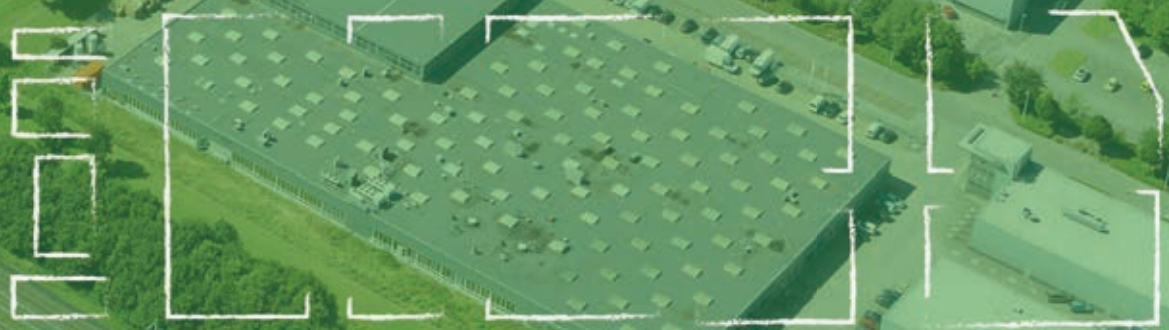
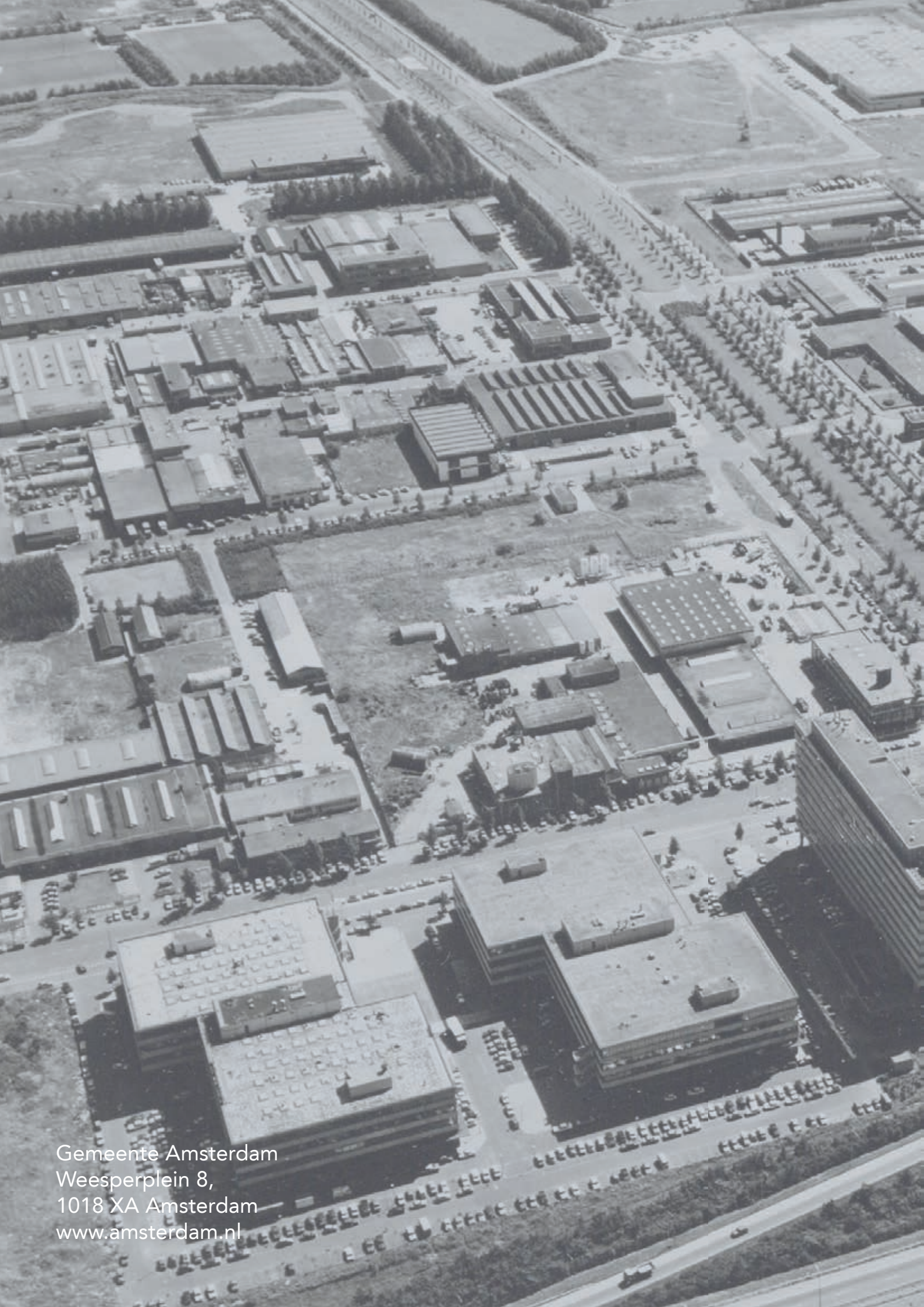
Gemeente Amsterdam

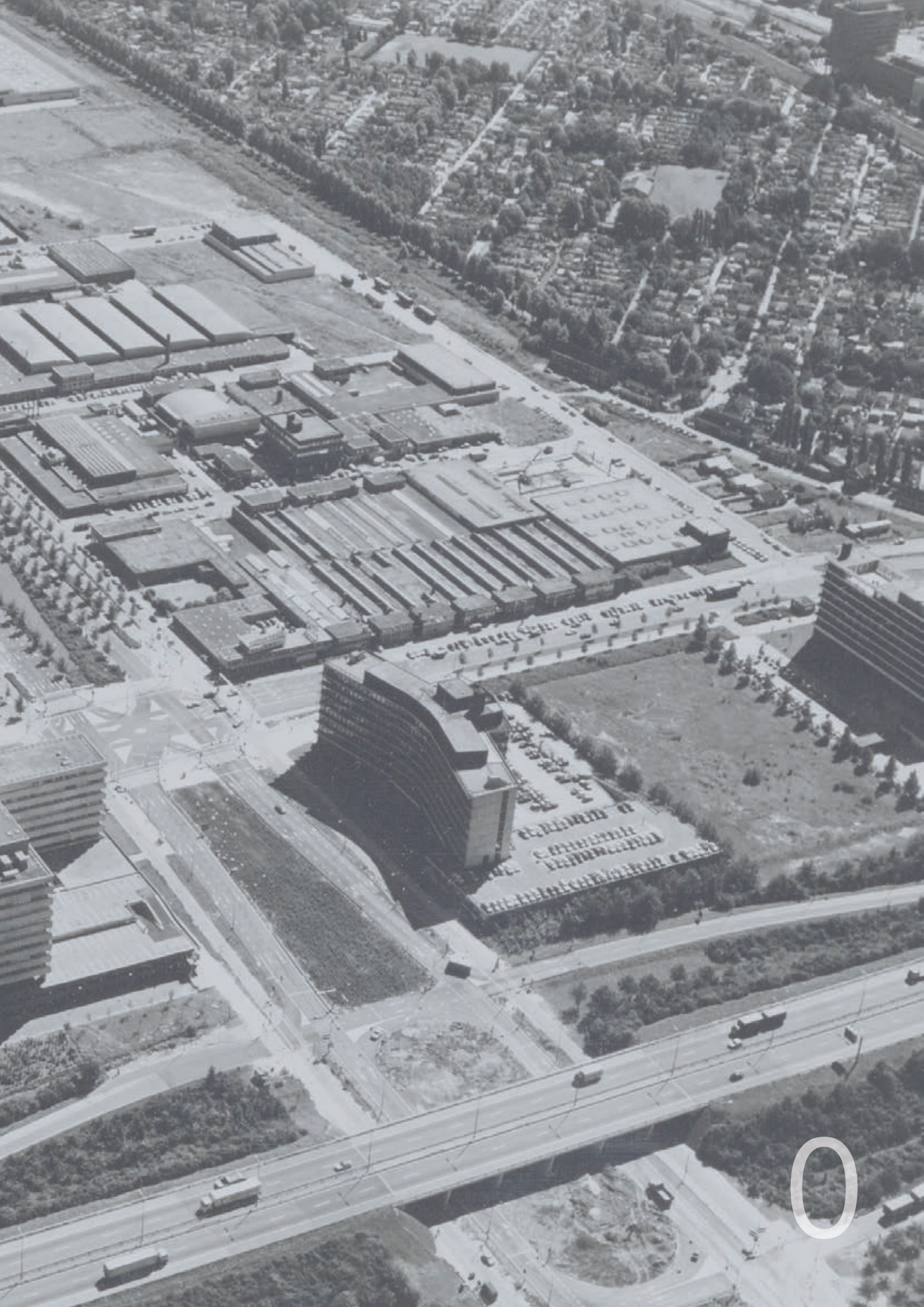
versie dd. 20-10-2023

Ontwerp Openbare Ruimte
SLOTERDIJK I ZUID





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



0.

Colofon

Opdrachtgever:
Directie Grond en Ontwikkeling, gemeente Amsterdam

Auteur:
Directie Ruimte en Duurzaamheid, gemeente Amsterdam

Revisie:
Korporaal Tekstproducties

Versiedatum:
20 oktober 2023

Informatie
E-mailadres: Sloterdijkl@amsterdam.nl
Website: www.amsterdam.nl/projecten/sloterdijk1

- De namen Dijkpark, Contactplein, Turbinespeelplaats, Isolatorplein, Schakelaarsveld, Kabelplein zijn werktitels en geen definitieve namen. Deze worden uiteindelijk met het straatnamenbesluit vastgesteld.

- De toolbox die in dit document wordt genoemd, is niet opgenomen in dit ontwerp. In de toolbox zijn allerlei mogelijkheden uitgewerkt om toekomstige functies en de inrichting van de openbare ruimte – in algemene zin – op elkaar aan te laten sluiten. De specifieke uitwerking van een project, straat of functie vindt in een latere fase plaats.

- Het ontwerp van de openbare ruimte in dit document is op hoofdlijnen. Het zal in een vervolgfase nader worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Daarbij worden voor sommige onderdelen bewoners en stakeholders betrokken.

- Status van dit document: vastgesteld door het college van B&W op 14 november 2023

- Met dank aan: de eigenaren/erfpachters, bestaande bedrijven en belangenorganisaties uit de omgeving die hebben deelgenomen aan de georganiseerde webinar en twee verdiepende online participatiesessies over de basisstructuur en inrichtingsprincipes van de openbare ruimte.

- Foto's: gemeente Amsterdam, tenzij anders vermeld. Getracht is om alle bronnen van de gebruikte foto's te achterhalen. Deze staan vermeld in de bronnenlijst, achter in dit document. Mocht ons iets zijn ontgaan bij de vermelding van afbeeldingen of heeft u andere vragen, neem dan contact met ons op.

- Illustraties: gemeente Amsterdam, tenzij anders vermeld.

- De ontwerptekeningen in dit ontwerp zijn geen exacte weergave van de openbare ruimte. Ze tonen alleen de basisstructuur en de inrichtingsprincipes daarvan. Er kunnen dan ook geen rechten aan de ontwerptekeningen worden ontleend. De exacte weergave van de openbare ruimte vindt plaats in het definitieve ontwerp voor de verschillende deelgebieden.

Inhoud

Inleiding 7

Leeswijzer 9
Samenvatting 11

1 Situatie en context
- 1.1 - Huidige situatie 17
- 1.2 - Toekomstige situatie: Investeringsnota Sloterdijk I Zuid 19
- 1.3 - Relatie openbare ruimte Haven-Stad 23
- 1.4 - Visie openbare ruimte Sloterdijk I Zuid 27

2 Toelichting ontwerp
- 2.1 - Ontwerp openbare ruimte 31

3 Deeluitwerkingen
- 3.1 - Ruimtelijke onderdelen 39
- 3.2 - Straten 41
- 3.3 - De “straat van de 21ste eeuw” 45
- 3.4 - Het Contactplein 55
- 3.5 - Het Dijkpark 61
  - 3.5.1 - Windgemaal 69
  - 3.5.2 - Tuincascade en watertrappen 71
  - 3.5.3 - Turbinespeelplaats 77
  - 3.5.4 - Isolatorplein 79
  - 3.5.5 - Schakelaarsveld 81
  - 3.5.6 - Kabelplein 83
- 3.6 - Kabelweg 85
- 3.7 - Overgang Transformatorweg 89
- 3.8 - Studies overgang Westerpark 95

4 Thema’s
- 4.1 - Auto 101
- 4.2 - Openbaar vervoer 103
- 4.3 - Fietsers en voetgangers 107
- 4.4 - Waterstructuur 109
- 4.5 - Amsterdam Rainproof 113
- 4.6 - Toekomstige functies 115
- 4.7 - Sport- en speelaanleidingen 117
- 4.8 - Bomen 119
- 4.9 - Openbare verlichting 127
- 4.10 - Circulaire openbare ruimte - bestaande materialisatie 129
- 4.11 - Kunst in de openbare ruimte 135

5 Ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen)
- 5.1 - Aansluitmogelijkheden kabels en leidingen (in onderzoek) 139
- 5.2 - Positionering kabels en leidingen 141
- 5.3 - Fasering kabels en leiding 143

6 Participatie
- 6.1 - Participatieproces 147

0 Bijlage - Begrippenlijst, beleidsdocumenten & bronnenlijst 151

Inleiding

Voor u ligt het Ontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid. Het beschrijft de nieuwe inrichting van de openbare ruimte in Sloterdijk I Zuid, dat – als een van de eerste gebieden van Haven-Stad – de komende jaren gaat transformeren van een bedrijventerrein naar een hoogstedelijk woon-werkgebied. De komende jaren worden er in Sloterdijk I Zuid gefaseerd circa 4.700 woningen gebouwd met bijbehorende commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Daarnaast wordt er 86.000 m2 aan bedrijfsruimte gerealiseerd in de 'plint' van de gebouwen. Sloterdijk I Zuid transformeert niet op de traditionele manier, dus niet via aankoop van gronden, sloop en tender; voor dit gebied worden de eigenaren/erfpachters van de verschillende kavels gestimuleerd om zelf (blokgewijs) tot ontwikkeling over te gaan. De gemeente zelf bezit weinig grond, behalve de openbare ruimte en enkele te tenderen kavels. In november 2019 heeft de gemeenteraad de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid vastgesteld. In de investeringsnota worden de ambities en prestatie-eisen beschreven waaraan de toekomstige plannen van de ontwikkelaars worden getoetst.

Een compleet nieuwe woon-werkwijk vraagt ook om een nieuwe inrichting van de openbare ruimte. Immers, door bewoning zal het gebruik van de openbare ruimte de komende tijd veranderen. Op dit moment wordt er nog (bijna) niet gewoond in Sloterdijk I Zuid. De openbare ruimte is vooral functioneel ingericht voor de bestaande bedrijven en hun werknemers.
De komende jaren vindt een verkleuring plaats naar een gemengde woon-werkwijk, waardoor ook gezinnen met kinderen, ouderen en alleenstaanden in het gebied komen te wonen. Ook komen er basisscholen, commerciële en maatschappelijke voorzieningen, gecombineerd met kleinschalige (productieve) bedrijvigheid in de plint. Deze nieuwe gebruikers stellen andere eisen aan de inrichting van de openbare ruimte.

Dit ontwerp beschrijft in grote lijnen hoe de straten tussen de verschillende bouwblokken eruit komen te zien. Extra aandacht is besteed aan het ontwerp van het nieuwe Contactplein aan de oostzijde van het gebied. Het plein krijgt een belangrijke ontmoetingsfunctie, met zowel woningen, een basisschool als twee supermarkten. Ook het toekomstige Dijkpark komt aan bod. Deze komt in de huidige groenstrook langs het spoor aan de zuidkant van het gebied. Het Dijkpark wordt een plek waar je kunt wandelen en verblijven, maar ook actief bezig kan zijn met sport en spel.

Bij de uiteindelijke totstandkoming van dit voorliggende ontwerp voor de openbare ruimte zijn (en worden) ook de bestaande gebruikers van het gebied betrokken, zoals de ondernemers, de eigenaren/erfpachters van de grond en een aantal belangengroepen. Dit wordt toegelicht in het hoofdstuk Participatie.

Op dit moment zijn de nieuwe gebruikers van de nieuwe woon-werkwijk nog niet bekend. Na vaststelling van dit ontwerp in het college van burgemeester en wethouders, wordt het nader uitgewerkt in een aantal definitieve ontwerpen voor de straten tussen de bouwblokken, het Contactplein en het park. Naarmate de ontwikkeling van Sloterdijk I Zuid van start gaat en nieuwe bewoners/gebruikers bekend zijn, zullen ook zij nauw worden betrokken bij de totstandkoming van de gedetailleerde ontwerpen.

Leeswijzer

De toekomstige inrichting van de openbare ruimte wordt in een aantal hoofdstukken toegelicht.
Hoofdstuk 1 beschrijft allereerst de huidige situatie van het bestaande bedrijventerrein. Vervolgens wordt de toekomst belicht met de visie en ambities vanuit het stedenbouwkundig kader, die zijn vastgesteld in de investeringsnota van Sloterdijk I Zuid. Om het ontwerp beter te kunnen plaatsen, wordt een relatie gelegd met Haven-Stad.

In hoofdstuk 2 volgt de vertaling van visie naar ontwerp. De uitgangspunten die in dit hoofdstuk worden genoemd, zijn algemeen en gelden voor de gehele openbare ruimte in Sloterdijk I Zuid. Anders is dit in hoofdstuk 3, waarin de openbare ruimte per deelgebied wordt beschreven. De toelichting vindt plaats aan de hand van principes, uitgangspunten, referenties, doorsnedes en ontwerpvoorstellen. Hoofdstuk 4 geeft per thema extra toelichting over aantallen, oppervlaktes en strategieën. Ook volgt een nadere uitwerking van de openbare ruimte, waarin gebruiksmogelijkheden, bestrating, beplanting, water, verlichting en verkeer aan bod komen.

In hoofdstuk 5 staat de ondergrondse infrastructuur centraal, met de verschillende aansluitmogelijkheden van kabels en leidingen.

Tot slot gaat hoofdstuk 6 in op de participatie en hoe deze is georganiseerd, nu en bij verdere uitwerking. Het ontwerp sluit af met een overzicht van bronnen, beleidsdocumenten en begrippen.

Sloterdijk I Zuid is op dit een moment een bedrijventerrein, gelegen ten oosten van de ring A10-West, ten noorden van het spoor Amsterdam-Haarlem en het Groot Westerpark, en ten westen van de Spaarndammerbuurt. Sloterdijk I Zuid zal – als een van de eerste wijken van Haven-Stad – de komende jaren volledig transformeren naar een gemengde woon-werkwijk met circa 4.700 woningen met bijbehorende commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Daarnaast wordt er 86.000 m2 aan bedrijfsruimte gerealiseerd.

Op 6 november 2019 heeft de gemeenteraad de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid vastgesteld. In de investeringsnota worden de ambities en prestatie-eisen beschreven voor het gewenste programma, de duurzaamheid en de stedenbouwkundige kwaliteit waaraan de bouwplannen van ontwikkelaars worden getoetst.

Uitwerking ontwerp openbare ruimte
In de vastgestelde investeringsnota is ook de eerste versie van het Raamwerk Openbare Ruimte opgenomen. Dit raamwerk is in de afgelopen periode verder uitgewerkt naar dit voorliggende ontwerp. Deze uitwerking is onder andere in samenspraak met de huidige gebruikers en een aantal belangenorganisaties tot stand gekomen. De nieuwe bewoners en gebruikers zijn op dit moment nog niet bekend.

Bestaande situatie
Het projectgebied Sloterdijk I Zuid is nu vooral nog een bedrijventerrein met allerlei soorten bedrijven (van groothandels, garages en schoonmaakbedrijven tot een kantorenstrook aan de westzijde). Naast bedrijven is ook het Mediacollege Amsterdam hier gevestigd. De straten zijn sober ingericht en ruim en functioneel opgezet, omdat op dit moment de focus vooral ligt op het logistieke functioneren van het gebied. Ook is er weinig groen in de straten. Dat gaat de komende jaren veranderen. Het is de bedoeling dat het gebied wordt getransformeerd naar een multifunctioneel hoogstedelijk woon-werkgebied. Hiervoor wordt de openbare ruimte opnieuw ingericht: duurzaam en groen, met een aantrekkelijk leefklimaat en waar fietser en voetganger voorop staan.

Toekomstige situatie: ambities en basisprincipes
De uitgangspunten van het ontwerp van de openbare ruimte zijn geformuleerd in ambities en basisprincipes. De ambities voor de inrichting van de openbare ruimte worden beschreven in de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid, met name op het gebied van groengebruik, mobiliteit en duurzaamheid (zoals rainproof en circulaire openbare ruimte). Naast de investeringsnota vormen ook andere beleidskaders van de gemeente Amsterdam de basis voor het ontwerp, zoals het vastgestelde Integraal Raamwerk Haven-Stad, de Structuurvisie 2040, De Bewegende Stad, Handboek Puccini, Amsterdam Rainproof, Agenda Duurzaamheid, Agenda Groen en het Mobiliteitsplan.

Ambities
1. Ongedeelde stad: Sloterdijk I Zuid wordt een wijk voor iedereen, voor een duurzaam gemengde, ongedeelde samenleving.

2. Intensieve stad: hoge dichtheid, levendig en dynamische milieus, maar wel in balans.

3. Woon-werkstad: wonen, werken met maatschappelijke en commerciële voorzieningen.

4. Bereikbare stad: de focus ligt op openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Lage parkeernorm voor auto's.

5. Groene stad: groene inrichting en boomrijk (conform gestelde groennorm, met zowel gebruiksgroen als ecologisch groen).

6. Duurzame stad: energiezuinig, waterbestendig, gericht op hergebruik en CO2-arm.

7. Gezonde stad: de inrichting van de wijk stimuleert sporten en bewegen.

8. Sociale stad: de inrichting draagt bij aan een prettige en sociale leefomgeving.

Voor de kwaliteit van de openbare ruimte wordt grotendeels uitgegaan van de richtlijnen van Puccini. Alleen bij bijzondere plekken kan hiervan worden afgeweken. Wel geldt voor de gehele openbare ruimte de leidraad Centrale Verkeerscommissie (CVC).

