk maakt de Seineweg over te steken.
Verder kan een verbinding onder het spoor worden meegenomen in de parkinrichting. De ecologische waarden kunnen vergroot worden door de aanleg van een watergang met natuurvriendelijke oevers langs de Basisweg.

6.12 Parkeren

In het huidige bestemmingplan is de parkeernorm voor bedrijven geregeld, namelijk maximaal 1 parkeerplaats per 125 m2. Voor de overige functies is de norm niet vastgelegd en is de Nota Parkeernormen Auto van toepassing. Sloterdijk 2 is in dat kader aangewezen als B-gebied, met de daarbij behorende normen. Blok 1 en blok 2 worden omgezet naar een A-locatie gezien de ligging dicht bij het station.
Op dit moment is in het gebied nog geen gereguleerd parkeren. Het gevolg daarvan is dat de parkeerruimte in de openbare ruimte nu veel gebruikt wordt door forensen, die in Sloterdijk 2 parkeren om vervolgens verder te reizen met het openbaar vervoer of op de fiets. De parkeerdruk is daardoor zeer hoog. In eerste half jaar van 2021 wordt naar verwachting betaald parkeren in het gebied ingevoerd. Na de invoering daarvan zal de parkeerdruk vermoedelijk afnemen.

Met de toename van programma én de invoering van gereguleerd parkeren, kan in overleg met de directie Verkeer en Openbare Ruimte van de gemeente gekeken worden of het gebied binnen 800 meter van station Sloterdijk ook als A-gebied kan worden aangewezen. Daarmee zou de parkeernorm (voor onder andere kantoren) dalen naar maximaal 1 parkeerplaats per 250 m2 BVO.

In de gewenste eindsituatie wordt de autoparkeerbehoefte van bedrijven opgelost op de eigen kavel en wordt het aantal autoparkeerplaatsen op de eigen kavel zo laag mogelijk. Bedrijven kunnen geen aanspraak maken op parkeervergunningen. De parkeerruimte in de openbare ruimte is vooral gericht op (incidentele) bezoekers van het gebied. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer wordt zo maximaal gestimuleerd en de druk op de omliggende auto-infrastructuur wordt zo laag mogelijk gehouden.

De gemeente stimuleert het gebruik van deelconcepten. De inzet op deelgebruik van al dan niet elektrische auto, (bak)fiets en andere voertuigen kan een belangrijke bijdrage leveren aan een betere luchtkwaliteit en het reduceren van de benodigde stallingsruimte.

Naast de normen voor de auto is ook de Nota Parkeernormen Fiets en scooter van toepassing. Volgens deze nota zullen alle nieuwe gebouwen in het gebied flink wat ruimte moeten reserveren voor (gebouwde) stallingsvoorzieningen voor de fiets. Ervaring leert dat deze ruimtebehoefte in de ontwerpfase wordt onderschat. Deze nota kent harde minimumnormen. Daarnaast hanteert de gemeente richtlijnen om kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren.

Voor het gemengde programma heeft Verkeer en Openbare Ruimte het volgende advies gegeven ten aanzien van de (maximale) autoparkeernormen. De hieruit voortvloeiende parkeercapaciteit dient op eigen terrein te worden gerealiseerd. Op straat wordt alleen ruimte geboden voor kort parkeren en kort laden en lossen. Langer laden en lossen dient op eigen terrein plaats te vinden (loadingdocks).

6.13 Culturele broedplaatsen en vrijplaatsen

Broedplaatsen
Om de diversiteit van de stedelijke voorzieningen en het creatieve vermogen in stedelijk gebied een plek te kunnen blijven geven, heeft de gemeente het broedplaatsenbeleid opgesteld (Subsidiebesluit Broedplaatsen 2017). Verspreid over de stad is vastgoed aangewezen waar kunstenaars of kunstenaarscollectieven en creatieve ondernemers betaalbare (gesubsidieerde) ruimtes kunnen huren. Bureau Broedplaats regelt de aanvragen en toewijzingen.

Sloterdijk 2 Zuid bevat nu geen aangewezen broedplaatsen, maar een atelier-verzamelgebouw zou hier in principe goed passen, al dan niet met een eigen tentoonstellingsruimte of galerie (ondergeschikt). Andere culturele functies die denkbaar zijn en onder een functietypologie 'bedrijf' passen, zijn theaterkunsten (oefenruimtes, podiumproductie in combinatie met kleine voorstellingsruimtes). Voor grote uitvoeringen zijn centrumlocaties geschikter dan bedrijventerreinen.

Vrijplaatsen
Plekken in Amsterdam waar traditioneel een 'tegencultuur' kon ontstaan zijn door het verdichten van de stad zo goed als weggedrukt. Het huidige college hecht echter aan de tegencultuur en heeft een bestuursopdracht gegeven tot het beschermen van rafelranden van de stad en het vinden van nieuwe vrije ruimte (Plan van aanpak Bestuursopdracht Vrije Ruimte, juni 2019). Ook Sloterdijk 2 Zuid zou in aanmerking kunnen

Investeringsnota Sloterdijk 2 Zuid

komen voor niet commerciële initiatieven die van onderop worden vorm gegeven. Voorbeelden daarvan zijn rustplekken midden in de stad, buurtinitiatieven op braakliggende terreinen, kleine wooncoöperaties met een culturele ruimte, vernieuwende niet-commerciële nachtcultuur en grotere vrijplaatsen aan de rand van de stad.