Basisprincipes
De ruimtelijke vernieuwing in Sloterdijk I Zuid kent de volgende basisprincipes:

1. Fietsstad van de toekomst; optimaal netwerk en nieuwe straatvormen.

2. Nieuwe mobiliteit; van begin af aan beperkend voor gemotoriseerd verkeer (wegennetwerk, variërende dagindeling, laden en lossen buiten spits), met faciliteiten voor elektrische mobiliteit (opladers) en slimme mobiliteit (deelfietsen, autodate).

3. Zoveel mogelijk inpandig parkeren van zowel fietsen als auto's. Ook het laden en lossen moet zoveel mogelijk inpandig plaatsvinden.

4. Gemengd programma, inclusief kleinschalige bedrijvigheid.

5. Bestaande ruigten en verbindingen (spoortaluds, dijken) bieden kansen voor een natuurvriendelijke (gebruiks)ruimte; verder faunavriendelijke straten, gevels en daken.

6. Veel verkeersruimte (brede straten), die geleidelijk aan verandert in een meer gebruiksvriendelijke verblijfsruimte.

Samenvatting

Het Ontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid is tegelijk tot stand gekomen met het Integraal Raamwerk Haven-Stad. In dat raamwerk worden deze uitgangspunten ook gehanteerd voor de inrichting van de openbare ruimte van alle andere gebieden die deel uitmaken van Haven-Stad. Het Integraal Raamwerk Haven-Stad is vastgesteld op 14 december 2021 door het college van burgemeesters en wethouders.

Sloterdijk I Zuid is een van de eerste nieuwe projectgebieden in Haven-Stad. De hoge ambities met betrekking tot duurzaamheid, biodiversiteit en mobiliteit leiden tot een nieuw type inrichting van de leefomgeving. Bovendien leidt de stedelijke mix van wonen en kleinschalige bedrijvigheid tot een specifieke dynamiek op straat. Dit heeft geleid tot de volgende uitgangspunten.

A. Openbare ruimte van de 21ste eeuw
Het nieuwe type inrichting van de openbare ruimte binnen Sloterdijk I Zuid richt zich met name op een goed te gebruiken voetgangers- en fietsnetwerk (autoluwe woonstraten). Deze netwerken worden gekoppeld aan een (hoogwaardig) openbaar vervoersnetwerk. De straten worden ingericht voor de fietser en de voetganger; de auto en het overig gemotoriseerde verkeer zijn te gast. Dit betekent dat de meeste straten – voor wat betreft de auto – als éénrichtingsweg gaan functioneren, met uitzondering van de Kabelweg en gedeeltelijk het Contactplein.

B. Duurzaam groen
Bij de nieuwe inrichting is groen een onmisbaar element. Het groen zal voorkomen in verschillende vormen, met verschillende soorten bomen, vaste planten, kruidenmengsels en gevelgroen. In de toekomstige groenstroken en tussen de klinkers kan het meeste water infiltreren. Daarnaast zijn de ontwikkeling van biodiversiteit en een natuurinclusieve inrichting belangrijke aandachtspunten: het idee is om nestgelegenheden voor insecten en vogels aan te brengen in de openbare ruimte, bijvoorbeeld in het toekomstige Dijkpark.
Verder zal het groen verkoelend werken. Het helpt tegen het 'Urban Heat Island Effect' of hittestress, wat voorkomt in dichtbebouwde, stedelijke en stenige gebieden. De bestrating en gebouwen absorberen de warmte overdag, maar koelen niet voldoende af tijdens de avond en nacht. Hierdoor kan de warmte blijven hangen in bepaalde delen. Er is onderzocht wat het toekomstige ontwerp van de openbare ruimte oplevert in relatie tot de hittestress binnen Sloterdijk I Zuid. Men heeft hierin de bestaande situatie vergeleken met de toekomstige situatie. Omdat in het toekomstige ontwerp meer groen en minder bestrating wordt aangebracht, levert de nieuwe inrichting van de openbare ruimte een positieve bijdrage op aan het koelen van de omgeving.

C. Flexibele inrichting
Flexibiliteit krijgt extra aandacht bij de inrichting van de openbare ruimte. Zo wordt nu gewerkt aan een toolbox met verschillende ontwerpmogelijkheden van de openbare ruimte in relatie tot de aangrenzende functie (bijvoorbeeld een school of een winkel). Belangrijk aspect is dat de openbare ruimte – ondanks verschillen – niet alleen samenhang en continuïteit uitstraalt, maar ook flexibel kan inspelen op de omgeving.

D. Bewegen in de stad
Een onderdeel van de verdichtende stad is het programma 'Bewegen in de stad'. Er komen voldoende speel- en sportvoorzieningen voor verschillende doelgroepen en leeftijdscategorieën. Vanuit beleid wordt er aangehaakt op het programma 'De Bewegende Stad', met als ambitie de openbare ruimte zo in te richten dat deze uitnodigt om te gaan bewegen.

E. Duurzame inrichting
De openbare ruimte wordt duurzaam en toekomstbestendig ingericht. Om dit mogelijk te maken, wordt het gebied (vanwege verzakking van de bodem met als gevolg een hoge grondwaterstand) waar nodig opgehoogd tot 1.00 + NAP. De toekomstige inrichting van de openbare ruimte in de straten wordt gefaseerd uitgevoerd. De fasering hangt af van de ontwikkeling van de aangrenzende kavels. Het kan dus voorkomen dat in één straat één zijde in ontwikkeling gaat, terwijl de andere zijde nog blijft functioneren met de bestaande bedrijven.

Ook is gekeken of bestaande (verhardings)materialen kunnen worden hergebruikt in de toekomstige openbare ruimte. Zo kunnen de aanwezige betontegels terugkeren als puinverharding in de straatfundering, of als gestapelde muurtjes voor de ontwikkeling van flora en fauna. De aanwezige gebakken klinkers kunnen worden hergebruikt in de rijbaan. Daarnaast wordt gestreefd naar het verlagen van de milieukostenindicator bij de inkoopstrategie.

F. Openbare ruimte voor iedereen
Sloterdijk I Zuid wordt een ongedeelde stad: er wordt rekening gehouden met verschillende doelgroepen en leeftijdscategorieën. Dit geldt ook voor de inrichting van de openbare ruimte. Zo wordt gekeken naar de oversteekbaarheid van straten, met zo min mogelijk hoogteverschillen, en naar de toegankelijkheid van parken, pleinen en gebouwen.

Samenvatting

Speciale plekken
Binnen het ontwerp is bijzondere aandacht voor twee speciale plekken: het Dijkpark en het Contactplein.

Dijkpark
Het Dijkpark wordt mogelijk door de opheffen van de Contactweg/Sloterweg. Het zal functioneren als het park voor Sloterdijk I Zuid. Er komt ruimte voor recreatie, zoals picknicken en zonnen op het gras, en om actief bezig te zijn: zo krijgt het park verschillende soorten sportvoorzieningen en speelelementen. Daarmee is het straks ook een belangrijke schakel in het sport- en recreatieve netwerk dat grenst aan het Westerpark. Het vormt een (sportieve) verbinding tussen station Amsterdam Sloterdijk en het centrum van Amsterdam.

Contactplein
Het Contactplein wordt ook mede mogelijk gemaakt door het opheffen van de bestaande Contactweg, die nu nog een zeer breed profiel heeft op deze locatie. De bouwblokken aan dit plein krijgen een cultureel/ maatschappelijk en een commercieel programma in combinatie met woningbouw. Het Contactplein wordt een gezamenlijk plein voor zowel Sloterdijk I Zuid als Sloterdijk I Noord, met scholen, supermarkten en andere winkels. Streven is circa 45 bestaande bomen te handhaven en op te nemen in het toekomstige ontwerp. Dit wordt nog nader onderzocht.

Verder wordt er aansluiting gezocht met het Westerpark (ten oosten van Sloterdijk I Zuid) en de aangrenzende Transformatorweg. De Transformatorweg ligt deels buiten het projectgebied: de grens loopt tot vijftien meter uit de gevels aan de noordzijde van Sloterdijk I Zuid.

Verschillende thema's worden momenteel nader onderzocht. Met name de relatie tussen de ondergrondse infrastructuur en de inrichting van de openbare ruimte, zodat kabels, leidingen en boomwortels elkaar in de toekomst niet in de weg zitten.

Participatie
Tijdens het opstellen van de investeringsnota is een participatietraject doorlopen. Voor het ontwerp van de openbare ruimte is in de afgelopen periode een participatietraject opgestart met de bestaande gebruikers in het gebied, eigenaren en erfpachters van de grond en met diverse belangenorganisaties. Na vaststelling van het ontwerp wordt dit traject verder uitgewerkt. Per fase is er opnieuw de mogelijkheid tot participatie. Gaandeweg wordt de planvorming voor de openbare ruimte steeds specifieker en gedetailleerder. Naarmate er steeds meer bewoners en nieuwe gebruikers in het gebied komen, worden deze steeds meer bij het participatietraject betrokken.



Huidige situatie & relatie Haven-Stad



1



Afb.1 - Bestaande Contactweg



Afb.2 - Bestaand fietspad langs de Contactweg



Afb.3 - Bestaande Kabelweg



Afb.4 - Groenzone op de primaire waterkering



Afb.5 - Kruispunt Kabelweg en Transformatorweg



Afb.6 - Bestaande bedrijfspanden



Afb.7 - Groenzone langs het spoor. Kijkend richting Station Sloterdijk



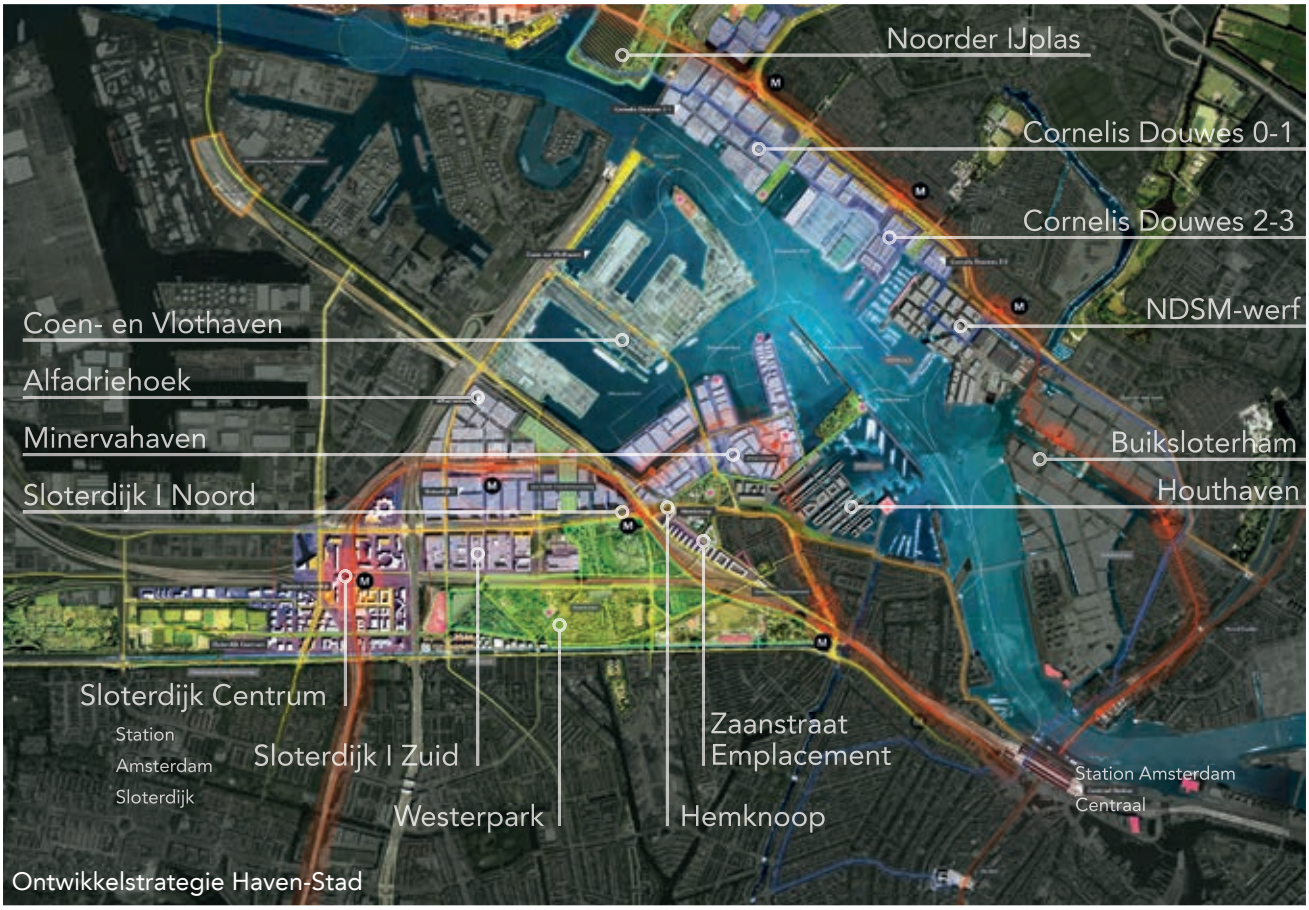
Afb.8 - Bestaande openbare ruimte Sloterdijk I Zuid

1.1 - Huidige situatie

Sloterdijk I Zuid heeft alle kenmerken van een gemiddeld bedrijventerrein zoals dat in de jaren 70/80 in Nederland werd gerealiseerd. Het huidige gebied heeft een stratenpatroon dat gericht is op logistiek gebruik, met brede straten (overmaat) en weinig mogelijkheden om te verblijven. Er is relatief veel (ongebruikt) groen en er zijn volwassen bomen. Overdag is het druk, maar 's nachts en in het weekend is het gebied uitgestorven en kan het sociaal onveilig aanvoelen. Het huidige Sloterdijk I Zuid is niet klimaatbestendig vanwege de vele bestrating, waardoor het regenwater onvoldoende in de bodem kan zakken. Het gebied is ook verzakt, wat heeft geleid tot een hoog grondwaterpeil.

Opheffen bestaande Contactweg
Wat momenteel ook speelt, is dat de huidige autoverbinding Contactweg/Sloterdijkerweg wordt opgeheven. Dit maakt een nieuw te ontwikkelen kavel op de plek van de huidige Contactweg mogelijk. Hierdoor kan het Contactplein ontstaan, tussen de huidige Transformatorweg en het nieuwe gebouw.

Afwaarderen Transformatorweg
Verder wordt er momenteel onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de Transformatorweg af te waarderen naar een 2x1 rijbaan en de inpassing van een HOV-buslijn tussen station Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Binnen de ontwikkeling van Sloterdijk I Zuid wordt rekening gehouden met deze lopende onderzoeken. De grens van dit ontwerp voor de openbare ruimte loopt tot 15 meter uit de gevel ten noorden van Sloterdijk I Zuid.



Afb.9 - Kaart Ontwikkelstrategie Haven-Stad

Sloterdijk I Zuid maakt deel uit van Haven-Stad, het gebied dat zich uitstrekt aan weerszijden van het IJ. Van station Amsterdam Sloterdijk in het zuidwesten tot de Noorder IJ-plas in het noordwesten, en van het Westerpark in het zuidoosten tot het Cornelis Douwesterrein in het noordoosten. In oppervlakte is het bijna net zo groot als de Amsterdamse binnenstad. Met de bouw van Haven-Stad wordt een complete stad aan Amsterdam toegevoegd, waarin wonen, werken, studeren, recreëren en winkelen in een hoge dichtheid worden gecombineerd.

Met Sloterdijk I Zuid wordt een nieuwe woon-werkwijk aan de stad toegevoegd. Sloterdijk I Zuid maakt deel uit van Sloterdijk I, dat ten westen grenst aan de ring A10, ten zuiden aan het treinspoor Amsterdam-Haarlem, ten oosten aan de Spaarndammerbuurt en ten noorden aan de Alfadriehoek en de Coen- en Vlothaven. Dwars door het gebied loopt de Transformatorweg, die Sloterdijk I verdeelt in een noordelijk en een zuidelijk deel.
In november 2019 is voor het zuidelijk deel van Sloterdijk I de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid in de gemeenteraad vastgesteld. De investeringsnota is een uitwerking van de Strategienota Sloterdijk I, die in 2016 is vastgesteld.

Hierin is besloten dat Sloterdijk I:

- de komende jaren zal transformeren van bedrijventerrein naar een woon-werkgebied met een hoogkwalitatief en aantrekkelijk leefmilieu;
- beter zal aansluiten op de omgeving;
- geleidelijk en gefaseerd zal ontwikkelen met woningbouw wat betreft het zuidelijk deel.

Vanwege een afgesloten convenant met bedrijven in het westelijk havengebied, kan in het noordelijk deel tot 2029 geen woningbouw plaatsvinden. Wel treedt een geleidelijke ‘verkleuring’ op met functies, die het wonen in de toekomst niet in de weg staan.

1.2 - Toekomstige situatie: Investeringsnota Sloterdijk I Zuid



Afb.10 - Een aangename openbare ruimte met groen, verblijfsplekken en wandelgebied.



Afb.11 - Transparante gevels waarbij er een visuele relatie tussen binnen en buiten ontstaat.

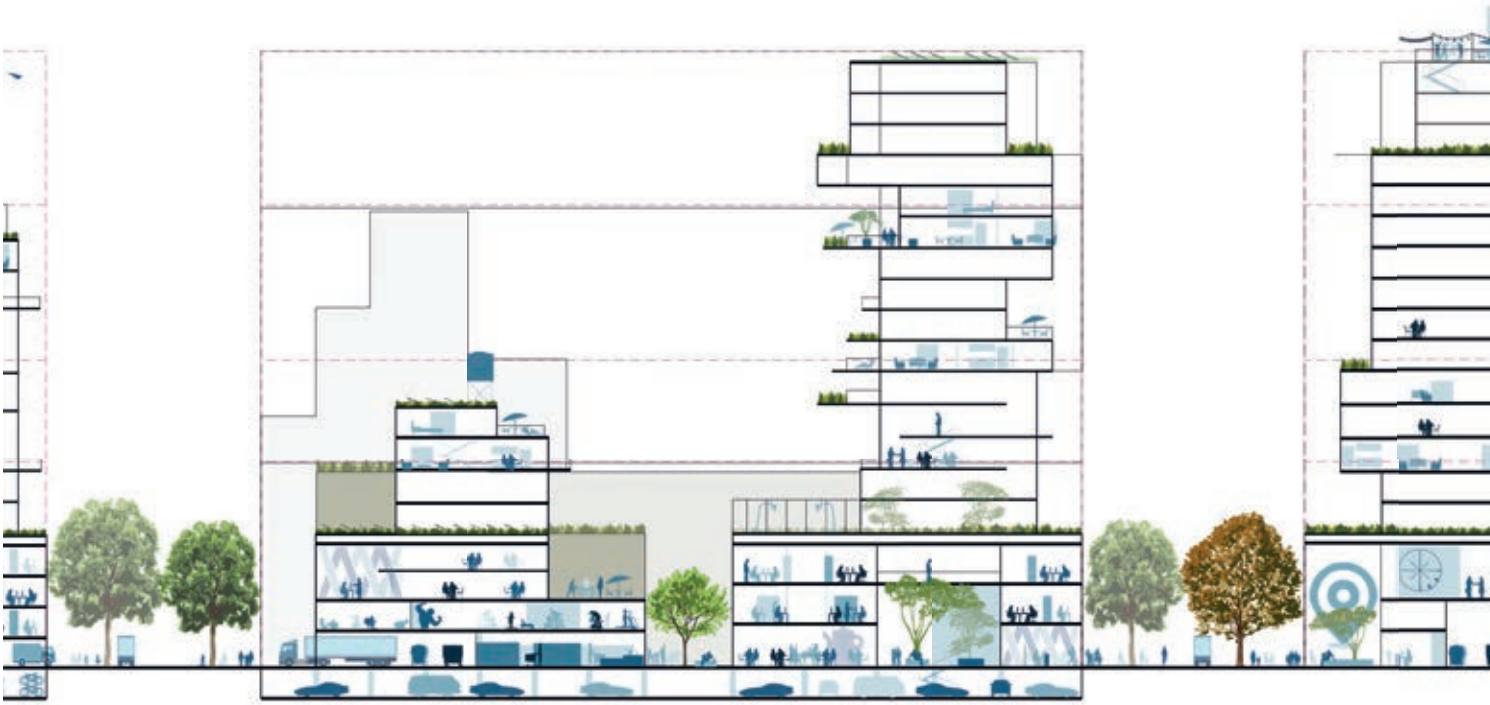
Werkwijze
Voor de transformatie van Sloterdijk I Zuid is gekozen voor een facilitaire aanpak. De gemeente schept de kaders waarbinnen initiatiefnemers de ruimte krijgen om zélf bouwplannen te realiseren. De gemeente maakt voor deze gebiedsontwikkeling dus geen 'traditioneel' stedenbouwkundig plan, maar kiest voor een gebiedsontwikkeling die gebaseerd is op dialoog met de eigenaren.
Markt en gemeente doorlopen in nauw overleg stapsgewijs een gezamenlijk planproces met voortschrijdend commitment. Vanaf december 2016 is een intensief participatieproces met de eigenaren gestart in de vorm van individuele gesprekken en werkateliers. Daarin zijn onderwerpen als programma, stedenbouw, duurzaamheid, mobiliteit en circulair bouwen besproken.

Ambities en prestatie-eisen
Met behulp van de uitkomsten van de werkateliers en verder onderzoek, heeft de gemeente de hoofddoelstellingen uit het strategiebesluit uitgewerkt in acht ambities waar de nieuwe wijk Sloterdijk I Zuid aan moet voldoen. Deze acht ambities worden in het investeringsbesluit beschreven. De ambities en de bijbehorende prestatie-eisen voor gemeente en eigenaren vormen het kader waaraan plannen van ontwikkelaars worden getoetst.

1. Ongedeelde stad
Sloterdijk I Zuid wordt een wijk voor iedereen, met een gemengde, ongedeelde samenleving. Er komt een verscheidenheid in woningtypes en groottes, waarbij wordt gebouwd voor de verschillende doelgroepen (starters, gezinnen, senioren). Gefaseerd worden er minstens 4.500 woningen gebouwd in verschillende financieringscategorieën (40% sociale huur, 40% middeldure huur en 20% dure koopwoningen). In elk marktsegment (sociaal, middelduur en duur) is 10% van de woningen geschikt voor senioren, conform de richtlijn 'Aanpasbaar bouwen'. Betaalbaarheid en doorstroming vanuit omliggende wijken zijn belangrijke uitgangspunten. Wooncomplexen zijn flexibel van indeling, zodat ze met relatief eenvoudige ingrepen kunnen worden aangepast aan de toekomstig veranderende woningbehoefte.