Sloterdijk 2 Zuid lijkt minder geschikt voor het vinden van nieuwe vrijplaatsen. Er wordt immers een verdichting van programma voorgestaan en daar waar het gebied eerst een stadsrand was, beogen de stedenbouwkundige uitgangspunten de nieuwe ruimtelijke context als stadsentree beter te benutten en benadrukken. Wellicht dat er alternatieve vormen van vrijplaatsen mogelijk zijn.

6.14 Onderzoeken

In deze paragraaf staat een samenvatting van de uitkomsten van verschillende onderzoeken. Per onderzoek worden de belangrijkste punten benoemd. De details en uitwerkingen staan in de respectievelijke bijlagen.

MER-beoordeling (nog te maken)

De huidige verwachting is dat de eventuele nadelige gevolgen voor het milieu door de ontwikkelingen in het plangebied Sloterdijk 2 Zuid geen directe aanleiding geven voor het maken van een milieueffectrapport (MER). In de beoordeling van de mer-plichtigheid moet worden meegenomen dat het plangebied deel uitmaakt van de ontwikkelingen in Sloterdijk West zoals die zijn opgenomen in de Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West. In bijlage J wordt een toelichting gegeven op de MER-beoordeling.

Externe veiligheid en milieucategorie bedrijven

De ruimtelijke ontwikkelingen in Sloterdijk 2 Zuid liggen dicht bij een hoge druk aardgasleiding, een spoorroute met gevaarlijke stoffen en een route voor gevaarlijke stoffen over de weg. In de ontwikkeling wordt rekening gehouden met deze risicobronnen. Voor de aardgasleiding is in ieder geval een verscherpt beheerregime nodig. Daarnaast wordt onderzocht of de leiding tevens extra beschermd kan worden met fysieke maatregelen om het risico voor de gebruikers in het gebied verder te verlagen.

In de plannen zijn voorzieningen voor minder-zelfredzame personen voorzien. Deze moeten buiten de 100% letaliteitsafstand gerealiseerd worden om te voldoen aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid van de gemeente Amsterdam.

Daarbij is er een doorkijk gemaakt naar de toekomstige Omgevingswet. De daaruit volgende aandachtsgebieden zijn bepaald. Dit zijn brand (BAG), explosie (EAG) en toxisch (TAG). Geadviseerd wordt om binnen de aandachtsgebieden omgevingsmaatregelen en bouwkundige maatregelen te nemen om personen binnenhuis te beschermen, in ieder geval voor zeer kwetsbare gebouwen, zoals basisscholen, centra voor kinderopvang en ziekenhuizen.

Watertoets

De belangrijkste conclusies van de watertoets zijn:

- Het huidige Sloterdijk 2 Zuid bevat geen oppervlaktewater.
- In het Rhônepark is in oost-west richting een primaire waterkering.
- In het oost- en zuiddeel van Sloterdijk 2 Zuid is een kleine ontwatering: minder dan de gewenste ontwateringsnorm van 90 centimeter onder maaiveld. In de rest van het gebied is deze ontwatering wel beschikbaar.
- De huidige Basisweg vormt een hemelwaterknelpunt, mede door het lage maaiveld.

Op basis van de conclusies zijn adviezen geformuleerd voor het oppervlaktewater, waarvoor een nieuwe watergang voldoende kan zijn waarmee ook het hemelwater afgevoerd kan worden. Het is noodzakkelijk voor het oplossen hemelwaterknelpunten en versterking van de ecologische waarde van het gebied. Wat betreft het grondwater dient het gebied deels opgehoogd te worden naar +0.3 meter of hoger. Dit geeft ook meer infiltratiekansen voor hemelwater. De kavels dienen waterneutraal te worden uitgevoerd (60 millimeter hemelwater of meer vasthouden gedurende 24 uur) en ondergrondse parkeergarages moeten grondwaterneutraal te zijn. Aansluitend kan de waterkering circa 40 meter naar het zuiden verlegd worden.

Luchtkwaliteit

Het gebied binnen de ring A10 heeft al in 2025 te maken met eisen voor uitstootvrije mobiliteit. Bij de inrichting dient rekening gehouden te worden met de luchtkwaliteit. Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) geeft richtlijnen. Deze betreffen onder meer de aanleg van openbare laadinfrastructuur, groen en de afstand van doorgaande wegen tot gevels. De Richtlijn Laadinfra Parkeergarages geeft aan welke laadinfrastructuur minimaal aangelegd en voorbereid moet worden bij de ontwikkeling van parkeergarages.