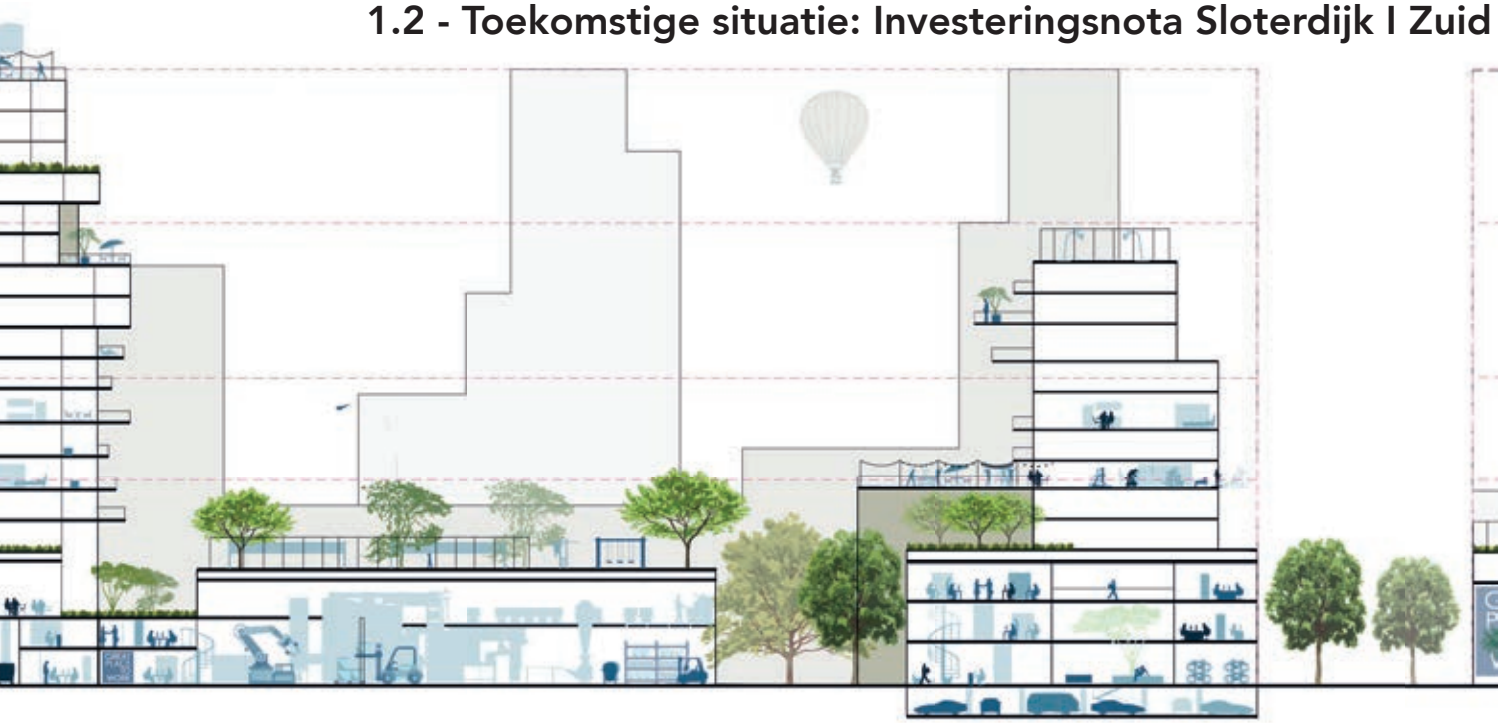
2. Woon-werkstad
Naast wonen biedt de wijk ruimte voor werken. Er is een pakket voorzieningen dat past bij de behoefte van de bewoners en ondernemers. Gebouwen kunnen in de toekomst worden aangepast aan een ander gebruik. De wijk is levensloopbestendig.
Ruim 20% van het programma voorziet in niet-woonfuncties, bestaande uit maatschappelijke - en commerciële voorzieningen en bedrijfsruimtes. Zo krijgt Sloterdijk I Zuid circa 61.000 m2 bedrijfsruimtes, waarvan circa 25% 'betaalbaar'. De realisatie van bedrijfsruimtes is gericht op het toevoegen van arbeidsplaatsen die mengbaar zijn met een intensief woonmilieu . Daarbij wordt nog eens circa 18.000 m2 kleinschalige kantoorruimte toegevoegd.
Voorts bestaat het programma uit circa 6.500 m2 commerciële voorzieningen, met onder andere supermarkten, dagelijkse voorzieningen (bijvoorbeeld een bakker), diensten (bijvoorbeeld een kapper of stomerij) en horeca. Tot slot is er circa 16.000 m2 aan maatschappelijke voorzieningen, waaronder twee brede basisscholen (inclusief buitenschoolse opvang, voorschool, kinderdagverblijf en sportzaal), gecombineerde zorg/welzijnsvoorziening (inclusief jeugd), kunst en cultuur (bijvoorbeeld een bibliotheek), crisisopvang en een passantenpension.

3. Intensieve stad
De stad groeit binnen haar eigen grenzen door te verdichten en intensiever te bouwen. Zo ook Sloterdijk I Zuid: de bebouwing gaat van middelhoog tot enkele torens, terwijl er in de groene, openbare ruimte een aangenaam verblijfsklimaat heerst. De wijk kent een goede menging van functies en ligt vlakbij andere aantrekkelijke wijken en het historische centrum van Amsterdam. Zo profiteert de wijk van de grootstedelijke voorzieningen, die met de groei van Haven-Stad in de toekomst zullen toenemen.
Het te realiseren programma bestaat uit een mix van gebouwen met hoogtes van 30-45-60 meter, in totaal circa 485.000 m2 bruto vloeroppervlakte. In de openbare ruimte krijgt leefbaarheid prioriteit. Om die reden worden fiets-, scooter- en autoparkeren en afvalopslag inpandig opgelost.



Afb.12 - Principesilhouet stedelijk weefsel.

1.2 - Toekomstige situatie: Investeringsnota Sloterdijk I Zuid



4. Bereikbare stad
Om de stad bereikbaar en gezond te houden, vindt een verschuiving plaats in verkeersbewegingen van (vracht) auto's naar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Er komt een zeer lage parkeernorm voor wonen: gemiddeld 0,2 parkeerplaats per woning. De wijk wordt beter bereikbaar voor fietsers, stadsbussen en – op termijn – voor hoogwaardig openbaar vervoer. Parkeren wordt niet op straat opgelost, maar inpandig, net als fietsparkeren en afvalinzameling. Om autobezit/autoparkeren te verminderen, worden van meet af aan duurzame vervoersconcepten (zoals deelconcepten) gerealiseerd.

5. Groene stad
Sloterdijk I Zuid wordt een groene wijk. Groene daken, groene balkons, groene binnenplaatsen en paden vormen de basis van woningen en bedrijfsruimtes. Deze zijn bereikbaar via groene, publieke ruimtes die aansluiten bij de Hoofdgroenstructuur en bij het Westerpark.

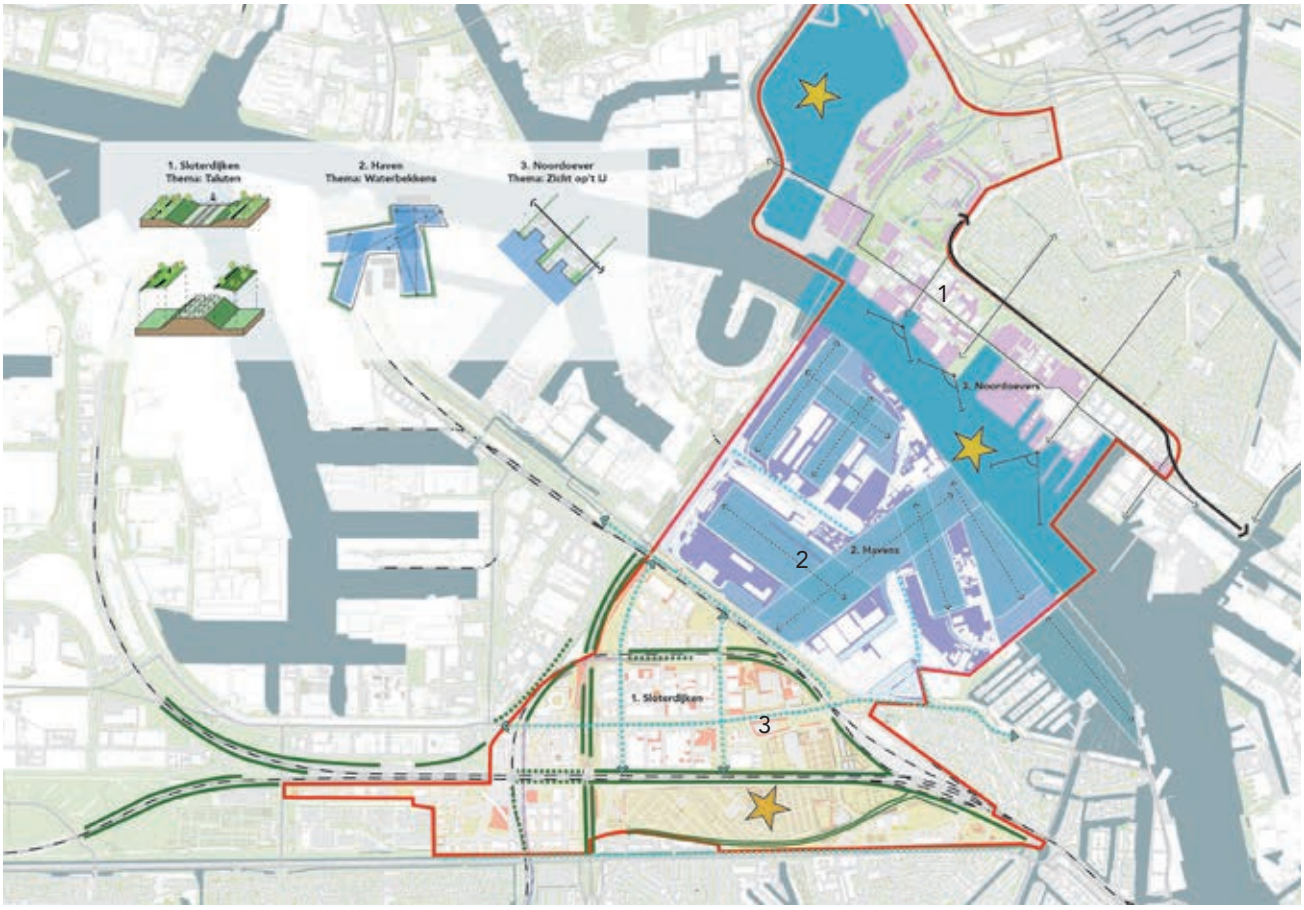
6. Duurzame stad
Sloterdijk I Zuid wordt een duurzame wijk. Alle elementen van de wijk zijn aanpasbaar op snelle veranderingen op het gebied van energie, afval, water, mobiliteit en technologie – dat maakt de wijk toekomstgericht. Er wordt gedacht aan flexibele en makkelijk aanpasbare toepassingen voor onder andere circulair bouwen, afvalinzameling, mobiliteit, waterbestendigheid, CO2-reductie en energie ('van gas los').

7. Gezonde stad
Sloterdijk I Zuid wordt een wijk met veel aandacht voor de gezondheid van alle mensen die er wonen, werken en recreëren. Zorg- en welzijnsvoorzieningen zijn veilig bereikbaar en toegankelijk voor iedereen. De wijk wordt ingericht op bewegen en faciliteert hiermee in een gezonde levensstijl.

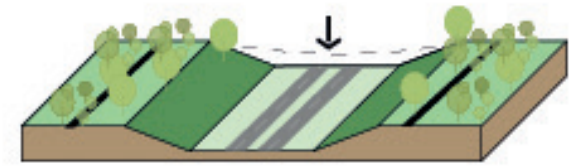
8. Sociale stad
De hoogwaardig ingerichte en goed onderhouden omgeving – bebouwd en onbebouwd – draagt bij aan een prettige en aangename woonomgeving. Gemeente, eigenaren, gebruikers en bewoners werken samen aan een sociaal netwerk. De gemeente maakt programmering in de openbare ruimte mogelijk en faciliteert eventueel in het opzetten van een organisatievorm voor placemaking.

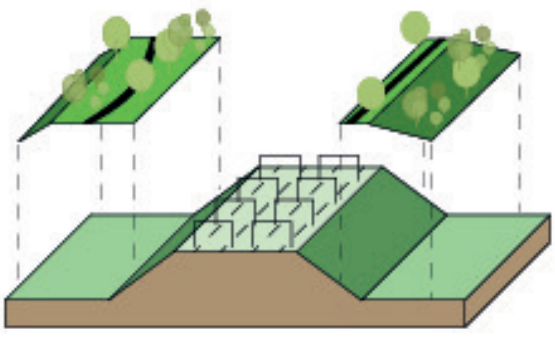
Sturingsstrategie: wie doet wat?
Voor de transformatie van Sloterdijk I Zuid is gekozen voor een strategie, waarbij de gemeente het initiatief neemt voor de transformatie van het gebied. De individuele eigenaren/erfpachters nemen het initiatief voor de feitelijke ontwikkeling van de bouwblokken. De gemeente stimuleert de eigenaren/erfpachters binnen een blok om te gaan samenwerken. Met initiatiefnemers worden op blokniveau afspraken gemaakt over wat er gebouwd wordt en in welke kwaliteit, de vergoeding van de plankosten en over de erfpachtcanons bij bestemmingswijzigingen.

Het regisseren van ruimtelijke samenhang vindt plaats op blokniveau. Het is er vooral op gericht om de afstemming tussen de verschillende ontwikkelingen te waarborgen. Een ontwikkeling moet geen onmogelijkheden voor een andere ontwikkeling teweegbrengen. Hiervoor heeft de gemeente naast de investeringsnota ook Basis Blokpaspoorten en het Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit opgesteld. Deze documenten zijn kaderstellend voor de toekomstige planvorming in Sloterdijk I Zuid.



Afb.13 - Overzicht van diverse gebieden binnen Haven-Stad. 1. Noordelijke IJ-oevers, 2. Havenbekkens en 3. 'De Sloterdijken'.





Afb.14 - Spoorzone en talud van 'De Sloterdijken' kunnen als structuren een kwalitatieve bijdrage leveren aan de openbare ruimte.



Afb.15 - Bestaande spoorzone nabij de Contactweg.



Afb.16 - Bestaande spoorzone nabij de Contactweg.

1.3 - Relatie openbare ruimte Haven-Stad



Afb.17 - Taludzone als verblijfsplek



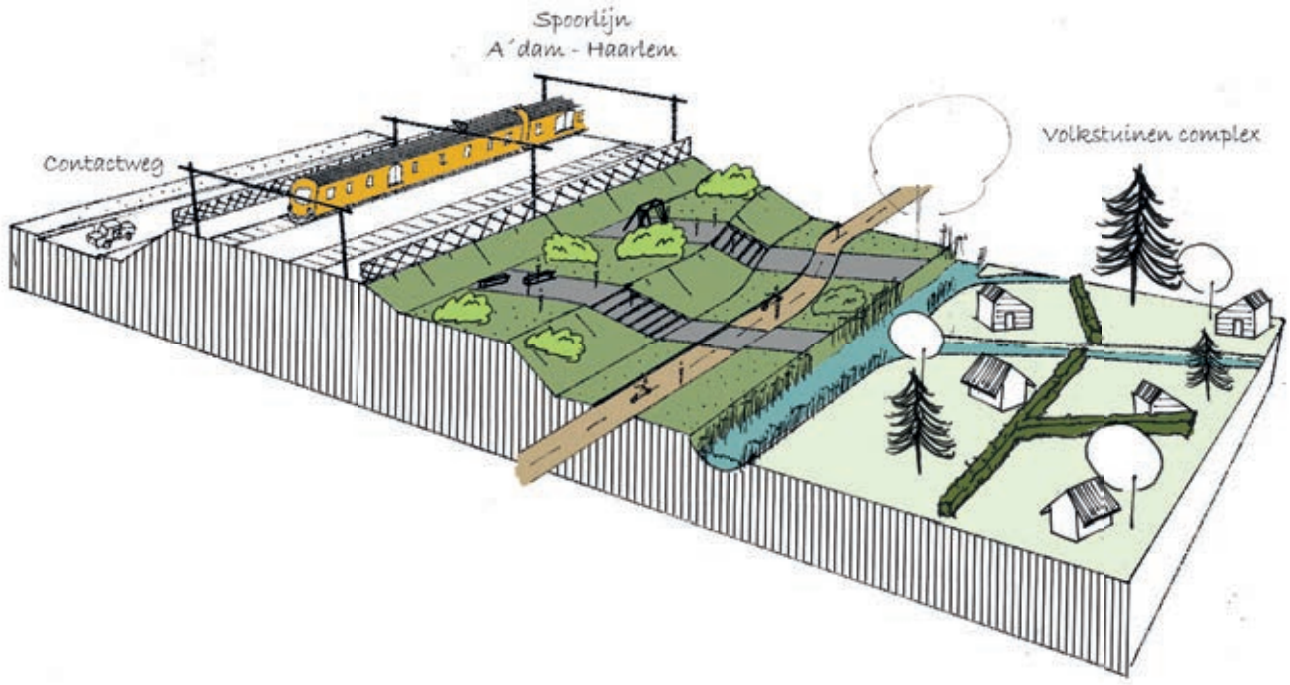
Afb.18 - Taludzone als speelaanleiding

Sloterdijk I Zuid is een van eerste nieuwe projectgebieden in Haven-Stad. De ambities en uitgangspunten van Sloterdijk I Zuid sluiten aan bij die van Haven-Stad, die staan beschreven in het Integraal Raamwerk Haven-Stad. Het Integraal Raamwerk Haven-Stad is vastgesteld op 14 december 2021 door het college van burgemeesters en wethouders. Binnen dit raamwerk worden de nieuwe structuren voor groen, fietsers, voetgangers, ecologie en water op een groter schaalniveau vastgelegd.

Uit de ruimtelijke analyse blijkt dat de gebieden van Haven-Stad zeer divers zijn. Zo liggen de kavels op de Noordelijke IJ-oevers haaks op het IJ, wat grotendeels te wijten is aan de voormalige scheepsbouwindustrie. Vooral bij de Coen- en Vlothavens is de enorme schaal van de havenbekkens en de grootschalige bedrijvigheid kenmerkend.

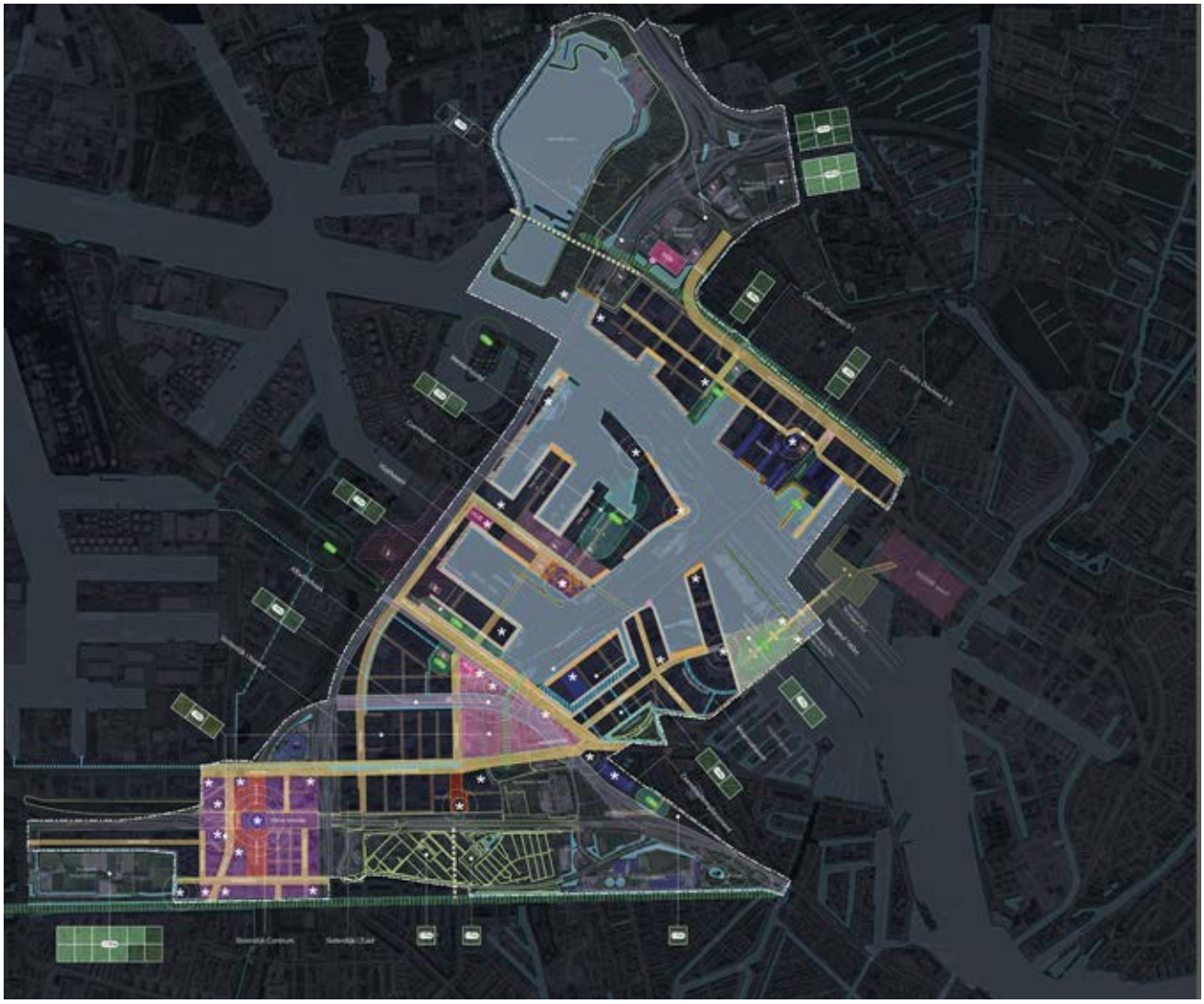
Bij de 'Sloterdijken' zijn de ruimtelijke kenmerken vooral bepaald door de infrastructuur, wat komt door het logistieke gebruik door de bedrijven in het gebied. Dit heeft geleid tot versnippering van verschillende gebieden door brede verkeersstraten, snelwegen, de spoordijk en de voormalige zeedijken. Juist deze vele 'verloren ruimtes' wil de gemeente gaan benutten voor groen. Ze vormen de basis voor de nadere uitwerking van deze gebieden. Wat betreft Sloterdijk I Zuid worden de spoordijk en de A10-zone in het plan opgenomen.