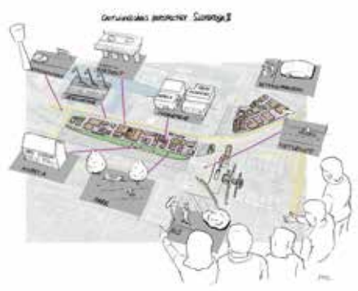
Flora en fauna

De provincie Noord-Holland gaat over de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland in de provincie. Verder is ook gemeentelijk beleid relevant, namelijk de Hoofdgroenstructuur en de Ecologische Structuur. Nader onderzoek is uitgevoerd naar de vleermuizen in het gebied.

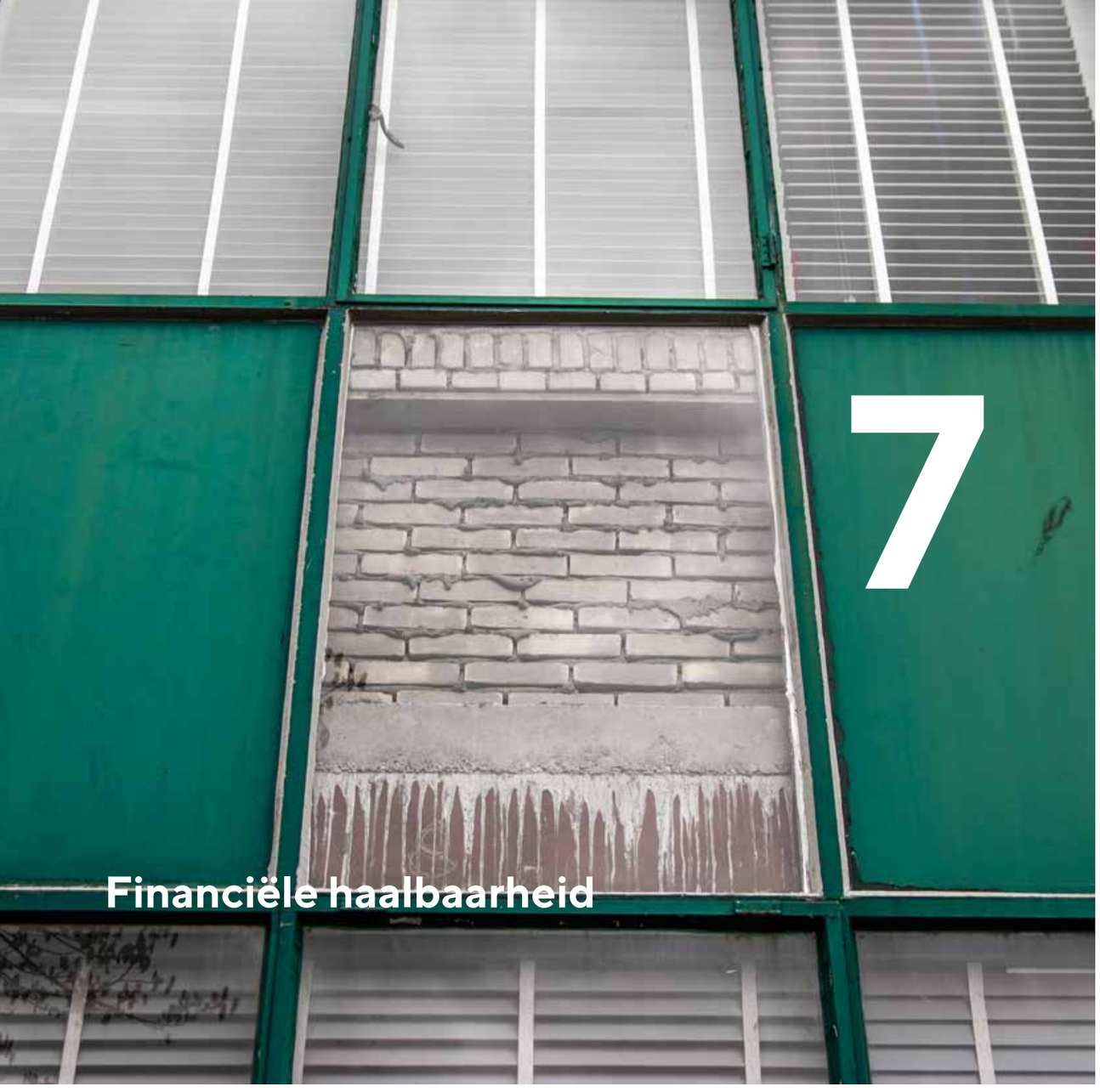
Het bomenonderzoek geeft aan dat de kwaliteit van de bomen goed is en de bomenstand ongemoeid kan worden gelaten. Voor de Quickscan flora en fauna is een nadere beschouwing van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden uitgevoerd.

6.15 Maatschappelijke voorzieningen winterkoudeopvang

Amsterdam groeit, verandert en intensiveert. Om deze ontwikkelingen goed op te kunnen vangen, bouwen we de komende jaren 50.000 extra woningen. Meer woningen en inwoners betekent ook meer behoefte aan maatschappelijke voorzieningen. In Sloterdijk 2 Zuid is daarom ruimte gereserveerd voor een winterkoudeopvang. De winterkoudeopvang is een voorziening waar dak- en thuislozen in de winter, van november tot en met april kunnen overnachten bij lage temperaturen.