De voorbeelden op deze pagina tonen aan hoe een onderdeel als de strook langs het spoor kan worden gebruikt voor het creëren van meer verblijfsruimte, ecologische structuren en sport- en speelaanleidingen. Onderstaande principeschets (niet vastgesteld) is toegepast als idee voor deze strook ten noorden van de bestaande volkstuincomplexen in het Westerpark.



Afb.19 - Mogelijkheden voor het activeren van het spoortalud.Taludzone als speelaanleiding of verblijfsplek.

1.



Afb.20 - Basiskaart Integraal Raamwerk Haven-Stad, vastgesteld op 14 december 2021

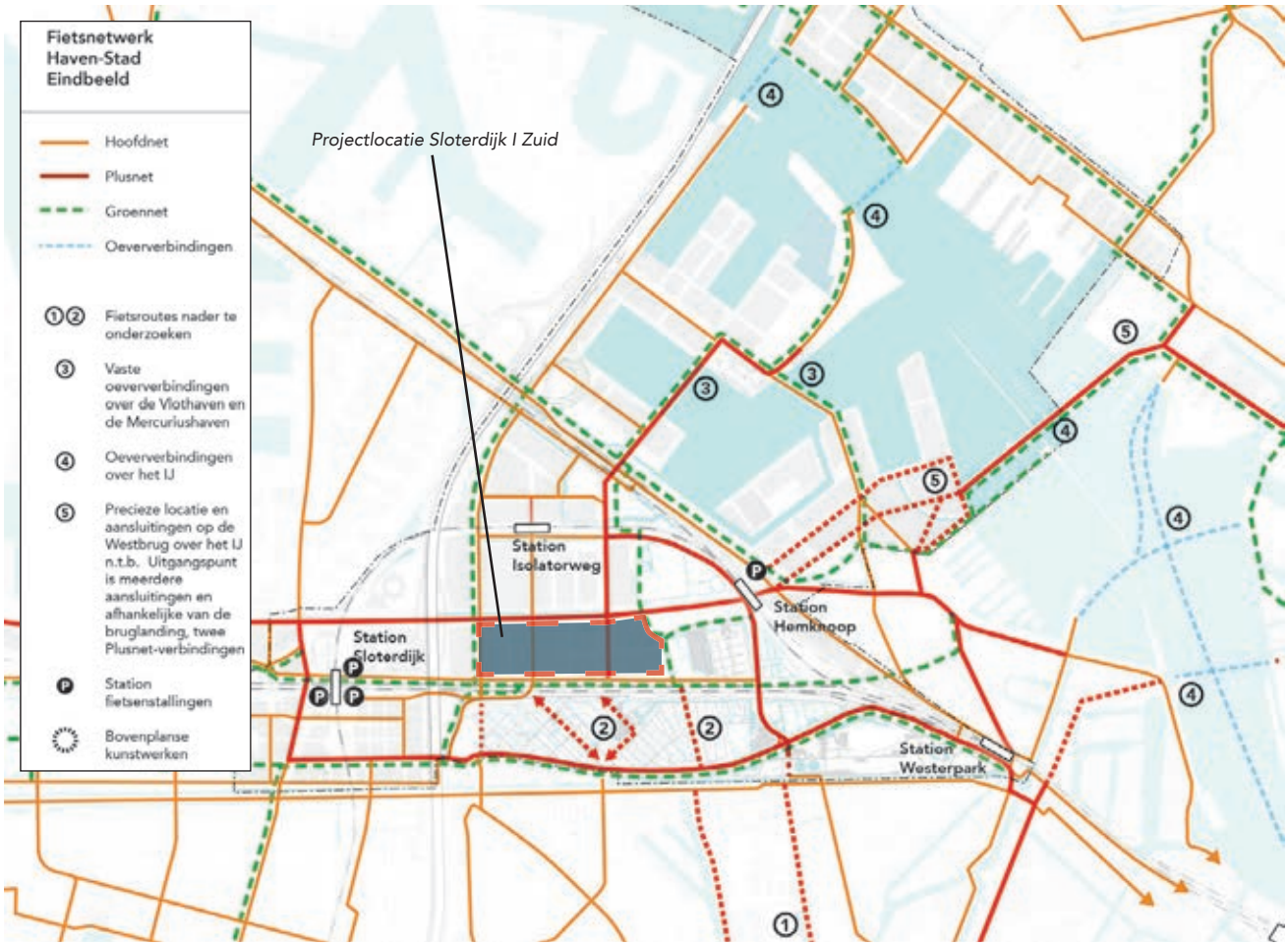
1.3 - Relatie openbare ruimte Haven-Stad



Afb.21 - Programma Fiets: Verlengen tweede fietsring aan west- en oostzijde (concept), nader uit te werken met Haven-Stad en Foodcenter.

Sloterdijk I Zuid vormt een cruciale schakel tussen Haven-Stad en de omliggende buurten, zoals Westerpark, Bos en Lommer en Spaarndammerbuurt. Hiervoor lopen meerdere belangrijke fietsverbindingen langs en door het gebied. De fietsroute langs de zuidzijde van het project wordt verbonden met station Amsterdam Sloterdijk, via het Overbrakerpad met Amsterdam-Centrum en via de Contactweg met Amsterdam-West. Het Contactplein wordt een belangrijke schakel in de route tussen de zogenaamde 'tweede fietsring', het metrostation Isolatorweg, de Coen- en Vlothaven en Amsterdam-Noord. De Transformatorweg blijft een essentiële stadsader voor openbaar vervoer, fiets en auto. Nu is het nog een drukke verkeersader zonder verblijfskwaliteit, maar later wordt deze weg getransformeerd naar een stadsallee met een parkstrook langs de noordzijde. Daarnaast is de Isolatorweg in potentie een actieve straat tussen station Amsterdam Sloterdijk en (de andere ingang van) het metrostation Isolatorweg.

Naast de mobiliteit speelt het groen een onmiskenbare rol in het project. Aan de oostkant grenst Sloterdijk I Zuid aan het Westerpark. De grens wordt gevormd door een bestaande dijk die functioneert als primaire waterkering en voor een deel bestaat uit een oude zeedijk, maar in de toekomst duidelijk herkenbaar zal zijn. De transformatie van de aangrenzende parkdelen naar meer toegankelijkheid krijgt volop aandacht. Aan de zuidkant geldt; hoe beter de kwaliteit van het Dijkpark, hoe beter de relatie met het Westerpark en hoe minder de barrièrewerking van de spoordijk.



Afb.22 - Kaart uit Integraal Raamwerk Haven-Stad

De visie op het ontwerp van de openbare ruimte is gebaseerd op het Investeringsbesluit Sloterdijk I Zuid. De daarin gestelde ambities komen terug in de vormgeving en inrichting van de toekomstige openbare ruimte. Ook de ambities vanuit duurzaamheid en mobiliteit leiden tot een nieuw type inrichting van de leefomgeving. Bovendien zorgt de stedelijke mix van wonen en kleinschalige bedrijvigheid voor een specifieke dynamiek op straat in Sloterdijk I Zuid.

Ook de andere beleidskaders van de gemeente Amsterdam leveren input voor de ambities en uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte. Dit zijn de Structuurvisie 2040, De Bewegende Stad, het Handboek Puccini, Amsterdam Rainproof, de Keur van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht, de Hemelwaterverordening, de Agenda Duurzaamheid, de Agenda Groen en het Mobiliteitsplan.
Dit leverde de volgende zeven ruimtelijke en functionele uitgangspunten op voor de inrichting van de openbare ruimte:

1. Autoluwe straten
Zoals aangegeven in de ambities in het investeringsbesluit, ligt de nadruk niet meer op de toegankelijkheid geredeneerd vanuit de auto of vrachtauto. Wel zullen bedrijven en andere niet-woonfuncties goed bereikbaar zijn voor bevoorrading, omdat bedrijvigheid ook zeer belangrijk is. Maar de focus ligt op een goed te gebruiken, comfortabel voetgangers- en fietsnetwerk. Deze netwerken worden gekoppeld aan een (hoogwaardig) openbaar vervoersnetwerk. Dit betekent dat de straten in Sloterdijk I Zuid worden ingericht voor fietsers en voetgangers. De auto is te gast. De meeste straten worden ingericht als eenrichtingsverkeer voor auto's; het midden van de straat is in de eerste plaats voor fietsers bedoeld. Het parkeren van de fiets en auto wordt zoveel mogelijk inpandig opgelost. Ook het laden en lossen gebeurt zoveel mogelijk inpandig.

2. Groene straten
Groen is per definitie onmisbaar voor de inrichting van de openbare ruimte. Voor zowel de verblijfskwaliteit en ruimtelijke kwaliteit als voor de gezondheid en welzijn. Sloterdijk I Zuid transformeert naar een sterk verdichte, compacte woonwijk met circa 4.700 woningen. Hoe groter de bevolkingsdichtheid, hoe belangrijker een groen ingerichte openbare ruimte wordt. En Sloterdijk I Zuid wordt groen: de kans is groot dat circa 235 bestaande, volwassen bomen in het gebied behouden blijven, zo blijkt uit een eerste inventarisatie.
Daarnaast is het uitgangspunt dat de straten natuurinclusief worden ingericht. Dit betekent ruimte voor verschillende soorten beplantingstypes, nestgelegenheden voor vogels en insecten en voor spontaan groen. Ook komen er groenstroken in de straten, mede om de afvoer van regenwater te vertragen. Al het groen zal bijdragen aan de vermindering van het hitte-eilandeffect.

3. Flexibiliteit
In de ambities van het investeringsbesluit is opgenomen dat er verschillende woon-werkfuncties binnen het gebied worden gerealiseerd. Dat resulteert in verschillende gebruikers met bijbehorende behoeftes of wensen.

Het uitgangspunt is dat de openbare ruimte flexibel is in te richten. Een inrichting die een balans vindt tussen de behoefte van de kleinschalige bedrijvigheid, horeca, de bewoners, de woonkwaliteit en de andere gebruikers van de buurt. Voor deze inrichting is een toolbox opgesteld. Daarin is onderzoek gedaan naar een principe-indeling van de openbare ruimte in relatie tot een bepaalde functie. Naast een flexibele inrichting moet de openbare ruimte ook samenhang en continuïteit uitstralen. De flexibiliteit mag de versnippering van de openbare ruimte niet in de hand werken.

4. Sport, spelen en gebruik van het openbaar gebruiksgroen
Uitgangspunt is om – naast het te realiseren groen – in de openbare ruimte ook voldoende gebruiksgroen, sport- en speelaanleidingen en beweegruimte te realiseren voor bewoners. Daarbij wordt aangehaakt op het programma 'Bewegen in de stad' met als ambitie de openbare ruimte zo in te richten, dat deze uitnodigt om te gaan bewegen. Denk aan een sportparcours, hardloop- en wandelcircuits en 'nieuwe sporten' als padel, bootcamp en footy. Dit wordt compleet gemaakt met bijkomende voorzieningen als lockers en watertappunten in de openbare ruimte, zoals in het opgestelde rapport 'Bouwstenen van de Beweeglogica' worden genoemd voor de inrichting van de openbare ruimte. En verder bredere stoepen en pleinen waar kinderen uit de buurt kunnen spelen. Sloterdijk I Zuid wordt zo een beweegvriendelijke wijk, waarbij de gebruikers worden uitgedaagd om te bewegen. Dit alles draagt bij aan een gezonde levensstijl.

5. Een stoere en tegelijk zachte inrichting
Sloterdijk I Zuid krijgt met zijn hoge bebouwing met woningen, voorzieningen en bedrijfsruimtes een stevige en stoere uitstraling. De openbare ruimte sluit daar voor een deel op aan door het toepassen van elementverharding zoals betontegels en gebakken klinkers. Voor een leefbare omgeving wordt deze stoerheid 'verzacht' door veel ruimte te bieden aan groen, bomen en gebruiksruimtes. Ook de speciaal ontworpen details voor Rainproof en een natuurinclusieve inrichting dragen daaraan bij. Deze vorm van inrichting krijgt navolging in de rest van Haven-Stad.

6. Duurzame openbare ruimte
Sloterdijk I Zuid is op dit moment nog niet rainproof. Het gebied ligt te laag (door geleidelijke inklinking) voor een duurzame waterhuishouding en moet dus gefaseerd worden opgehoogd. Om het gebied verder rainproof te maken, worden er groenstroken aangelegd die de afvoer van water vertragen en die (waar mogelijk) het water kunnen laten infiltreren in de bodem. Voor de bestrating worden met name gebakken klinkers en betontegels gebruikt.

De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk circulair ingericht. Dit kan bijvoorbeeld door hergebruik van bestaande materialen die momenteel in het gebied aanwezig zijn. De oude betontegels die nu nog op straat liggen, kunnen in tijdelijke situaties worden hergebruikt als puinfundering onder de rijbanen, of als gestapeld muurtje voor de ontwikkeling van ecologie. In de loop der tijd zijn er wellicht mogelijkheden om hergebruik van materialen op het niveau Haven-Stad te benaderen. Het kan zelfs leiden tot een 'tweedehands' materialenbank, zodat er meer overzicht komt op wat er allemaal beschikbaar is.
In relatie tot een duurzame inrichting is het van belang dat de toegepaste materialen levensloopbestendig zijn. Naast bovengenoemde criteria wordt er ook gestreefd naar het verlagen van demilieukostenindicator. Dit dient als uitgangspunt bij de inkoopstrategie voor toe te passen materialen.
De openbare ruimte kan ook bijdragen aan een lager energieverbruik: zo worden voor de straatverlichting energiezuinige lampen gebruikt.

7. Age-Friendly city (sociaal en ongedeelde stad)
Een van de ambities uit de investeringsnota is dat Sloterdijk I Zuid ook een sociale en ongedeelde stad wordt. Dit heeft zijn weerslag op de inrichting van de openbare ruimte, die zo toegankelijk mogelijk wordt gemaakt voor alle doelgroepen. Zo wordt in het ontwerp bijvoorbeeld rekening gehouden dat de straten goed oversteekbaar zijn voor mensen die slecht ter been zijn, een gezichtsbeperking hebben of voor ouders met een kinderwagen. Zo kunnen jong en oud overal gemakkelijk komen.



Toelichting ontwerp



2



Afb.23 - Plankaart ontwerp openbare ruimte Sloterdijk I Zuid.

Dit hoofdstuk beschrijft eerst op hoofdlijnen het algemene deel van het vontwerp die gelden voor de openbare ruimte in heel Sloterdijk I Zuid. Alle straten, pleinen en wegen krijgen in principe een gelijke indeling met hetzelfde materiaalgebruik. Zo krijgt de openbare ruimte een eenduidige en samenhangende uitstraling, al verschillen de onderdelen qua ligging en functie binnen Sloterdijk I Zuid. Voor Sloterdijk I Zuid gelden in het algemeen de volgende uitgangspunten voor de openbare ruimte:

1. Relatie met gebiedsoverstijgende lijnen
Het projectgebied wordt begrensd door enkele 'gebiedsoverstijgende lijnen': de Transformatorweg aan de noordzijde en de spoorlijn Amsterdam-Haarlem aan de zuidzijde. De Transformatorweg en de spoorlijn spelen een belangrijke rol voor de verbinding met de stad en de recreatiegebieden en zijn dus essentieel.

2. Flexibele openbare ruimte in relatie tot de ontwikkeling van de kavels
Het totale gebied zal niet tegelijkertijd in zijn geheel worden ontwikkeld. Sommige kavels worden sneller ontwikkeld dan andere. Dit komt vanwege de verschillende eigenaren en grondposities. De fasering bij deze gebiedstransformatie is afhankelijk van de ontwikkelinitiatieven uit de markt, wat leidt tot een zekere mate van onvoorspelbaarheid in de bouwfases. Zo kan het ene blok worden ontwikkeld en het terrein worden opgehoogd, terwijl de naastliggende delen op de huidige hoogte moeten doorfunctioneren. Dat kan worden opgelost door de ene helft van een straat ook alvast op te hogen en de andere helft nog niet. Deze tweedeling is ook terug te vinden in het straatprofiel, met twee wisselbare helften. Met dit toekomstige openbare ruimteontwerp kan worden ingespeeld op de ontwikkelingen van de verschillende kavels, het ophogen van het bestaande straatniveau en het (tijdelijk) inrichten van de openbare ruimte. Hoofdstuk 5 gaat hier verder op in.

2.1 - Ontwerp openbare ruimte

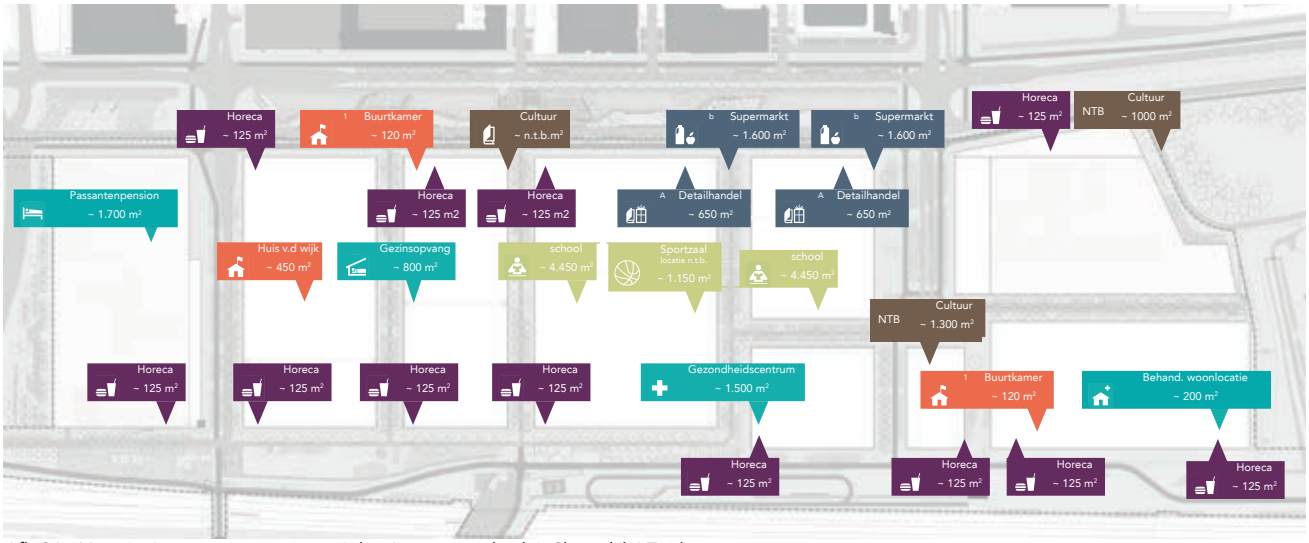


3. Een toolbox van inrichtingsprincipes
Door de gefaseerde ontwikkeling van het gebied kan de gemeente nu nog geen definitief inrichtingsplan maken voor de openbare ruimte in Sloterdijk I Zuid. Het is immers nog niet bekend hoe de bouwblokken er precies uit gaan zien. In dat opzicht is het ontwerp op te vatten als een ontwerp op hoofdlijnen. Maar het programma, dus waar welke functies komen, is wél bekend.

Het programma bevat functies als horeca, detailhandel, scholen, parkeergarages en woningbouw, die een specifieke relatie hebben met de aangrenzende openbare ruimte. De relatie tussen een functie (die een bepaalde groep gebruikers aantrekt) en de openbare ruimte is onderzocht. Dit onderzoek heeft geleid tot een toolbox waarin een aantal inrichtingsprincipes zijn opgenomen: bij een bepaalde functie horen bepaalde onderdelen voor de inrichting van de openbare ruimte. De onderdelen zijn in het ontwerp opgenomen – de exacte plek van die onderdelen volgt later. De onderdelen vormen dus een samenhangend geheel van de openbare ruimte, maar het ontwerp blijft flexibel.

Elke keer wanneer een deel van een blok in ontwikkeling komt, wordt de inrichting van de openbare ruimte aan de hand van de toolbox samengesteld. Van een aantal functies is de bijbehorende inrichting bekend, van andere functies nog niet; de toolbox is nog in ontwikkeling.

Functielijst
In het vastgestelde investeringsbesluit is een (voorlopig) toekomstig programma opgenomen. Op de plattegrond is te zien waar bepaalde functies kunnen komen (zie volgende pagina). Een volledig overzicht van alle functies is opgenomen in de functielijst: deze bestaat uit scholen (zowel basisscholen als voortgezet onderwijs), speelpleinen, parkeergarages, logistieke functies (laden & lossen), horeca/cafés/restaurants, detailhandel, kleinschalige bedrijvigheid (waaronder broedplaatsen, timmerman, fietsenmakers), toegang woningen, gezondheidscentra en buurtvoorzieningen.



Afb.24 - Voorzieningenprogramma vanuit het Investeringsbesluit Sloterdijk I Zuid.



Afb.25 - Toekomstige functies. In een verder stadium van de toekomstige ontwikkelingen van de bouwblokken worden de definitieve locaties afgestemd.

4. Groennorm
Iedereen heeft behoefte aan voldoende groen, in welke vorm dan ook. In Amsterdam is een referentienorm voor groen vastgesteld. Dit betekent dat per woning 22 m² groen beschikbaar moet zijn, waarvan 16 m² gebruiksgroen en 6 m² ecogroen. Voor Sloterdijk I Zuid, waar circa 4.700 woningen worden gebouwd, zou er volgens de referentienorm dus 103.100 m² groen moeten komen. Sloterdijk I Zuid krijgt echter in totaal 'maar' 66.100 m² groen.
Daarmee voldoet dit gebied niet aan de groennorm van 103.100 m². Als het binnen een project niet lukt om de groennorm te halen, kan dit gecompenseerd met groen in de aangrenzende projectgebieden, zolang dit niet al voor andere projecten wordt gebruikt. Ten oosten van Sloterdijk I Zuid – binnen de grenzen van het Westerpark – liggen enkele versnipperde gebieden die in de toekomst verbeterd en opnieuw ingericht worden als publiek park. Zo wordt de kavel naast het Mediacollege, aan de overzijde van de Spaarndammerdijk, als park ingericht. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is hondenschool Gabber en postduivenvereniging 'De Postiljon' uit te plaatsen en dit gebied te transformeren naar een park, voordat Sloterdijk I Zuid wordt voltooid. Op termijn zal er ook binnen Haven-Stad op andere plaatsen voldoende groen worden gerealiseerd, conform de bovenstaande groennorm.

5. Nieuwe waterstructuur
Momenteel is er nagenoeg geen oppervlaktewater binnen het projectgebied. Het enige wateroppervlak dat aanwezig is, ligt in de westhoek, tussen de A10 en de kavel Einstein. Maar dat gaat veranderen: in het toekomstige plan wordt een nieuwe waterloop toegevoegd in het toekomstige Dijkpark. Deze waterloop zorgt voor een nieuwe verbinding in het bestaande polderwatersysteem van de Overbrakerpolder. In dit gebied bevinden zich het volkstuincomplex, natuurspeeltuin Het Woeste Westen, begraafplaats St. Barbara, de buurtboerderij en de honden- en duivenvereniging. De waterloop zorgt voor extra verblijfskwaliteit in het toekomstige park. Vandaar dat er meerdere verblijfsplekken worden gekoppeld aan deze nieuwe waterloop. Daarnaast zorgt het voor een betere kwaliteit van het watersysteem, de ecologie en de biodiversiteit.
De totale wateroppervlakte in het Dijkpark wordt circa 5.200 m². In hoofdstuk 3 wordt de keus voor deze belangrijke ingreep nader uiteengezet.

6. Sport- en spelprogramma
Binnen het toekomstige ontwerp worden er in de openbare ruimte sport- en speelfaciliteiten gerealiseerd. Aan de westkant bij de tunnel van de A10 komen circa drie sportvelden voor voetbal, basketbal en tennis. Naast deze velden zijn er nog meer speelaanleidingen en speelplekken gefaciliteerd in die hoek. Deze worden in een later stadium verder uitgewerkt. In totaal wordt er in het Dijkpark meer dan 6.000 m² aan sport- en speelfaciliteiten gerealiseerd.
Naast dit geclusterde sport- en spelprogramma liggen aan het einde van de straten – verspreid in het Dijkpark – nog enkele speelplekken voor verschillende leeftijdscategorieën. Op deze locaties komt een bijzondere speelaanleiding of speelplek. In combinatie met de nieuwe waterloop schept dit unieke verblijfsplekken in het toekomstige Dijkpark.

7. Inpandige (fiets)parkeervoorzieningen
Binnen het gehele projectgebied worden de parkeerplaatsen voor fietsers en auto's van bewoners en bezoekers inpandig gerealiseerd. Ook wordt ervan uitgegaan dat laden en lossen zoveel mogelijk inpandig wordt opgelost. Leveranciers bevoorraden de horeca en detailhandel inpandig of via de expeditiestraten binnen de bouwblokken. De toegangen naar de parkeervoorzieningen en mogelijke expeditiestraten worden in nauw overleg met de ontwikkelende partijen afgestemd. De inpandige ruimtes zullen sociaal veilig en uitstekend toegankelijk zijn, en bij voorkeur op de begane grond. Afwijking hiervan kan alleen met de goedkeuring van de gemeente.

Dit alles betekent dat de gehele openbare ruimte in principe parkeerplaatsvrij zal zijn. In onvermijdelijke gevallen zullen op straat enkele kort-parkeerplekken gerealiseerd kunnen worden.

8. Uitgangspunten ondergrondse ruimte
Vanwege de energietransitie komen er steeds meer kabels en leidingen in de ondergrond te liggen. Vaak gaat dit ten koste van het groen in de straat. Om dit voor Sloterdijk I Zuid te voorkomen, heeft het ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam een 3D-BIM-model opgesteld. Dit maakt in 3D inzichtelijk waar kabels en leidingen liggen en geeft tegelijk een duidelijk beeld van de bovengrond. Zo kunnen ondergrond en bovengrond goed op elkaar worden afgestemd en kan het groene karakter van de wijk beter behouden blijven. Hoofdstuk 5 gaat hier verder op in.

9. De Amsterdamse standaard als basis
Bij de gemeente Amsterdam wordt de 'Leidraad Centrale Verkeerscommissie' en de 'Puccini-methode' (met een tweetal handboeken) als standaard gehanteerd voor de (verkeers)inrichting van de openbare ruimte. Conform deze richtlijnen worden de toekomstige straten uitgevoerd als een 30-km straat, wat betekent dat betontegels op het trottoir en gebakken klinkers in de rijbaan worden gebruikt. Langs de gevel wordt een 80 centimeter brede strook gerealiseerd van gebakken materiaal.
Dit detail komt ook terug in de groenstroken waar verschillende faciliteiten zoals terrassen en speelplekken zijn opgenomen.

2.1 - Ontwerp openbare ruimte

10. Waterhuishouding
In het kader van waterhuishouding binnen het gebied zijn er specifieke beleidskaders van toepassing. Dit is onder andere De Keur van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waarin de volgende uitgangspunten worden gehanteerd.

- Het te dempen oppervlaktewater dient een-op-een te worden teruggebracht in hetzelfde watersysteem. Wanneer de bestrating (inclusief bebouwing) in een stedelijk gebied met meer dan 1.000 m2 toeneemt, dient als compensatie oppervlaktewater te worden aangelegd ter grootte van 10% van deze toename.

- In plaats van oppervlaktewater mag als alternatief ook een waterbergingsvoorziening worden aangelegd. Dit is "een buiten het watersysteem getroffen voorziening, bedoeld om hemelwater of ander water vast te houden of te bergen vóórdat het water verdampt, door planten wordt opgenomen, infiltreert in de bodem of wordt afgevoerd naar een riool of het oppervlaktewater". Voorbeelden van waterbergingsvoorzieningen zijn groene daken of infiltratiekratten.

De openbare ruimte wordt ingericht met hemelwaterverwerkende voorzieningen (zoals een sloot of een extra watergang), zodat deze extreme neerslag die eens per 100 jaar voorkomt, zonder schade kunnen verwerken. Het klimaat verandert, waardoor de hoosbui die eens in de honderd jaar kan voorkomen, steeds meer neerslag betekent. In de programmaperiode gaat Amsterdam ervan uit dat geen schade mag voorkomen bij een bui van 70 mm in één uur. Daarnaast moet de inrichting waarborgen dat vitale infrastructuur blijft functioneren bij een hoosbui die eens per 250 jaar voorkomt, wat nu overeenkomt met een bui van 90 mm in één uur.

Tot slot is het Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027 van toepassing op het voorliggend ontwerp van de openbare ruimte van Sloterdijk I Zuid. Dit programma komt voort uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Hierin wordt beschreven wat de gemeentelijke taken zijn ten aanzien van afvalwater, hemelwater en grondwater.


4. Kabelweg & Condensatorweg
5. Overgang Transformatorwe
1. Straten
3. Dijkpark

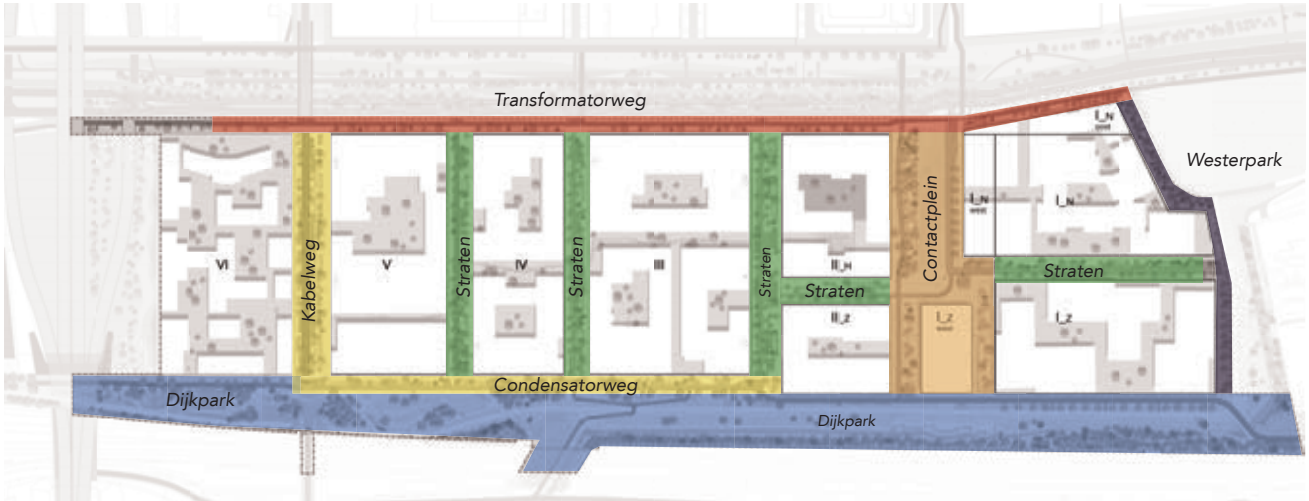

2. Contactplein
6. Overgang Westerpark

3.1 - Ruimtelijke onderdelen

Ruimtelijke onderdelen
De openbare ruimte in Sloterdijk I Zuid bestaat uit verschillende ruimtelijke onderdelen, die elk een eigen invulling krijgen. In Sloterdijk I Zuid onderscheiden we de volgende ruimtelijke onderdelen:

- Straten (Schakelstraat, Isolatorweg, Turbinestraat en Magneetstraat)
- Dijkpark
- Contactplein
- Ontsluitingswegen Kabelweg & Condensatorweg
- Relatie Transformatorweg (aan de noordzijde)
- Relatie Westerpark (aan de oostzijde)

Binnenstraten (op de te ontwikkelen kavels/blokken)
Er is één onderdeel dat buiten de (huidige) openbare ruimte valt, en dus ook buiten dit vontwerp: de 'binnenstraten'. Deze komen door en tussen de toekomstige bouwblokken te liggen en worden door de ontwikkelaars van deze blokken aangelegd. Voor deze binnenstraten wordt de volgende procesafspraak gehanteerd: ontwerp en inrichting van de toekomstige binnenstraten zijn minimaal van hetzelfde kwaliteitsniveau als dat van de openbare ruimte. Ze dienen in afstemming met de gemeente te worden ontworpen om de samenhang tussen openbare ruimte en de binnenstraten te waarborgen. Deze ontwerpen worden onderdeel van de bouwinitiatieven. Gemeente en ontwikkelaar maken hierover contractuele afspraken.



Afb.26 - Ruimtelijke onderdelen van de openbare ruimte.

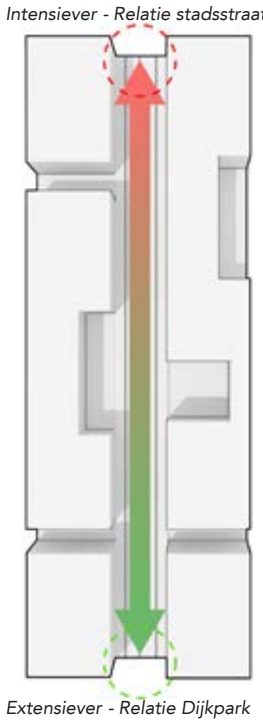


fig. A - Overgang van een stedelijke omgeving aan de noordzijde naar lommerrijke omgeving richting het Dijkpark.

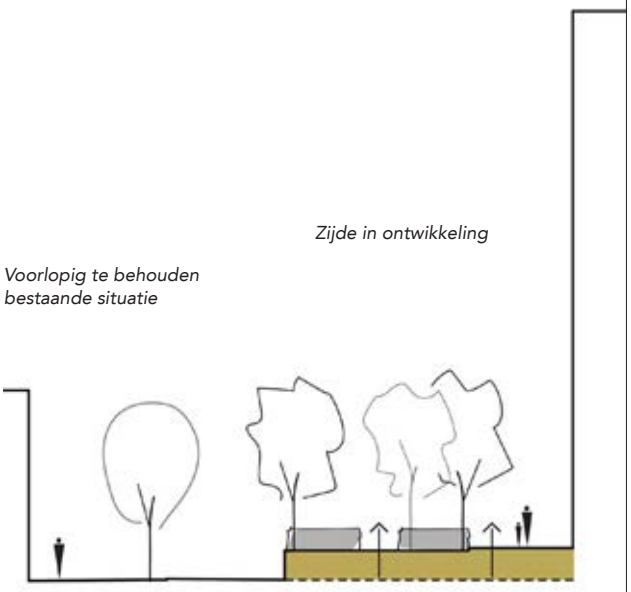


fig. B - Gedeeltelijke ophoging aan de ontwikkelende zijde.

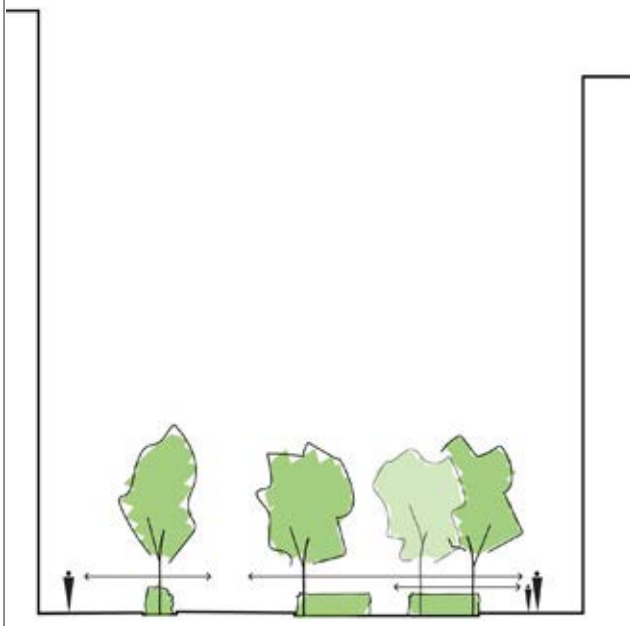


fig. C - Overzicht in het straatbeeld vanuit sociale veiligheid en verkeersveiligheid.

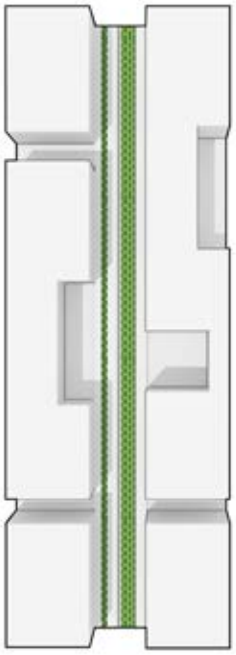


fig. D - De integrale straat.

Afb.27 - Basisprincipes van de toekomstige openbare ruimte.

Voor de inrichting van de straat worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:
- Samenhang tussen de straten in Sloterdijk I Zuid, met als basis een groen en zacht karakter met gebruikmaking van stoere materialen.
- De fietser wordt gestimuleerd het midden van de straat te gebruiken.
- Auto waar het kan in één richting.
- Inzetten op maximaal 15 kilometer per uur.
- De inrichting is flexibel en anticipeert op de komst van verschillende functies.
- Materiaal volledig herbruikbaar (circulair).

Dit leidt tot de volgende keuzes:
- Eenrichtingsstraat met ruime verblijfskwaliteit, inclusief speelplaatsen en terrassen.
- Comfortabele routes voor fietsers en voetgangers.
- Een 7 à 8 meter brede, groene zone met bomen, wadi en gebruiks- en verblijfsmogelijkheden.
- Minimaal elke 50 meter een snelheidsvertragende, doch fietsvriendelijke voorziening.

Gebruiksintensiteit (fig. A)
De gebruiksintensiteit in Sloterdijk I Zuid verschilt: de noordzijde kent een intensiever autogebruik, de zuidzijde een kleinschaliger en luwer autogebruik. Het noordelijk deel zal meer relatie hebben met de toekomstige stadsstraat (Transformatorweg), winkels, horeca en toegangen tot multifunctionele parkeervoorzieningen. Het zuidelijk deel heeft meer relatie met het Dijkpark, qua karakter en luwte. De overgang van druk naar rustig zal ook in de uitstraling herkenbaar zijn. Meer naar het zuiden wordt de boomdichtheid groter en zijn er minder parkeerplaatsen. De groenstroken zijn meer aaneengesloten en worden minder vaak onderbroken door toegangswegen dan aan de noordzijde.

Asymmetrisch straatprofiel (fig. B)
Vanwege de hoge grondwaterstand en klimaatbestendigheid wordt het bestaande gebied in de toekomst opgehoogd tot max 1.00 +NAP. Dit zorgt voor een duurzame waterhuishouding. Echter, de kavels en de bouwblokken in Sloterdijk I Zuid worden niet allemaal gelijktijdig ontwikkeld. Dan kan het voorkomen dat een straat gefaseerd wordt opgehoogd.
Vanwege deze gefaseerde ontwikkeling in combinatie met de noodzakelijke ophoging, wordt gebruik gemaakt van een asymmetrisch straatprofiel. Dit is kenmerkend voor het gebied Sloterdijk I Zuid. Hierbij wordt de zijde aan de te ontwikkelen kavel opgehoogd en ingericht, terwijl de andere zijde blijft functioneren voor de aanwezige bedrijven. Door het toepassen van een asymmetrisch profiel kan er meer ruimte worden gecreëerd voor met name groen. Uiteindelijk worden de straten zonder hoogteverschillen ingericht. Het onderscheid tussen rijbaan, groenstrook en voetpaden wordt gemaakt door het toepassen van verschillende materialen. Hoofdstuk 5 gaat nader in op deze fasering.

Sociaal en verkeersveilig (fig. C)
Belangrijk uitgangspunt is dat er goed zicht is in de lengte- en dwarsrichting van de straten. Het groen en de bomen worden zo geplaatst, dat er op straat altijd voldoende zicht is, zowel in lengte- als in dwarsrichting. Op deze manier wordt de sociale- en verkeersveiligheid aanzienlijk gewaarborgd.

De integrale straat (fig. D)
Een integrale straat voldoet aan alle eisen voor een duurzamere omgeving: groen, waterbestendig, rekening houdend met biodiversiteit en ruimtelijke kwaliteit. Omdat Sloterdijk I Zuid een wijk wordt met een hoge bebouwingsdichtheid, is groen in de straten van wezenlijk belang voor de leefbaarheid. Het toepassen van veel groen draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit, gezondheid, biodiversiteit, klimaat. Om van begin af aan voldoende groen te hebben, worden zoveel mogelijk bestaande bomen (die nu al in het gebied staan) verplant en geplaatst in definitief ingerichte delen. Daarnaast komen er ook nieuwe bomen bij, zowel op straat als in het Dijkpark.

Door de gefaseerde blokontwikkeling worden straten niet in één keer geheel ingericht. Daarom is er aan één zijde van de straat meer ruimte om groen te realiseren. Binnen de groenstrook die loopt van noord naar zuid, worden ook de opgaves van Amsterdam Rainproof, Natuurinclusief en Bewegen in de stad vormgegeven. Tijdens hevige regenval helpt het groen met het vasthouden van het regenwater. Vervolgens kan dit regenwater gelijkmatig worden afgevoerd richting de toekomstige watergang in de Transformatorweg.
De biodiversiteit krijgt een impuls door aanplant van verschillende types beplanting, zoals grassen/ kruidachtige vegetatie, vaste planten, heesters en bomen. Deze diverse groene inrichting is ook goed voor vlinders, bijen, andere insecten en vogels.
Tot slot is er nog de mogelijkheid om speelelementen en (natuurlijke) speelaanleidingen op te nemen in deze bredere groenstrook. Hierdoor kunnen kinderen nabij hun woning vrijuit spelen.

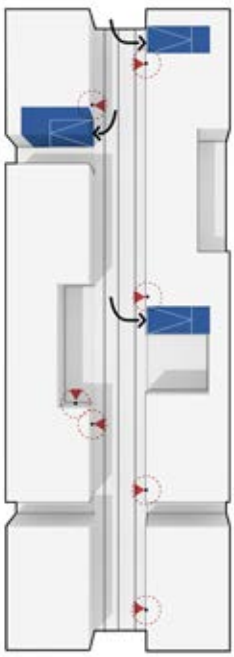


fig. E - Entrees voorzieningen & huisvesting + koppeling inrit parkeervoorzieningen.

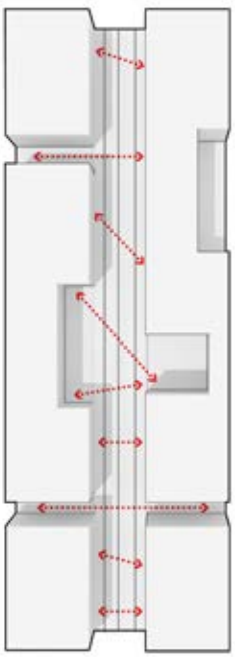


fig. F - De straten zijn goed oversteekbaar.

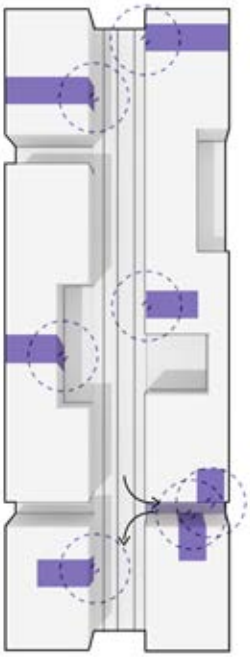


fig. G - Bedrijven & functies achter de voordeur.

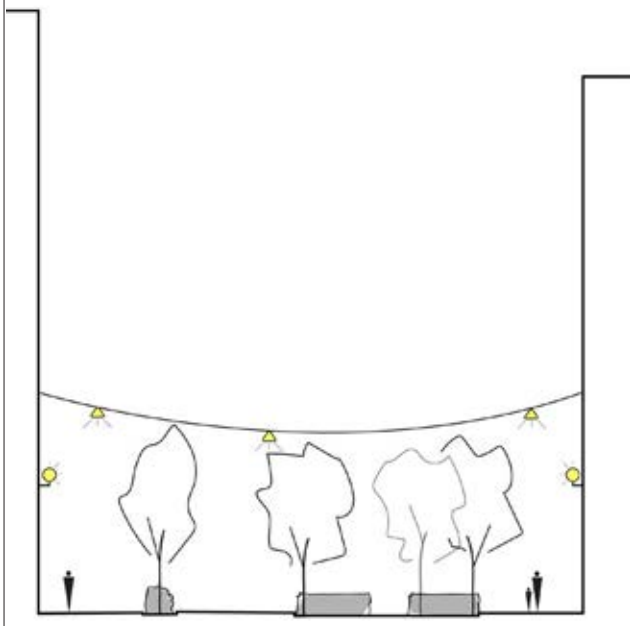


fig. H - In de straten wordt de openbare verlichting gekoppeld aan de gevels dus geen verlichtingsmasten in de openbare ruimte. Op de Transformatorweg, Kabelweg, Condensatorweg en Contactplein worden wel verlichtingsmasten geplaatst.