Figuur 74, ontwikkelingsperspectief sloterdijk 2 zuid



7

Financiële haalbaarheid

Figuur 75, gevel Ovec Multiservice B.V. Basisweg 27,

Financiële haalbaarheid

7.1 Grondexploitatie

In de ontwikkelstrategie van Sloterdijk 2 Zuid is het plan om voor de bestaande bedrijven transformatie- en verdichtingsvoorstellen in een stedenbouwkundig plan op te nemen op basis van co-creatie, samen met de circa 30 vastgoedeigenaren. Uitgangspunt is dat de vastgoedeigenaren per blok zelf samen gaan herontwikkelen. Met deze verdichting zal het metrage voor bedrijfsruimte toenemen. Dit is een belangrijke doelstelling van de gebiedsvisie, omdat de ruimte voor bedrijven schaars is. Gestapelde bedrijven zonder toevoeging van overig (meer lucratief) programma in een bestaand gebied is complex. Met de gewenste programmamenging, juist op deze locatie dicht bij het Station Sloterdijk, met commerciële voorzieningen zoals kantoren, horeca en leisure, kan het lukken om deze transformatie van de grond te krijgen.

Voor blok 1 van Sloterdijk 2 Zuid is een intentieovereenkomst afgesloten. Het is de bedoeling dat nadat het investeringsbesluit door de gemeenteraad is vastgesteld, deze eigenaren op basis van een goedgekeurd schetsontwerp een afsprakenbrief tekenen met de gemeente. Daarna kan de juridisch-planologische procedure starten. Dit is een uitgebreide WABO indien dit gebeurt voordat de nieuwe Omgevingswet van kracht is.

Voor deze businesscase staat de vraag centraal: Zijn de ontwikkelingen die in het stedenbouwkundig plan worden voorzien financieel haalbaar voor zowel de vastgoedeigenaren als een sluitende grondexploitatie voor de gemeente. Per blok wordt dit uitgerekend in de blokpaspoorten.

In Sloterdijk 2 Zuid is 56% van de gronden uitgegeven in erfpacht en is 44% van de grond particulier eigendom. Voor wat betreft de opstallen staat 49% van de opstallen op erfpachtgrond en 51% van de opstallen op particulier grond.

In deze globale doorkijk is ervan afgezien om voor elk blok met specifieke rendementseisen te werken.

In dit stedenbouwkundig raamwerk worden de programma's gedifferentieerd naar de 5 blokken. Het is de verwachting dat de transformatie 20 jaar gaat duren. Als onderlegger voor de ontwikkeling van Sloterdijk 2 Zuid geldt het programma zoals opgenomen in de Gebiedsvisie Sloterdijk West.

7.2 Economisch draagvlak

In het gebied van Sloterdijk 2 Zuid zijn geen uitgeefbare kavels beschikbaar. De gebiedsontwikkeling is geheel afhankelijk van particuliere initiatieven van gebouweigenaren (erfpachters) en particuliere grondeigenaren. Er worden geen anticiperende aankopen gedaan. Door middel van blokgesprekken wordt ingezet op realisatie van een gemengd programma per blok waarmee nieuwe functies in het gebied geïntroduceerd worden (met name kantoren, serviced apartments en culturele functies).

Voor de gebiedsontwikkeling ontwikkeling van Sloterdijk 2 Zuid is geopteerd voor een conservatieve prognose van de ontwikkeling. Circa 50% van het potentieel kan worden ontwikkeld tussen 2020 en 2030 en de andere 50% tussen 2030 en 2040.

Volgorde en tempo van ontwikkeling

De volgorde van de ontwikkeling verloopt vanuit het oosten naar het westen van het plangebied. Vanaf 2020 zullen de Blokken motion building en blok 1 al starten met planontwikkeling. Dit komt omdat het programma onderdeel kantoren op die locaties goed passen .
De gesprekken met de ontwikkelaars zijn gaande

Kengetallen			
OPPERVLAK IN M²	TOTAAL	GEMEENTE	PARTICULIER
Bestaande kavels	104.744	59.416	45.328
Grondeigendom	100,00%	56,72%	43,28%
FSI huidig	0,875	0,757	1,030
Bestaand bvo m²	91.621	44.951	46.670
In %	100,00%	49,06%	50,94%

Figuur 76, kengetallen

Sloterdijk 2 Zuid	Huidig m² BVO		In % huidig totaal	Minimaal programma m² BVO	Maximaal programma m² BVO
Categorie bedrijf subtotaal	**83,592**		**92%**	**128,000**	**161,500**
Bedrijfsruimten		83,592	92%	98,000	120,000
Waarvan transparante Bedrijfsplinten****		-	-	10,000	10,000
Creatieve maak industrie (hybride bedrijfsruimte)*		-	-	30,000	41,500
Kantoor subtotaal	**1,419**		**2%**	**45,000**	**60,000**
Kantoor (uitsluitend blok 1 en blok 2)		1,419	2%	45,000	60,000
Commercieel subtotaal	**5,902**		**6%**	**20,600**	**41,000**
Serviced apartments, horeca 7 (**) (***)		-	-	12,000	21,000
Leisure		2,762	3%	1,000	10,000
Horeca 2,3,4		3,140	3%	7,600	10,000
Cultuur/maatschappelijk subtotaal	**-**		**0%**	**8,000**	**16,500**
Onderwijs vak		-	-	4,500	5,500
Winterkoude opvang		-	-	1,000	1,000
Cultuur		-	-	1,000	5,000
Broedplaats		-	-	1,500	5,000
Totaal	**90,913**		**100%**	**201,600**	**279,000**

*Creatieve Industrie, hybride bedrijfsruimte: Een hoogwaardig bedrijfsgebouw waar tastbare, innovatieve en creatieve producten worden gemaakt die niet in een kantooromgeving gemaakt kunnen worden. Met de kenmerken van een versterkte vloer, hoge plafonds, vrije overspanningen, laaddeuren en logistieke bereikbaarheid.Nader onderzoek moet de exacte verhouding tussen bedrijfsvloer en kantoorvloer uitwijzen.
** Serviced apartments is een vorm van extended stay (Horeca 7) met de doelstelling minimaal 4 weken en maximaal 1 jaar als verblijfsaccommodatie bestemd voor tijdelijk internationaal personeel. Onder voorbehoud, voorlopig voorstel programma (zie toelichting pagina 106).
*** Afhankelijk van het nog te ontwikkelen beleid voor serviced apartments in Amsterdam wordt het programma vrijgegeven voor Sloterdijk 2 zuid
**** De situering van transparante bedrijfsplinten is gelegen aan de Basisweg en Rhôneweg

Figuur 77, programma Sloterdijk 2 zuid

en verlopen tot dusver positief. Voor de blokken motion building, blok 1 en blok 2 zijn de programma onderdelen ook al beleidsmatig vastgesteld in o.a. de kantorenstrategie en bedrijvenstrategie m.u.v. het programma onderdeel serviced apartments. Serviced apartments is een nieuwe functie die is opgenomen in het college akkoord uit 2017 ter vervanging van de short stay functies in de stad. In december 2019 is door B&W besloten, via de vaststelling van de gebiedsvisie Sloterdijk west, de nieuwe functie als pilot op te nemen in het Sloterdijk 2 gebied. Met de initiatiefnemer van de pilot aan de Rhoneweg 54 wordt een nader te bepalen termijn afgesproken om de pilot te evalueren. Effectueren van de nieuwe functie voor het ontwikkelingsgebied Sloterdijk Zuid kan pas nadat het college besluit het beleid aan te passen en zo ja, in welke gebieden serviced apartments zijn toegestaan.

Uitgaande van bovenstaand genoemde ontwikkelingen is uitgegaan van de volgende ontwikkeling per blok:

- Blok 1 periode: 2020-2025 (100% ontwikkeling zijnde 92.000 m2 BVO)
- Blok 2 periode 2022-2030 (75% ontwikkeling zijnde 58.375 m2 BVO)
- Blok 3 periode 2023-2030 (25% ontwikkeling zijnde 19.750 m2 BVO)
- Blok 4 periode 2023-2030 (25% ontwikkeling zijnde 22.750 m2 BVO)
- Blok 5 periode 2021-2030 (75% ontwikkeling zijnde 24.325 m2 BVO)
- Motion building blok periode 2020-2025 (100% ontwikkeling zijnde 44.000 m2 BVO)

Het programma dat wordt uitgevoerd in de periode 2020-2030 is het minimale programma (circa 50%) voor het gebied waar een FSI 4 gemiddeld als maximum is aangegeven. Het minimale programma in het stedenbouwkundig plan komt overeen met de reeds vastgestelde Gebiedsvisie Sloterdijk West.

De aanpassingen in de openbare ruimte worden pas uitgevoerd nadat de er een omgevingsvergunning wordt verleend voor blok 1. De eerste aanpassingen zullen zijn het profiel van de Rhoneweg en de ontwikkeling van het Rhonepark. Daarna volgt de aanpassingen van de ventweg aan de Basisweg en de tussenstraten in het gebied. Uiterlijk 2030 zal de openbare ruimte in het gebied zijn aangepast conform de ontwerpen zoals aangeven in het Stedenbouwkundig plan.

Blokontwikkeling

De gebiedsontwikkeling vindt plaats per blok en wordt door de erfpachters herontwikkeld. De gemeente heeft alleen in blok 5 een kavel met pand verhuurd en kan deze als tender laten ontwikkelen in een blokontwikkeling voor blok 5. Er is gekozen voor een zogenaamde integrale blokontwikkeling benadering waarin de erfpachters met elkaar gezamenlijk een blokontwerp maken. Omdat de blokken groot zijn is een opdeling in 2 of 3 delen ook mogelijk zolang het totale programma van het blok ook wordt uitgevoerd en alle (duurzaamheid)seisen en beleidsuitgangspunten van gemeentezijde ook zijn meegenomen in de ontwerpen. Voor de ontwikkeling zijn we dus afhankelijk van de samenwerking tussen de erfpachters. De rol van de gemeente is kaderstellend, faciliterend en toetsend. Via zogenaamde blokgesprekken wordt getracht samenwerkingsvormen te formeren en het ontwerpproces te begeleiden.