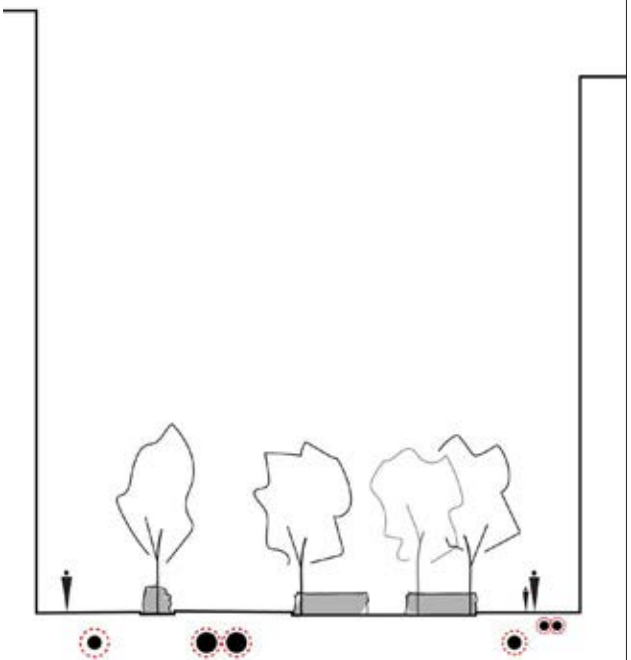


fig. I - Ondergrondse infrastructuur in relatie tot de openbare ruimte.

Afb.28 - Basisprincipes van de toekomstige openbare ruimte.

Entrees van woningen en multifunctionele parkeervoorzieningen (fig. E)
In de plint van de bouwblokken worden de entrees tot de woningen en voorzieningen opgenomen. In de meeste gevallen bieden deze entrees toegang tot meerdere woningen. Rondom deze entrees wordt in de openbare ruimte voldoende zicht en ruimte gecreëerd. Ze zijn goed herkenbaar in de openbare ruimte en dragen bij aan de oriëntatie binnen het gebied. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te waarborgen, is de ambitie om het merendeel van de toegangen naar de parkeervoorzieningen in het noordelijk deel (nabij de Transformatorweg) te realiseren. Het zuidelijk deel, richting het park, wordt hierdoor autoluwer en lommerrijker ingericht. Ook is het de ambitie om de toegangen naar de multifunctionele parkeervoorzieningen te bundelen met de centrale entrees van de woningen. Dit schept kwaliteit, eenduidigheid en samenhang in het profiel en voorkomt dat er een versnipperd straatbeeld ontstaat. Vanuit verkeersveiligheid worden de entrees overzichtelijk ingericht, zodat hier geen gevaarlijke situaties ontstaan.

Looplijnen (fig. F)
Bij de inrichting van de openbare ruimte zijn denkbeeldige looplijnen een belangrijk uitgangspunt. Deze rechte, logische looplijnen leggen de verbinding tussen de faciliteiten in de openbare ruimte (verblijfsplekken) en de toegangen tot woningen en parkeervoorzieningen. Waar mogelijk worden deze gelijkvloers ingericht, wat het oversteken op straat vergemakkelijkt.

Kleinschalige bedrijvigheid/programma (fig. G)
Een kenmerk van de straten in Sloterdijk I Zuid zijn de plinten met kleinschalige bedrijvigheid, detailhandel en ambachtelijke functies (bestaande en nieuwe bedrijven). Het functioneren van kleinschalige bedrijvigheid is minstens zo belangrijk als een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte.
Dit betekent dat vrachtwagens en leveranciers vaker zullen voorkomen dan in een klassieke woonstraat. Mocht er niet voldoende plintruimte beschikbaar zijn voor het laden en lossen, dan kan de ontwikkelaar dit inpandig oplossen met zogenaamde ‘expeditiestraten/ utiliteitsstraten’ binnen de bouwblokken. Deze komen haaks op de straten te liggen. Op deze manier kan het aantal strekkende meters plint worden uitgebreid. In een latere fase volgt nader onderzoek hoe dit ruimtelijk kan worden ingepast. De verschillende mogelijkheden worden daarna opgenomen in de toolbox. Ook hierover zal nauw contact plaatsvinden met de ontwikkelaar.

Verlichting openbare ruimte (fig. H)
Uitgangspunt is dat de openbare ruimte wordt verlicht door armaturen aan spandraden die zijn bevestigd aan de gevel. Op deze manier komen er geen verlichtingsmasten in de openbare ruimte. Dat scheelt niet alleen objecten op straat, maar ook ruimte in de ondergrond. In de tijdelijke situatie (als één zijde van de straat ontwikkeld is) worden verlichtingsmasten hergebruikt die elders in de wijk stonden.

Ondergrondse infrastructuur (fig. I)
De openbare ruimte heeft een sterke relatie met de ondergrond. Bij de inrichting van de openbare ruimte moet dan ook goed rekening worden gehouden met de aanwezigheid van boomwortels, kabels en leidingen. De gemeente Amsterdam kijkt naar een optimale situatie waarbij al deze onderdelen elkaar niet in de weg zitten (zie pagina 136).

Tijdelijke situatie
In het ontwerp wordt de tijdelijke situatie zo goed en zo degelijk mogelijk ingericht. De nieuwe bewoners zullen in een tussenfase het gebied vaak alleen kunnen bereiken via tijdelijke wegen en bouwwegen. Ook zullen zij soms hinder ervaren van de bouwwerkzaamheden. De ambitie is wel om het gebied zo snel mogelijk definitief in te richten. Goede bereikbaarheid en zo min mogelijk overlast blijft het streven.

Materialisatie
Onderzocht is welke straatmaterialen zich het best lenen voor waterinfiltratie en de ontwikkeling van ‘spontaan’ groen. De keus viel op gebakken klinkers: het water kan door de voegen tussen de klinkers naar beneden zakken waarna er op bepaalde plekken spontaan groen kan ontstaan. De gebakken klinker wordt daarom naast de betontegel het hoofdbestandsdeel qua verharding. De klinkers worden toegepast op de rijbaan en in bepaalde zones van het trottoir, bijvoorbeeld bij een terras, als overgang tussen een woning en de openbare ruimte en bij speelplekken. De rest van het trottoir wordt uitgevoerd in betontegels.

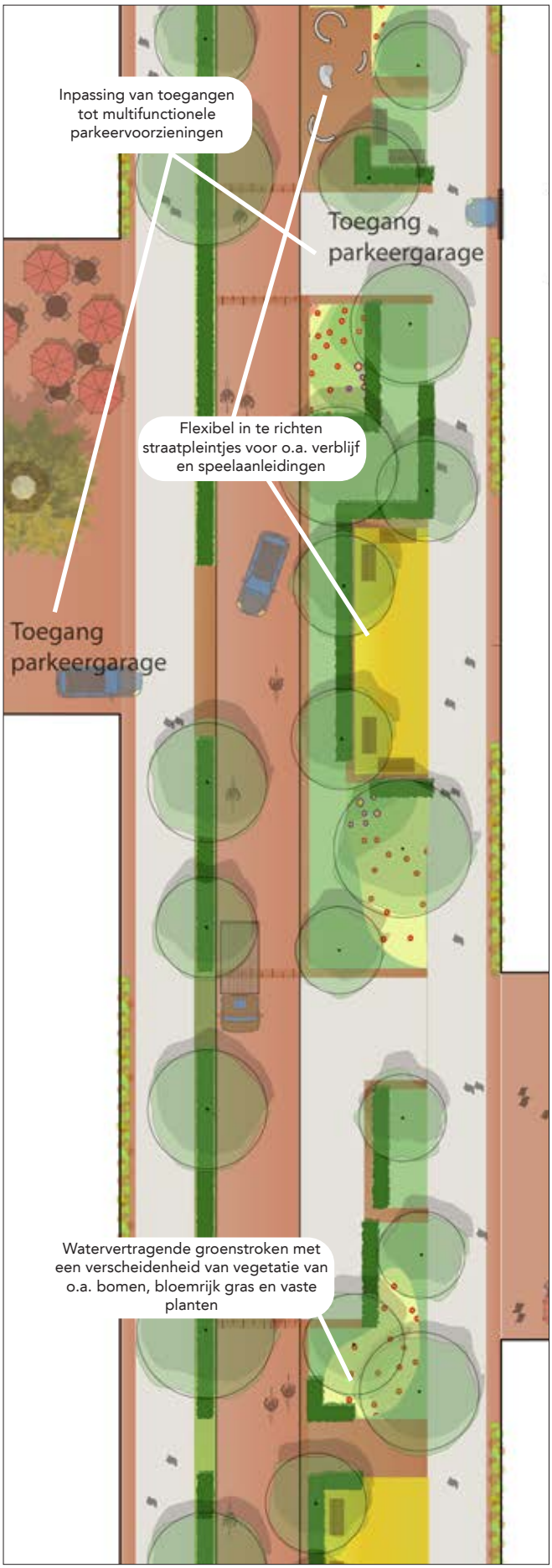
Gebruik
Voor de straten hangt de inrichting af hoe deze wordt gebruikt: ligt het accent op verblijven of verkeer? Meer verkeer betekent een bredere straat. De straten in Sloterdijk I Zuid zijn 20 tot 25 meter breed en daarmee ruimer dan de klassieke Amsterdamse woonstraat. De Kabelweg, Condensatorweg en het Contactplein zijn al breder, omdat deze deels ook als gebiedsontsluitingsweg functioneren. In Sloterdijk I Zuid is de auto te gast in de straten. De fietser krijgt voorrang. Maar de straten in Sloterdijk I Zuid worden nadrukkelijk niet ingericht als typisch snelle ‘fietsstraten’ zoals de Sarphatistraat in Centrum-Oost. De expeditiestraten of utiliteitsstraten zijn vooral gericht op het functioneren van de bedrijven en liggen binnen de te ontwikkelen kavels.



Afb.29 - Impressie van 'De straat van de 21ste eeuw'.

3.3 - De “straat van de 21ste eeuw”





Afb.30 - Bovenaanzicht van de straat, met éénrichtingsweg voor autoverkeer.



Afb.31 - Combinatie van rode bakstenen in de rijbaan en betontegels in het trottoir.



Afb.32 - Mogelijke toegang tot parkeergarages of kleinschalige werkplaatsen/bedrijven.



Afb.33 - Koppeling horeca met openbare ruimte.



Afb.34- Ruimte voor een goede doorgang langs de gevels.

3.3 - Principe-uitwerking van een straat



Afb.35 - Toepassing van speelelementen in de groenzone



Afb.36 - Combinatie van heesters en vaste planten, afgewisseld met zitelementen



Afb.37 - Toepassen van eventuele wormenhotels.

Op deze pagina enkele voorbeelden van materiaalgebruik en uitstraling van de toekomstige inrichting van de openbare ruimte. De plattegrond weerspiegelt de verschillende mogelijkheden ten aanzien van het ruimtegebruik. Aan weerszijden een doorgaand voetpad, in het midden van de straat ruimte voor de fiets; de auto is daar te gast. De groenstrook aan de oostzijde van de toekomstige rijbaan kan worden ingericht met zowel verblijfsplekken als speelplekken.



Afb.38- Flexibele indeling van een straat met een informeel voetpad door het groen.



Afb.39 - Flexibele indeling van een straat met speelaanleidingen.

3.3 - Principe-uitwerking van een straat

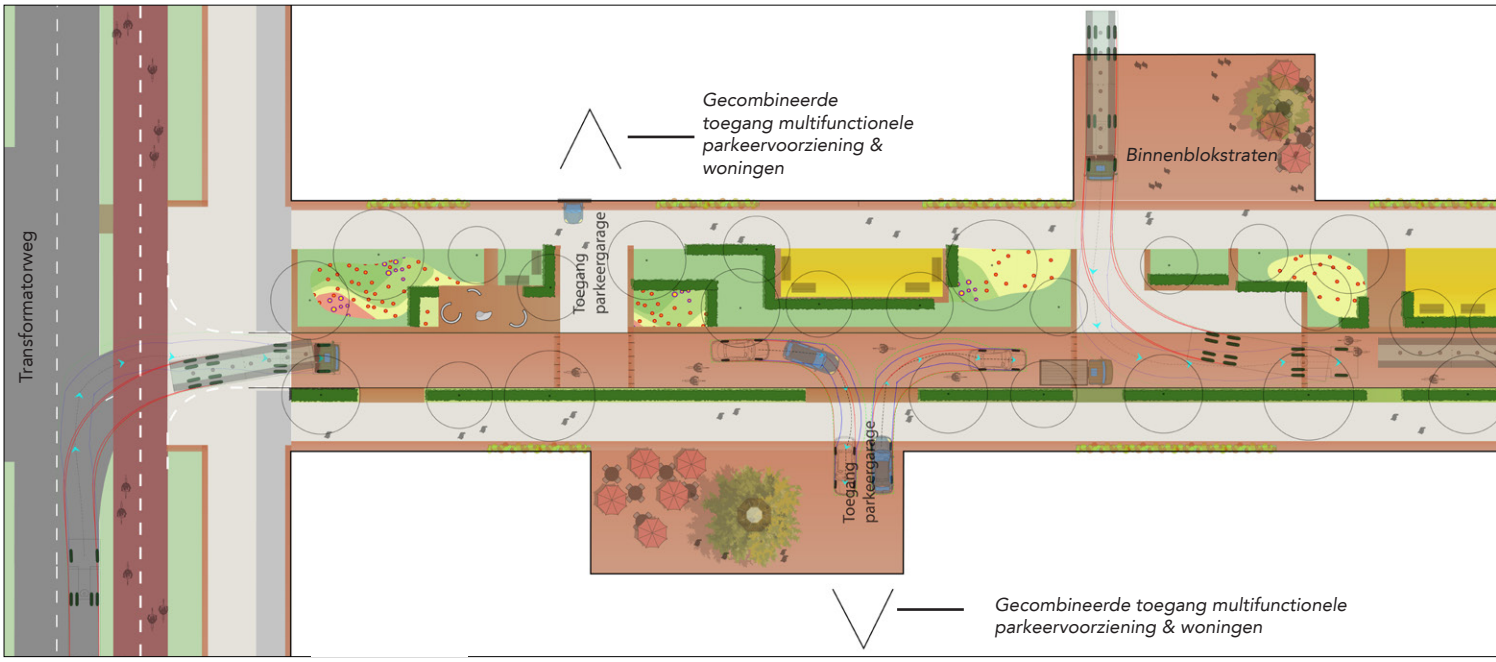
Op beide pagina's voorbeelden van een flexibele inrichting van het toekomstige profiel. Met ruimte voor bewoners om bijvoorbeeld langs de gevels een bankje neer te zetten, bakken met beplanting te plaatsen of groene gevels te creëren, zoals ook is toegepast bij het Westerdok.



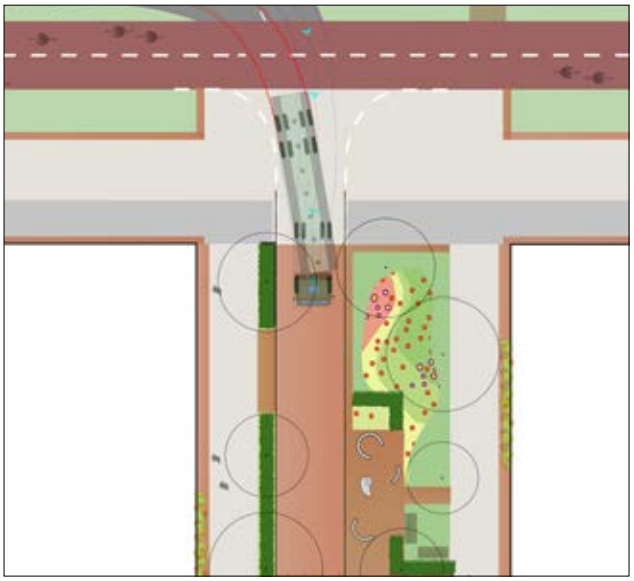
Afb.40 - Westerdok in Amsterdam. Groen langs de gevels en ruimte voor geveltuinen.



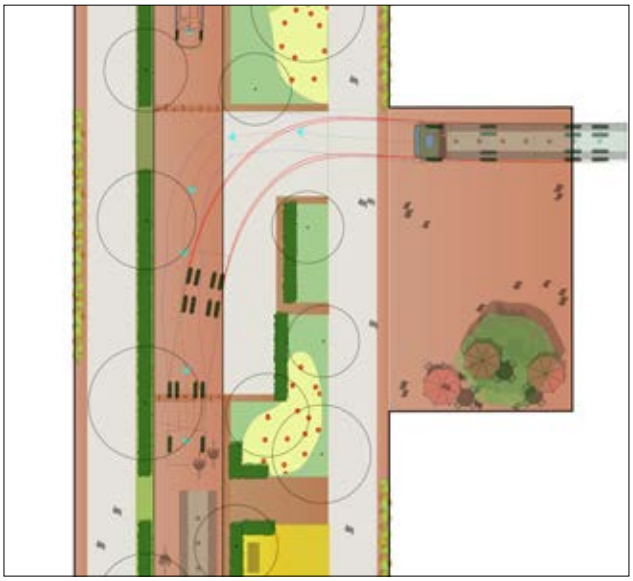
Afb.41 - Flexibele indeling van een straat met zitelementen, groen met verblijfsplekken.



Afb.42 - Voorbeelduitwerking van een straat in relatie tot mogelijke verkeersbewegingen.

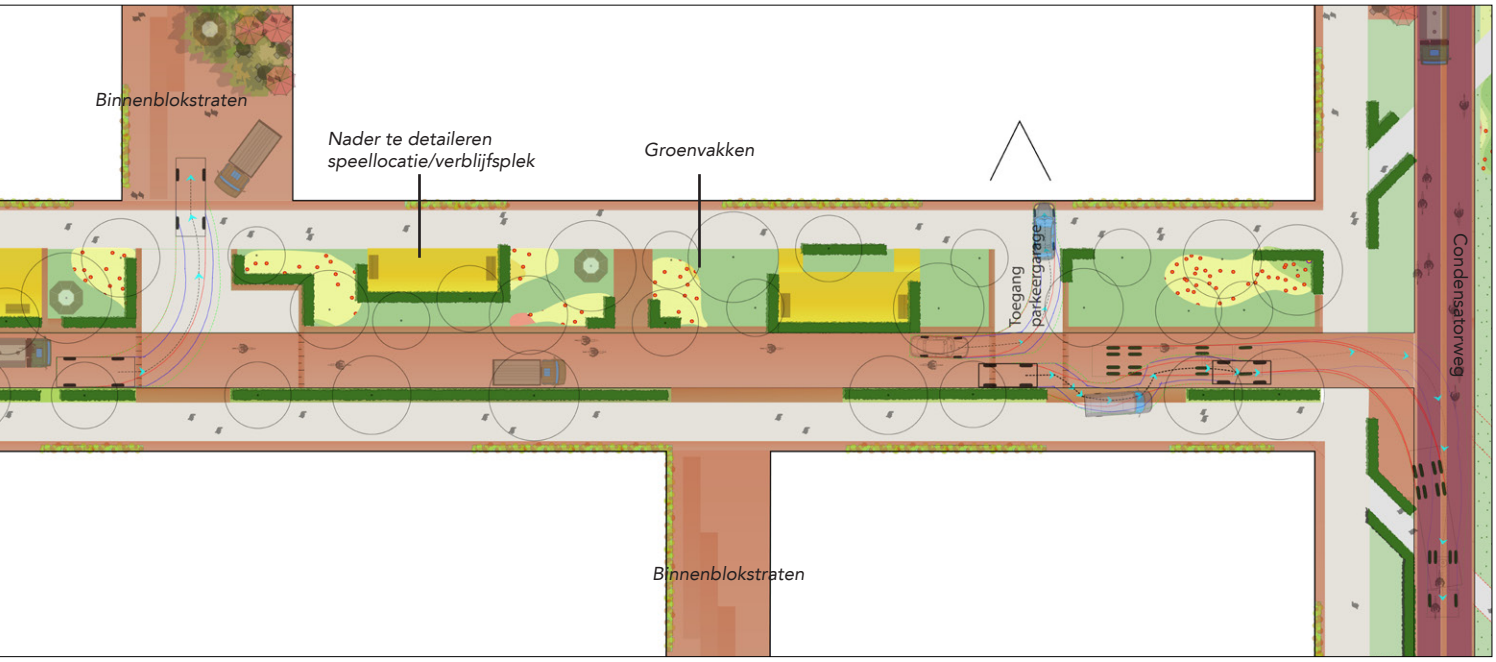


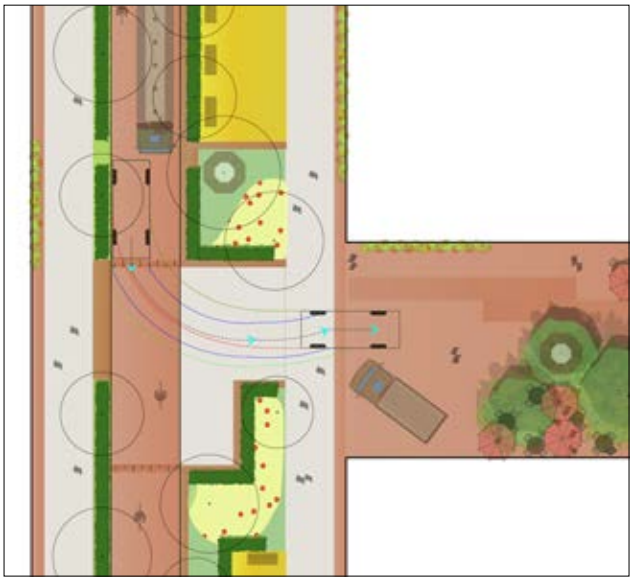
Afb.43 - Draaicirkel van een vrachtwagen met aanhanger gezien vanaf de Transformatorweg.



Afb.44 - Draaicirkel van een vrachtwagen gezien vanuit een kavel.

3.3 - Functioneel gebruik van een straat





Afb.45 - Toegankelijkheid voor bestelbusjes.



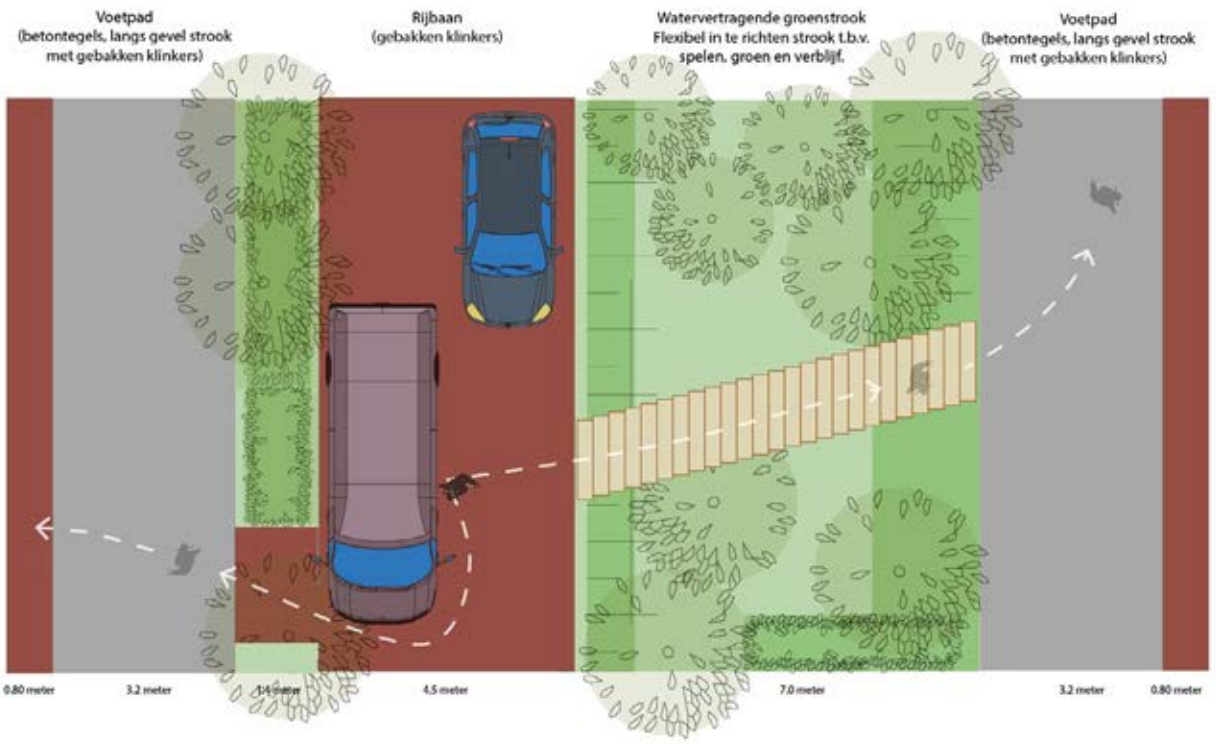
Afb.46 - Uitrijden auto- en vrachtverkeer richting de Condensatorweg.

Om aan te tonen dat het voorgestelde straatprofiel kan functioneren tijdens verschillende noodzakelijke verkeersbewegingen (o.a. laden en lossen, in- en uitrijden van auto's & vrachtwagens), verblijf en gebruik, is er een gedetailleerde uitwerking gemaakt van een straat zoals hierboven afgebeeld.

Het streven is om de multifunctionele parkeervoorzieningen ook te laten functioneren als centraal buurtafhaalpunt. De straat is breed genoeg voor auto's om – als het echt niet anders kan – kort te parkeren op de rijbaan.

Om aan te tonen dat de verschillende soorten voertuigen zich door de straat kunnen bewegen, zijn de verschillende rijcurves van vrachtauto's, busjes en auto's uitgezet op de plattegrond. Zie bovenstaande uitsneden.





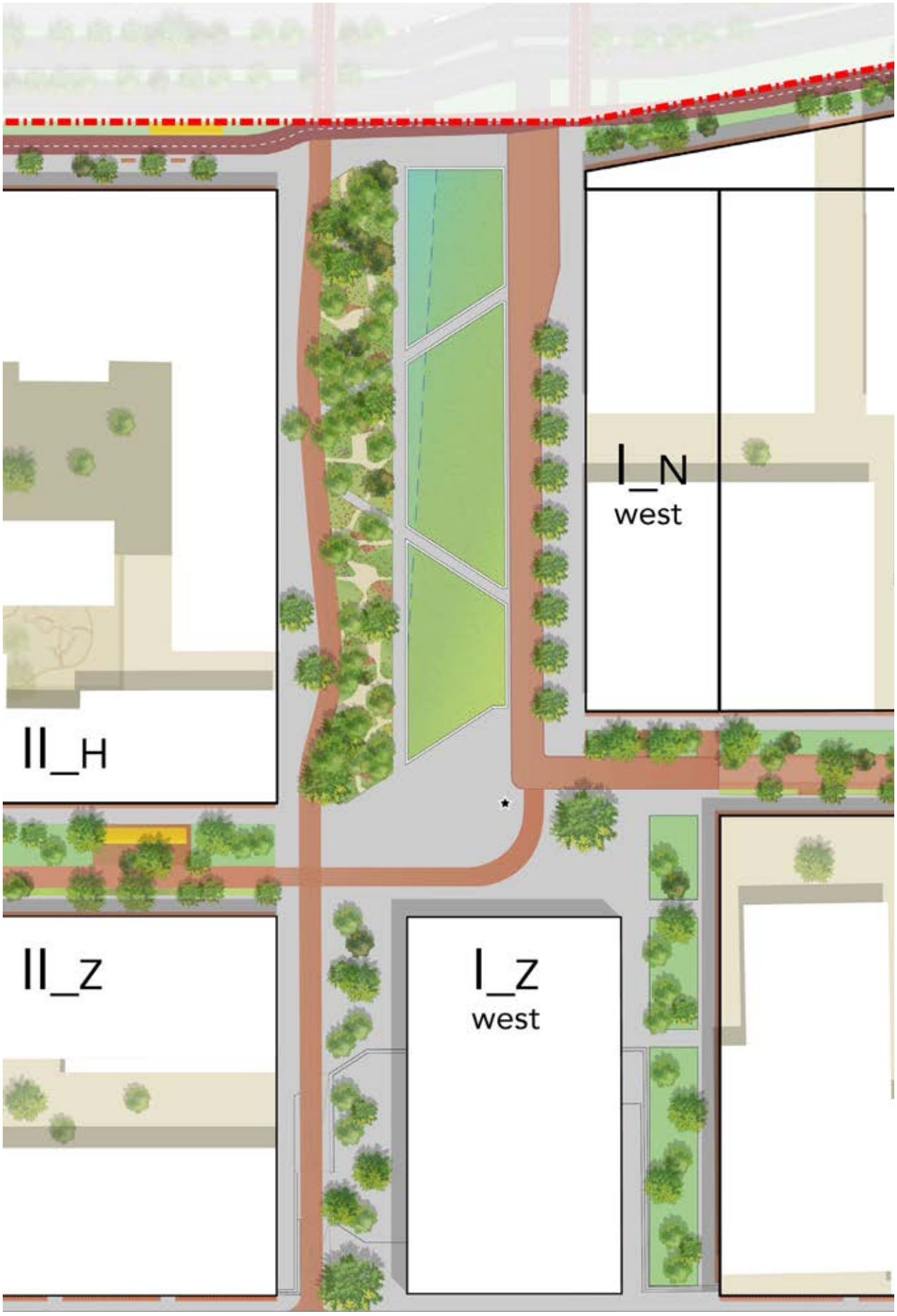
Afb.47 - Voertuig op de rijbaan om kort te laden en te lossen, bijvoorbeeld voor de afgifte van pakketten.



Afb.48 Impressie van het stedelijke Contactplein, gezien vanaf de Transformatorweg.

3.4 - Het Contactplein





Afb.49 - Plankaart ontwerp Contactplein

3.4 - Het Contactplein

Het Contactplein wordt hét centrale plein van Sloterdijk I (Noord & Zuid), met supermarkten, winkels, culturele functies, scholen, veel verblijfsplekken en groen.

Het Contactplein vormt straks de verbinding tussen de Transformatorweg en het Dijkpark. Momenteel loopt op deze locatie nog de Contactweg, die het dorp Sloterdijk/ Molenwerf verbindt met de Transformatorweg. Zodra dit deel van de Contactweg wordt opgeheven, kan het Contactplein worden gerealiseerd. Het noordelijk deel van de Contactweg blijft wel in gebruik en verbindt de Transformatorweg met de Coen- en Vlothaven, en in de toekomst mogelijk met Amsterdam-Noord.

Het ontwerp van het Contactplein wordt helder en eenvoudig, maar met subtiele driedimensionale effecten en vernuftige details. Het Contactplein heeft van begin af aan een groen karakter: de circa 45 bomen die nu nog deel uitmaken van het bosschage aan de westzijde, namelijk blijven behouden. De bomen zorgen bovendien voor een aangenaam beschut verblijfsklimaat en een stedelijke rustplek. Het toekomstige plein bestaat uit meerdere delen.

Het eerste (noordelijk) deel van het plein, nabij de toekomstige supermarkten, Mediacollege en Transformatorweg, wordt ingericht met verblijfsplekken. Licht hellende grasvelden en verschillende randen met vaste planten, die een afwisselend en aantrekkelijk beeld opleveren, bieden daarvoor de ruimte.

De vorm van het zuidelijk deel van het plein hangt vooral af van de vorm van een nieuw te ontwikkelen, markant, hoog alleenstaand gebouw. Dit gebouw krijgt een cultureel/maatschappelijke functie en zal hoog boven de spoordijk uittorenen; het wordt een echte eyecatcher met een grote invloed op de ruimte. Rondom het gebouw komt meer ‘vrije’ ruimte beschikbaar voor bijvoorbeeld een markt, braderie of kleinschalig evenement. Aan de zuidzijde loopt het plein over in het park, met een waterspeelplaats, een verhoogd plateau, wisselende bomen, vaste planten en gras; dit alles levert een divers beeld op. Deze ruimte wordt in overleg met de toekomstige ontwikkelaar verder ingericht.
Aan de randen van het Contactplein komen fiets- en voetpaden. Aan de oostkant komt een gebiedsontsluitingsweg (30 km/h) richting de Transformatorweg. Door deze indeling is de verblijfsruimte op het plein zo groot mogelijk gemaakt.

Op de volgende pagina laten twee doorsnedes zien hoe de hoogteverschillen in het gebied worden gebruikt. De hoogteverschillen vormen een extra kwaliteit: de schuine helling op de zonkant is geschikt om te liggen en te luieren, de opstaande rand van circa 50 cm om te zitten.



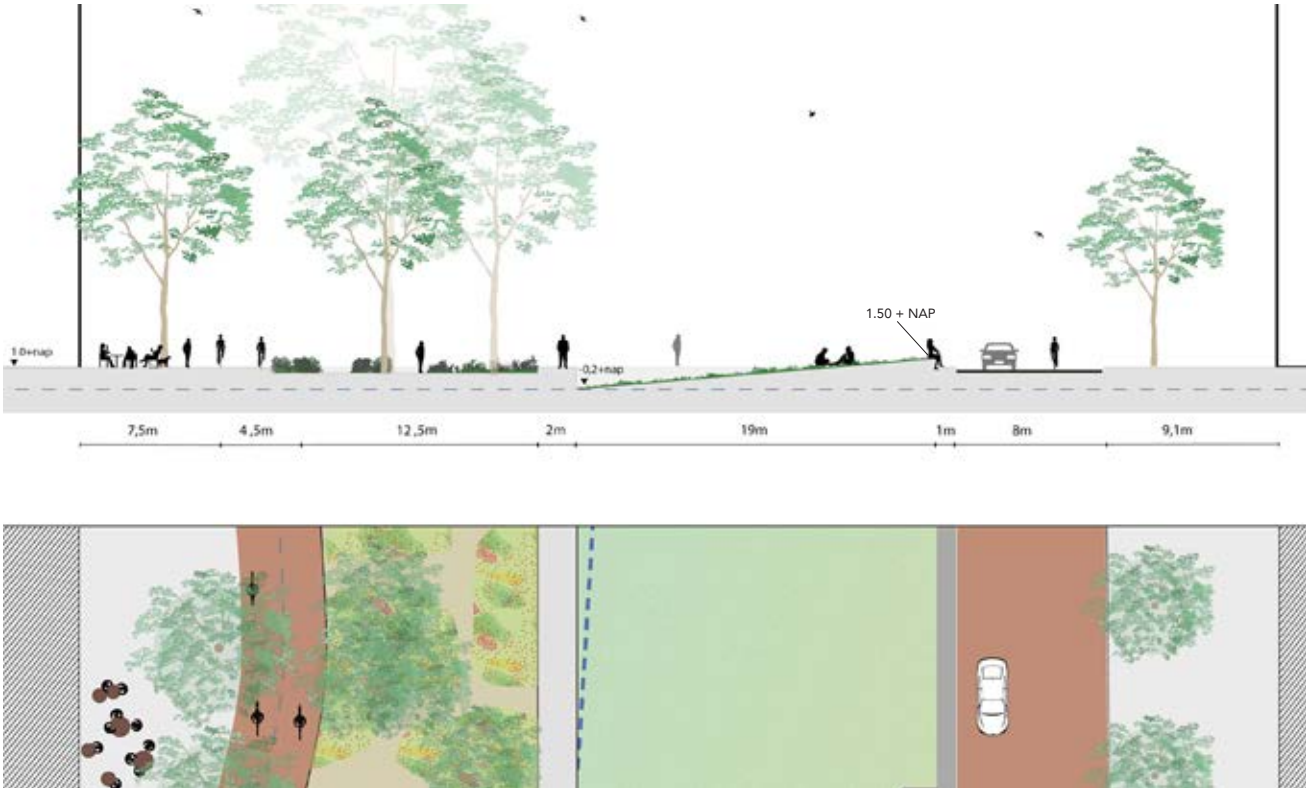
Afb.50 - Bestaande bomen die momenteel aanwezig zijn ten westen van de Contactweg.



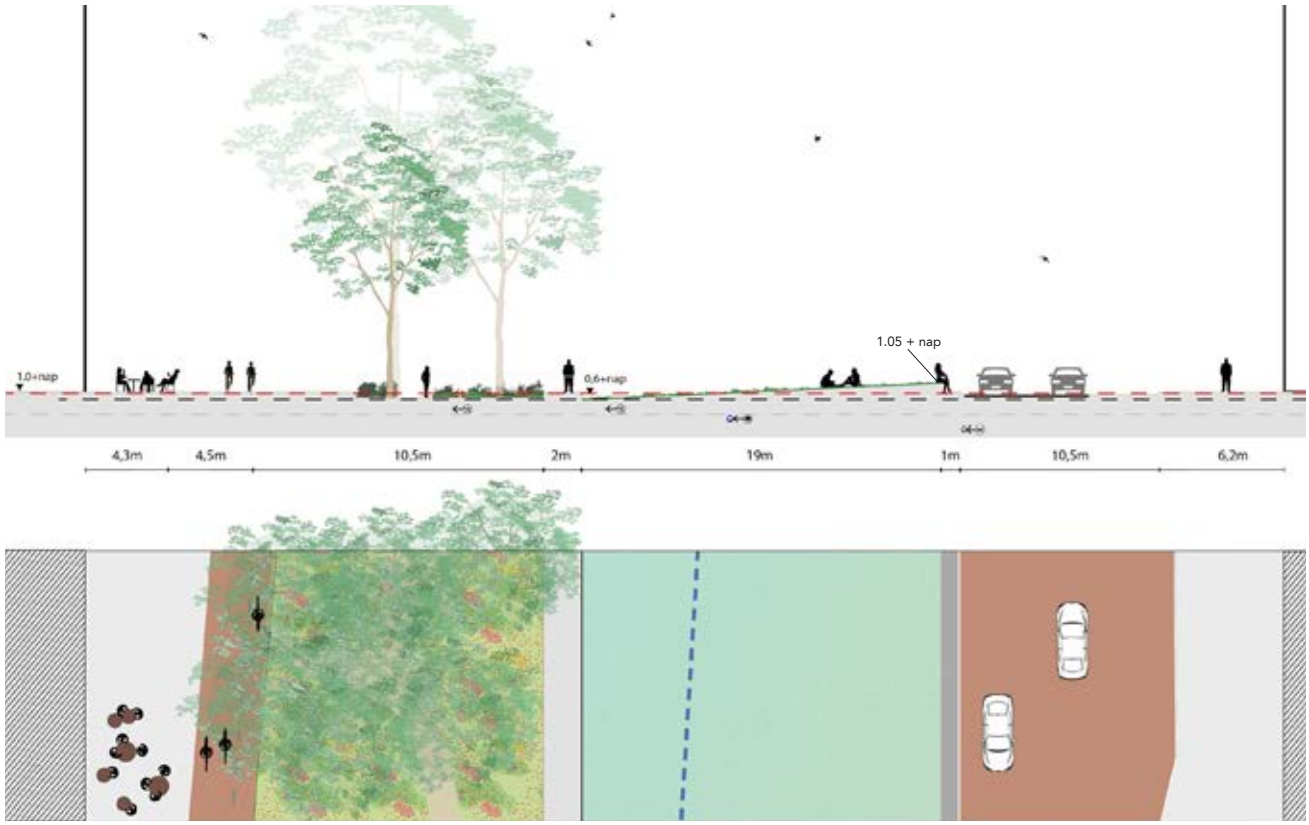
Afb.51 - Inpassing bestaande bomen gecombineerd met verblijfsruimte.



Afb.52 - Details voor verblijfsplekken/zitelementen.

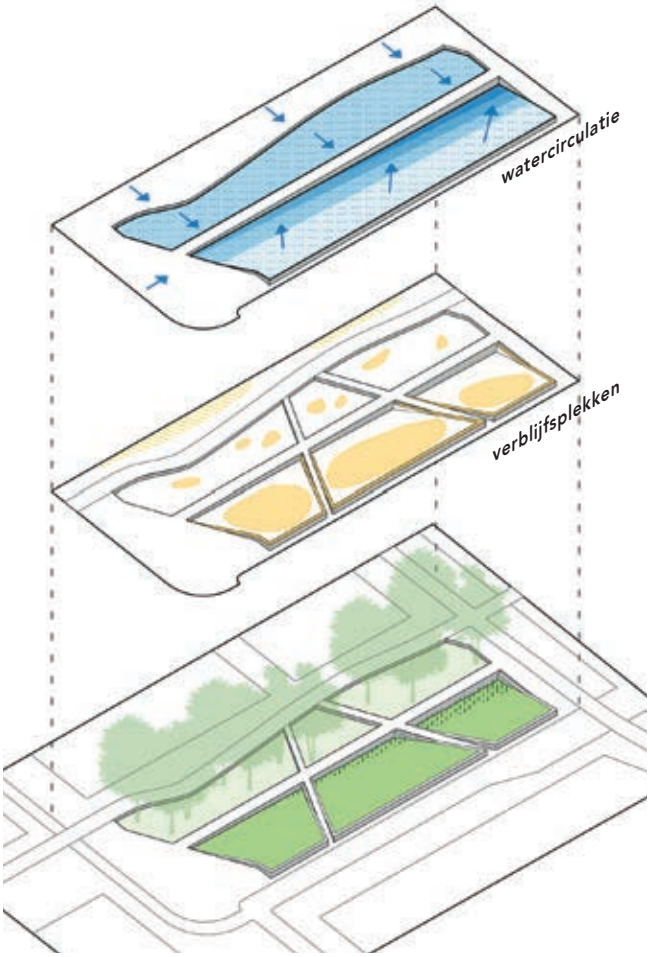


Afb.53 - Dwarsdoorsnede en bovenaanzicht 1 - Contactplein



Afb.54- Dwarsdoorsnede en bovenaanzicht 2 - Contactplein

3.4 - Het Contactplein



Afb. 55 - Gelaagheid Contactplein (water, verblijf en groen)

Een aspect waar bij de inrichting van het Contactplein in de toekomst mogelijk rekening mee gehouden dient te worden, is de inpassing van 50 kV- elektriciteitstracés. Die moeten vanaf het Transformatorstation Hemweg richting de binnenstad gaan lopen, deels ter aanvulling op de bestaande 50 kV-tracés die in de Kabelweg liggen. Momenteel loopt er een onderzoek naar de verschillende tracés. De uiteindelijke keuze voor een tracé kan van invloed zijn op de inrichting van de openbare ruimte.

Samengevat: het Contactplein wordt een multifunctioneel te gebruiken plein dat rekening houdt met bestaand groen en toekomstige gebruik. Het biedt straks een aangenaam verblijfsklimaat voor de toekomstige bewoners en stedelingen.



Afb. 56 - Toepassing van verhoogde grasvelden.



Afb. 58 - Mix van gebruik in relatie tot de verschillende verblijfsplekken op het Contactplein.



Afb. 57 - Bestaande bomen gecombineerd met vaste planten.



Afb. 59 - Afwisseling van bijvoorbeeld verschillende soorten vaste planten en siergrassen.

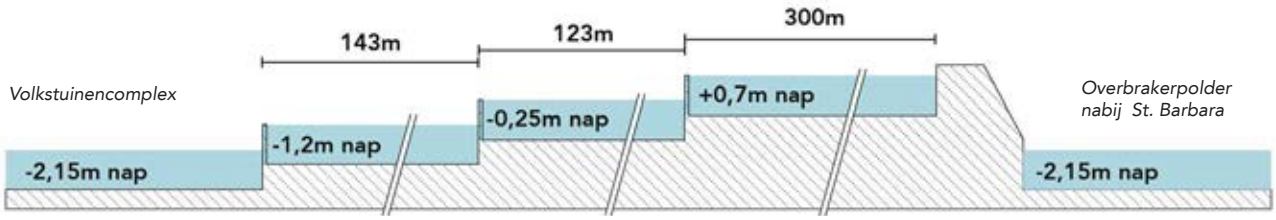


Afb. 60 - Impressie van het Dijkpark, gezien vanaf de tunnel Kabelweg richting het oosten.