Gemengd programma

Voor ieder blok is een programma samengesteld met functies afhankelijk van de positie in het gebied. Kortbij het treinstation Sloterdijk (blok 1 en 2 en motion building) zal de kantoorfunctie en Serviced Apartments functie veelal worden ontwikkeld en vanaf blok 3 t/m 5 zal veel meer het accent liggen op creatieve maakindustrie (hybri-

de bedrijfsruimte) en bedrijfsruimten. Voor het programma serviced apartments wordt in blok 5 een pilot ontwikkeld. Als de pilot is goedgekeurd en nieuw beleid is geformuleerd dat serviced apartments in Sloterdijk 2 Zuid mogelijk maakt, dan mag in blok 1 (vooralsnog) 4.500 m2 serviced apartments ontwikkeld worden. Het overige programma serviced apartments wordt op basis van het dan geformuleerde beleid opgenomen in Sloterdijk 2 zuid.
Voor ieder blok wordt een gemengd programma verwacht om ook invulling te geven aan de doelstellingen van de totale gebiedsontwikkeling.

Voorbehoud serviced apartments
Het voorbehoud houdt in dat de randvoorwaarden t.a.v. serviced apartments haalbaar zijn gebleken en is aangevuld met criteria die alleen voor serviced apartments gelden.
Indien het college het overnachtingsbeleid aanpast zal er naast een aparte definitie voor serviced apartments op een gebiedskaart worden aangeduid in welke gebieden serviced apartments zullen worden toegestaan.
Op het moment dat er beleid voor Serviced Apartments is vastgesteld en er voldoende programma serviced apartments aan dit gebied is toegekend, kunnen de kantoormeters in blok 1 worden omgezet in serviced apartments. Indien het nieuwe beleid een dergelijk programma serviced apartments niet toestaat zal het tijdelijke kantoorprogramma in blok 1 definitief worden.

Parkeren
Het parkeren zal op eigen terrein moeten worden opgelost. Het bezoekers parkeren zal wel in de openbare ruimte worden opgelost. Via de reeds berekende parkeerbalansen per blok zal worden aangegeven wat de minimale en maximaal aantal parkeerplaatsen zullen zijn. Voor het bezoekers parkeren wordt gekeken naar het gehele gebied en wordt er naar verwachting betaald parkeren ingevoerd in het eerste half jaar van 2021.

Investeringen tot 2030
Tegenover de opbrengsten voor de gemeente staan de investeringen. Het overzicht hiervan is ontleend aan de programmatabel en berekend met productprijzen inclusief risicoreservering.
Om de gebiedsontwikkeling zoals geschetst te faciliteren, zullen forse investeringen nodig zijn in de infrastructuur en de openbare ruimte van het gebied. Uitgangspunt voor de nieuwe inrichting is een robuste en flexible openbare ruimte voor havengebieden conform Amsterdams beleid.

7.3 Maatschappelijk draagvlak voor andere belanghebbenden omgeving

De haalbaarheid van de ontwikkeling van het programma voor vastgoedeigenaren wordt bepaald door het draagvlak dat gebouweigenaren kunnen realiseren over de benodigde investeringen. Getracht is een schatting te geven van te behalen draagvlak. Deze worden berekend met kengetallen gebaseerd op het Raamwerk Grondprijzen Niet-Wonen Voorjaar 2019. Hierbij wordt gerekend met een gemiddelde van het gemengde programma. Hiervoor is gekeken naar de investeringen die hiermee gemoeid zijn: de sloopkosten van de bestaande opstallen en bouwkosten van de nieuwbouw.

Hierbij moet nog de boekwaarde van het bestaande vastgoed worden opgeteld die in één keer moet worden afgeschreven bij herontwikkeling van een blok.

Het vereiste draagvlak kan uiteindelijk worden afgezet tegen de te verwachten jaarlijkse netto-cashflow. De te verwachten netto-cashflow wordt berekend op basis van de verwachte huuropbrengsten verminderd met de kosten voor beheer en onderhoud en de canon-verplichting voor een nieuw tijdvak.



Figuur 78, gevel Truckland Amsterdam, Basisweg 47

Bronnenlijst afbeeldingen

Kaft: Kapoeaweg, bron: bureauUFO
Figuur 1, Entreestrook The Box Amsterdam, Mekongweg 5, bron: bureau UFO
Figuur 2, gevel Kapoeaweg 8, bron: bureau UFO
Figuur 3, anno 1972: Sloterdijk 2 Zuid in een nieuw ontgonnen gebied, waarvan de bebouwing buitendijks is gelegen, bron: https://archief.amsterdam/beeldbank/detail/e44b68d3-bf7a-8aea-f543-8a7e9086 9f63/media/24d75c3d-cfdc-3640-bc76-7c22b3e01d80?mode=detail&view=horizontal&q=basisweg&rows=1&page=151
Figuur 4, Anno 2012, Sloterdijk 2 Zuid als onderdeel van de stadsrand tussen haven, spoor en (station Sloterdijk) bron: onbekend
Figuur 5, Verzameling activiteiten waarmee levendigheid in Sloterdijk 2 Zuid kan worden vergroot, bron: onbekend
Figuur 6, Sloterdijk 2 Zuid, topografische kaart, 1969, bron: http://topotijdreis.nl
Figuur 7, Sloterdijk 2 Zuid, topografische kaart, 2019, bron: http://topotijdreis.nl
Figuur 8, gevel Rhone Events & Congrescentrum, Rhoneweg 12-14, bron: bureau UFO
Figuur 9, bron: gevel Kapoeasweg 16, bron: bureau UFO
Figuur 10, Het oostelijk deel van Sloterdijk 2 Zuid ligt binnen 800 meter van het Station Sloterdijk, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 11, Sloterdijk 2 Zuid is goed ontsloten ten opzichte van het landelijk wegennet, gemeente Amsterdam
Figuur 12, binnenterrein Truckland Amsterdam, bron: bureau UFO
Figuur 13, Rhônepark, bron: bureau UFO
Figuur 14, Basisweg, bron: bureau UFO
Figuur 15,OVEC gebouw, bron: bureau UFO
Figuur 16, bestemmingsplan Sloterdijk 2, met vijf kavelblokken in het zuidelijk deelgebied, bron: http://ftp.ruimtelijkeplannen.amsterdam.nl/DRO/plannen/NL.IMRO.0363.B1103BPGST-/NL.IMRO.0363.B1103BPGST-VG02/b_NL.IMRO.0363.B1103BPGST-VG02_rb3.pdf
Figuur 17, ruimtebeslag Sloterdijk 2 Zuid, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 18, visiekaart Sloterdijk 2 Zuid, bron gemeente Amsterdam
Figuur 19, gevel Basisweg 35, bron gemeente Amsterdam
Figuur 20, referentiebeeld publieksvriendelijke plinten, gemeentewerf Amsterdam-Zuid, bron: https://architectenweb.nl/nieuws/artikel.aspx?ID=39444
Figuur 21, referentiebeeld functiemenging, Kaap Noord Amsterdam, bron: https://www.bedrijfsruimte.com/amsterdam/showroom/huur/3390/
Figuur 22, verbindingsopgave Sloterdijk II Zuid, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 23, plankaart openbare ruimte, verkeercirculatie auto: 2 x éénrichtingsverkeer over Rhôneweg en ventweg Basisweg (in onderzoek), bron: gemeente Amsterdam
onderzoek)
Figuur 24, bestaand profiel ventweg Basisweg, gemeente Amsterdam
Figuur 25, bestaand profiel Rhôneweg, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 26, nieuw profiel ventweg Basisweg (in onderzoek), bron: gemeente Amsterdam
Figuur 27, nieuw profiel Rhôneweg (in onderzoek), gemeente Amsterdam
Figuur 28, tabel nieuw programma Sloterdijk 2 zuid, gemeente Amsterdam
Figuur 29, referentiebeeld functiemis, Unilever Rotterdam, bron: https://www.vastgoedmarkt.nl/transacties/nieuws/2019/06/unilever-verruilt-de-brug-voor-hofplein-101144771?vakmedia-net-approve-cookies=1&_ga=2.265020431.1683833494.1586438428-1098195516.1586438428
Figuur 30, gevel The Box Amsterdam, Mekongweg 5, bron: bureau UFO
Figuur 31, Woningbouwplannen wolken vs. bedrijventerreinen bewerking MUST bron: Werk aan een nieuw Amsterdam, 2018 ORAM
Figuur 32, Noord- en zuidzijde Sloterdijk 2 Zuid, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 33, Omgevingsaspecten Sloterdijk 2 Zuid, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 34, zones openbare ruimte Sloterdijk 2 zuid, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 35, referentiebeeld, spoorpark Tilburg, bron: https://nl.wikipedia.org/wiki/Spoorpark
Figuur 36, referentiebeeld, spoorpark Tilburg, bron: https://spoorparktilburg.nl/spoorpark-lanceert-adoptieproject-vrienden-van-het-spoorpark/
Figuur 37, diagram mixen als grondhouding, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 38, diagram overmaat en flexibiliteit, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 39, diagram maak productie zichtbaar, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 40, diagram erfgoed als kwaliteit, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 41, diagram adaptief ontwikkelen, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 42, randvoorwaarden max. korrel en volume, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 43, randvoorwaarden rooilijn, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 44, randvoorwaarden GSI, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 45, randvoorwaarden bouwenvelop, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 46, diagram gemiddelde bouwenvelop, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 47, randvoorwaarden FSI, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 48, randvoorwaarden zonering programma, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 49, diagram plint, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 50, randvoorwaarden attractieve hoeken, bron: gemeente Amsterdam
Figuu 51, randvoorwaarden laden en lossen en parkeren op eigen terrein, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 52, spelregelkaart, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 53, stap 1 bestaande situatie, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 54, stap 2 identiteitsdragers, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 55, stap 3 GSI, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 56, stap 4 rooilijn begane grond, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 57, stap 5 plintopbouw, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 58, stap 6 rooilijn bovenbouw, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 59, stap 7 bedrijvenprogramma's, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 60, stap 8 parkeeroplossingen, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 61, stap 9 overige programma's, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 62, stap 10 uitwisselen programma's begane grond, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 63, stap 11 volumeopbouw, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 64, stap 12 maximale bouwenvelop, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 65, mogelijke uitwerking bloktype, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 66, mogelijke uitwerking bloktype, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 67, gevel Kapoeasweg 17, bron: bureau UFO
Figuur 68, grondposities, erfpacht en eigendom, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 69, referentiebeeld gestapelde bedrijvigheid, Van Nelle fabriek Rotteredam, bron: https://rotterdam.info/locaties/van-nelle-fabriek/
Figuur 70, referentiebeeld gestapelde bedrijvigheid, Groothandelsgebouw Rotterdam, bron: https://www.kokon.nl/nl/projecten/groot-handelsgebouw
Figuur 71, referentiebeeld place making, keilewerf M4H Rotterdam, bron: https://rotterdam.info/onze-blogs/vera-wandelt-en-ontdekt-m4h-in-delfshaven/
Figuur 72, gevel Truckland Amsterdam, Basisweg 47, bron: bureau UFO
Figuur 73, thema's gebiedsvisie Sloterdijk West, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 74, ontwikkelingsperspectief sloterdijk 2 zuid, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 75, gevel Ovec Multiservice B.V. Basisweg 27, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 76, kengetallen, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 77, Programma Sloterdijk 2 zuid, bron: gemeente Amsterdam
Figuur 78, gevel Truckland Amsterdam, Basisweg 47, bron: bureau UFO

Waar mogelijk hebben we de oorspronkelijke eigenaar van copyright op foto's toestemming voor gebruik gevraagd/verkregen. Veel fotomateriaal staat evenwel op verschillende websites en dan is het niet eenvoudig de oorspronkelijke eigenaar te vinden.

Bijlage

A. Quikscan flora en fauna Sloterdijk 2

B. Onderzoek externe veiligheid (QRA)

C. Rapportage participatie

D. Bomeninventarisatie

E. Wateradvies Sloterdijk 2 Zuid

F. Studie bureau Must

G. Natuurkansenkaart

H. Raamwerk openbare ruimte

I. Factsheet maatschappelijke voorzieningen

J. Toelichting MER beoordeling Sloterdijk 2 Zuid

K. Marktanalyse Serviced Apartments Sloterdijk 2 Zuid

L. Bodemkwaliteit Sloterdijk 2 Zuid

M. Luchtkwaliteit Sloterdijk 2 Zuid

N. Stikstofrapport Sloterdijk 2 Zuid

O. Vleermuizenonderzoek Sloterdijk 2 Zuid

Internetlinks

Sloterdijk 2 Zuid (gemeente Amsterdam, 2016)

https://www.amsterdam.nl/projecten/sloterdijk-west/deelprojecten-sloterdijk-west/sloterdijk-2/

Sloterdijk West: Grootstedelijk werkgebied

https://www.amsterdam.nl/projecten/sloterdijk-west/

Haven-Stad: herontwikkeling gebied

https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/

Nota Parkeernormen Auto (gemeente Amsterdam, 2017)

https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeervergunning/normen-parkeren-auto

Nota Parkeernorm Fiets en Scooter (gemeente Amsterdam, 2018)

https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/fiets/fietsbeleid/

De Bewegende Stad: bouwstenen van de beweeglogica (gemeente Amsterdam, 2019)

https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/bewegende-stad/

Duurzaamheid en energie (gemeente Amsterdam, 2019)

https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/duurzaamheid-energie/

Smart Mobility (gemeente Amsterdam, 2019)

https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/amsterdam-innovatie/smart-mobility/

Circulaire economie (gemeente Amsterdam, 2019)

https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/innovatie/circulaire-innovatie/

Duurzaam bouwen in Amsterdam kavel/gebouw (gemeente Amsterdam, 2019)

https://www.rainproof.nl/nieuws/hand-out-duurzaam-bouwen-amsterdam

Rainproof-beleid (gemeente Amsterdam, 2019)

https://www.rainproof.nl/beleid-gemeente-amsterdam

Natuurinclusief bouwen (gemeente Amsterdam, 2019)

https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/groen/flora-fauna/natuurinclusief/

Ruimte voor de Economie van Morgen (gemeente Amsterdam, 2019)

https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/economie/ruimte-economie/

Databank gemeente Amsterdam

https://data.amsterdam.nl/

Colofon

TITEL

Investeringsnota Sloterdijk 2 Zuid

OPDRACHTGEVER

Gemeente Amsterdam, Grond en Ontwikkeling

OPGESTELD DOOR

Ruimte en Duurzaamheid

IN SAMENWERKING MET:

Bureau UFO (Urbanism For Ordinary),

Grond en ontwikkeling,

Projectmanagementbureau,

Ingenieursbureau Amsterdam,

Verkeer en Openbare Ruimte,

Onderwijs Jeugd en Zorg,

Economische Zaken,

Must Stedenbouw,

Westzaan Communicatie.



Gemeente Amsterdam

Weesperplein 8

1018 XA Amsterdam

www.amsterdam.nl