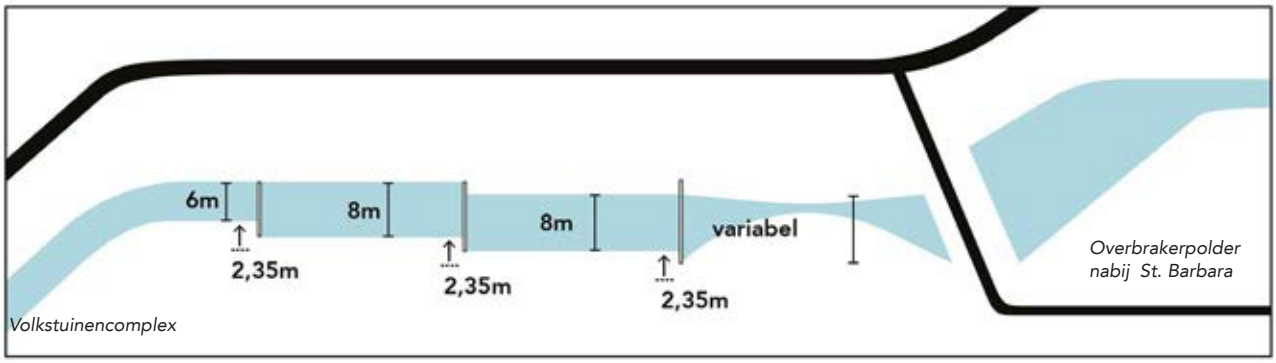




Afb. 61 - Plankaart uitwerking Dijkpark

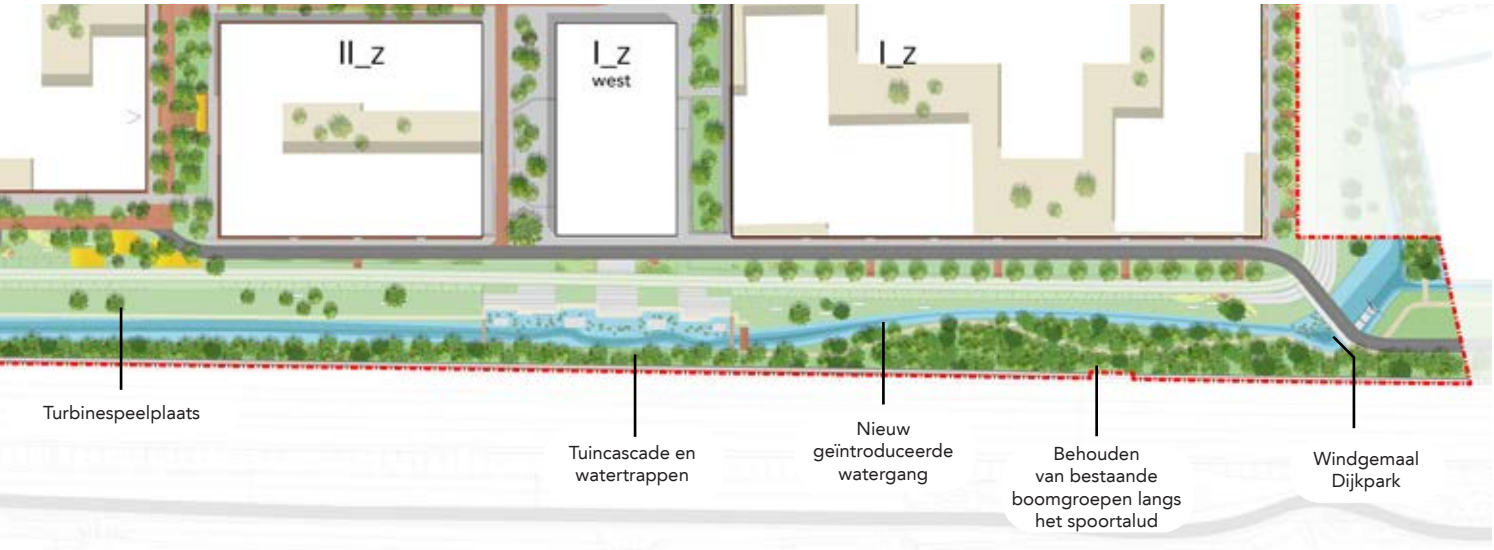


Afb. 62 - Dwarsdoorsnede van de hoogteverschillen van de toekomstige waterloop. Dit onderdeel is nog in ontwikkeling, de getoonde hoogtes en afstanden kunnen nog worden gewijzigd.



Afb. 63 - Schematische plattegrond cascades nieuwe waterstructuur.

3.5 - Het Dijkpark



Huidige situatie
De omgeving van het toekomstige Dijkpark is momenteel een versnipperd, onsamenhangend gebied. De versnippering komt doordat er verschillende functies en structuren aanwezig zijn, zoals parkeerplaatsen, fiets- en voetpaden en de huidige Contactweg. De enige continue lijnen zijn de huidige spoordijk en de primaire waterkering (dijk), die vlak bij de fietstunnel van Kabelweg opgaat in de spoordijk.

Concept 'De lange lijn als verbindend element'
De ambitie is om het gehele gebied tot een uniek samenhangend park te transformeren voor een wijde omgeving. Deze groen-as zal de aangrenzende gebieden zoals station Amsterdam Sloterdijk en het Westerpark met elkaar verbinden. De vormgeving en inrichting van het toekomstige Dijkpark is gebaseerd op iets wat kenmerkend is voor de 'Sloterdijken'. Het grootste deel van het park wordt aangelegd op het talud van de spoordijk – 'de lange lijn' – die oost met west verbindt. Langs deze lijn komen voetgangers- en fietsroutes, water, groen, sport- en speelaanleidingen en verblijfsplekken. Deze verblijfsplekken zijn gekoppeld aan de noord-zuidgeoriënteerde straten van Sloterdijk I Zuid. In het oostelijk deel gaat het fietspad over in een fietsstraat op de Condensatorweg. Zo worden Westerpark en Sloterdijk Centrum goed verbonden.

Waterloop als verrijking voor het Dijkpark
In het nieuwe park wordt een waterloop aangelegd. Hierdoor ontstaat er meer eenheid en meer samenhang tussen de verschillende elementen binnen het nieuwe park. Langs deze water-as komen (verblijfs)functies. De verblijfsplekken langs de waterloop worden veilig ingericht, zodat oudere kinderen er zonder begeleiding vrij kunnen spelen. Het park fungeert straks ook als 'verlengstuk' van de woonkamers van de toekomstige bewoners.

De nieuwe waterloop komt hoger te liggen dan het aangrenzende watersysteem van de Overbrakerpolder. Dit komt omdat Sloterdijk I Zuid circa 2 meter hoger ligt dan het water van de polder. Dit heeft tot gevolg dat het water aan de zijde van begraafplaats St. Barbara omhoog moet worden gepompt. De pomp wordt aangedreven door windenergie. Vervolgens loopt het water, onder natuurlijk verhang en gecombineerd met de watertrappen, via de tunnel onder het spoor richting de volkstuincomplexen. De watertrappen, gecombineerd met waterplanten, stapstenen en bruggetjes, scheppen ruimtelijke kwaliteit en nieuwe verblijfsplekken. Door het toevoegen van deze waterloop wordt de huidige waterkwaliteit van de Overbrakerpolder verbeterd. Een betere doorstroming brengt meer zuurstof in het water, wat verzuring tegengaat en de ontwikkeling van flora en fauna bevordert. Bovendien zal het zuurstofrijk water naar de volkstuinen voeren.

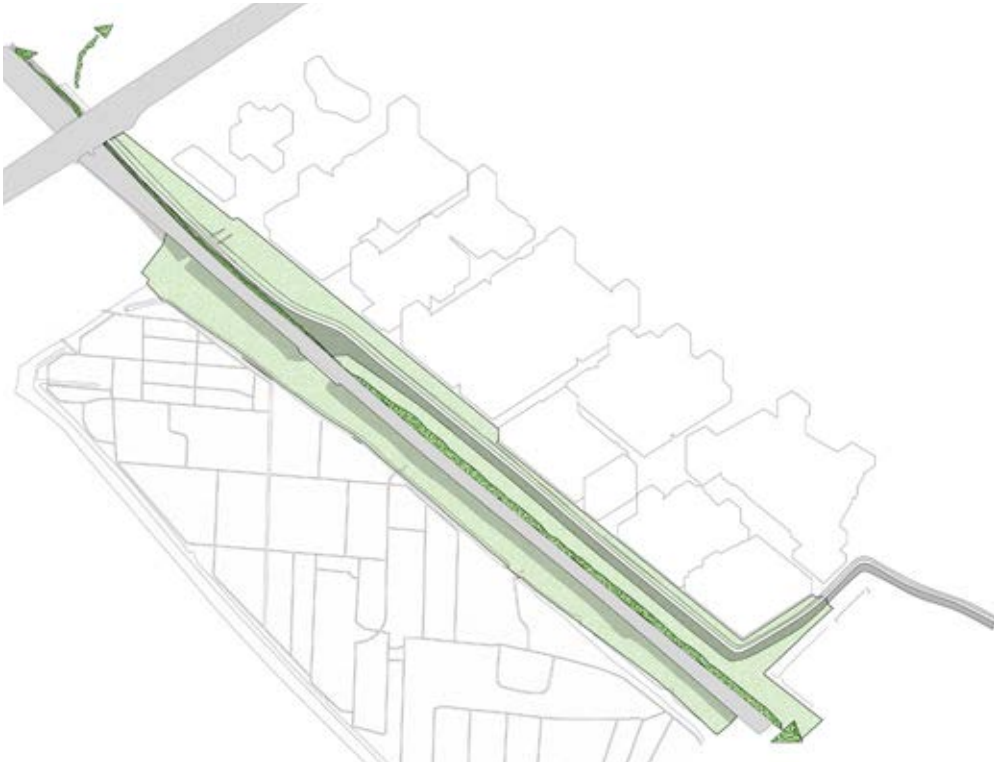


fig. 1 Groene park-as die verankerd is met het Westerpark en projectgebied Sloterdijk Centrum.

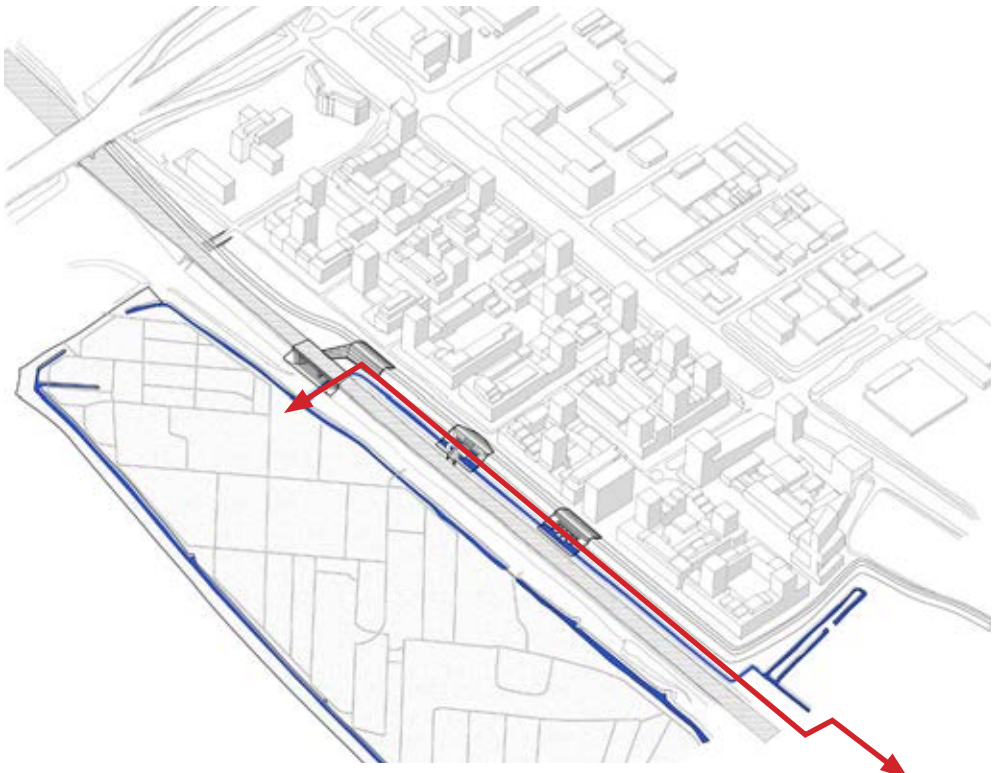


fig. 2 Uitbreiding van het watersysteem door een waterverbinding te maken met de Overbrakerpolder. Aan deze waterverbinding worden verschillende verblijfsplekken gekoppeld

De waterloop verrijkt de ecologie en biodiversiteit in het gebied, doordat deze de bodem op bepaalde plekken zal 'vernatten'. Hierdoor kunnen – naast de al bestaande grassen, heesters en bomen, die beter gedijen op drogere gronden – ook andere types vegetatie tot ontwikkeling komen, die meer geschikt zijn voor vochtigere gronden. Denk aan wilgen, elzen, riet, diverse waterplanten en bloemrijke grasmengsels. Die trekken op hun beurt weer andere soorten insecten, vlinders en vogels aan.

Constructief gezien wordt de watergeul uitgegraven en de bodem bedekt met klei/leem, zodat het water niet door de bodem naar beneden sijpelt. Voor het maken van de geul zijn er dus geen grootschalige constructies noodzakelijk.

Verblijfsplekken
De aanleg van de waterloop vormt een aanleiding tot het creëren van meer verblijfsplekken en sport- en speelaanleidingen, zoals waterspeelplaatsen, spelen langs de oever, watertuinen en uitkijkpunten. De plekken waar de straten van Sloterdijk I Zuid uitkomen op het Dijkpark, worden hiermee extra gemarkeerd. De recreatieve waarde van het gebied krijgt zo een impuls. Dit draagt ook bij aan de noord-zuidverbinding binnen het Dijkpark.

Naast actieve onderdelen kan er ook een koppeling worden gemaakt met natuureducatie, zoals momenteel gebeurt bij natuurspeeltuin Het Woeste Westen of in de Waternatuurtuinen in en nabij het Westerpark.

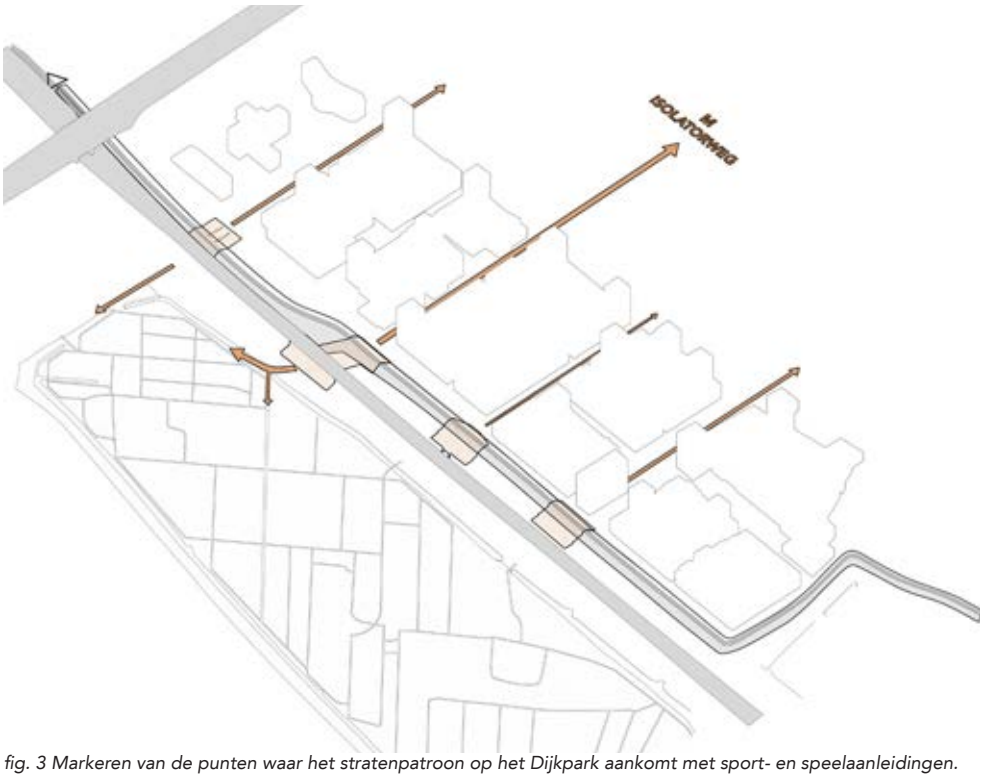


fig. 3 Markeren van de punten waar het stratenpatroon op het Dijkpark aankomt met sport- en speelaanleidingen.

3.



Afb. 64 - Net van staaldraden met vergroening van het geluidscherm. Onder het net is er kans voor een ecologische verbindingszone voor fauna.



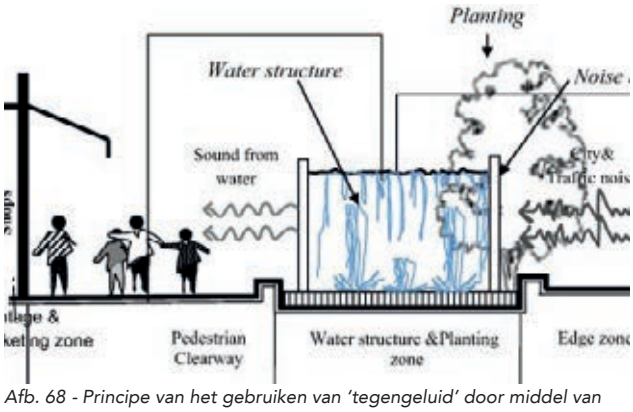
Afb. 65 - Toepassing van een grondlichaam opgebouwd met beplanting.



Afb. 66 - Robuust geluidscherm met klimplanten. Relatie industrieel karakter havengebied/ Haven-Stad.



Afb. 67 - Geluidscherm met afwisselende beplanting.



Afb. 68 - Principe van het gebruiken van 'tegengeluid' door middel van water. Dit overstemt het spoorgeluid.

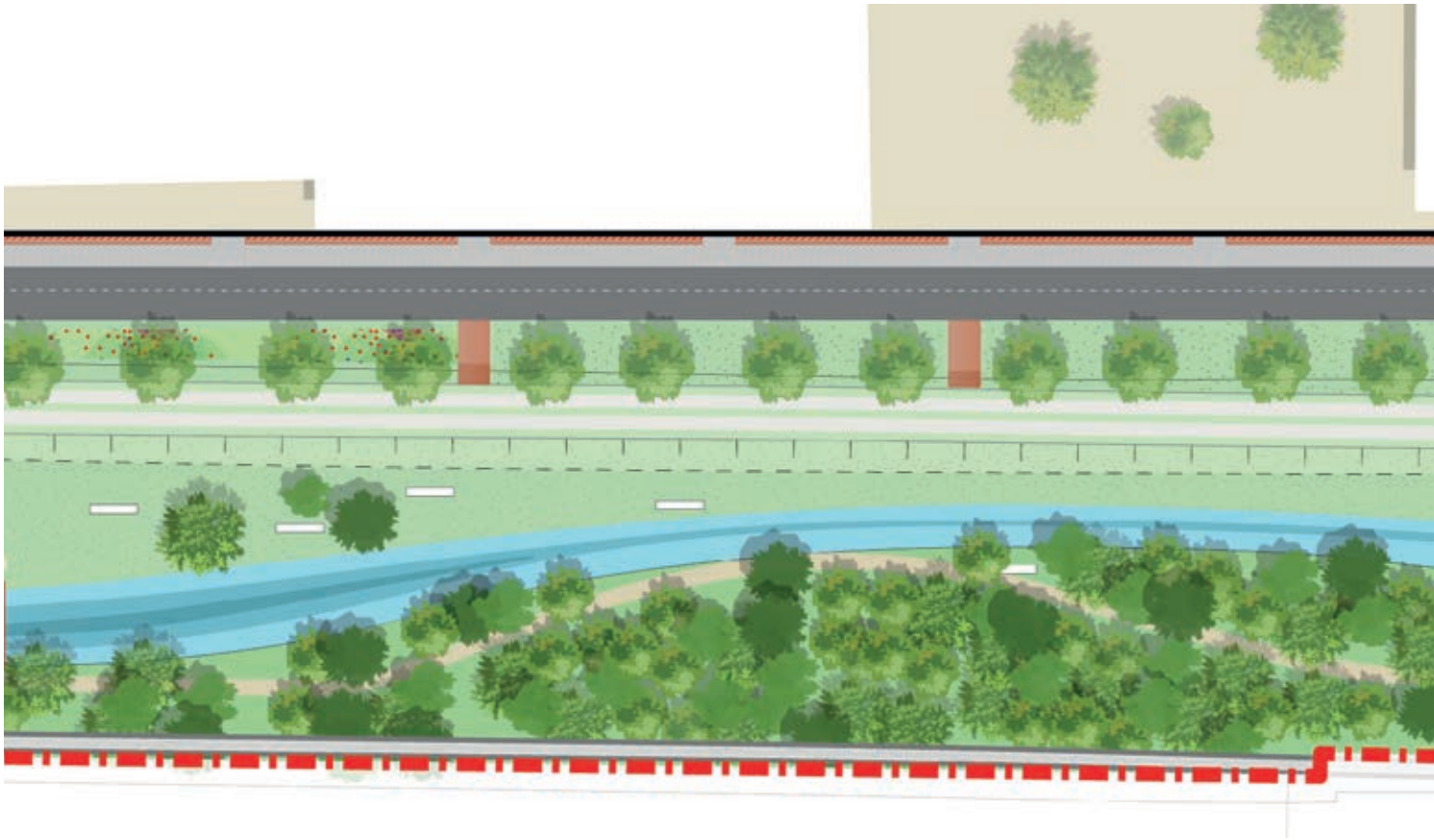


Afb. 69 - Toepassing van een variant op de Maasheggen. Vlechten van levende, houtige gewassen die, gecombineerd met andere materialen, kunnen uitgroeien tot een ecologisch structuur en geluidswal/scherm.

Levend/natuurlijk geluidsscherm
Om geluidshinder van het spoor op de toekomstige woningbouw te verminderen, wordt er aan de noordzijde van het bestaande spoor een geluidsscherm van circa 4 meter hoog gerealiseerd. Dit wordt geen standaard geluidsscherm. De bedoeling is om een integraal geluidsscherm te ontwerpen, dat behalve geluidsreductie ook bijdraagt aan de biodiversiteit en ecologie – vandaar de naam 'levend geluidsscherm'. Het scherm kan zich ontwikkelen tot een ecologisch belangrijke structuur in de toekomst. Om de flora en fauna hun gang te laten gaan, is het deel van het talud waarop het scherm wordt geplaatst niet toegankelijk voor personen. Er komen dus geen verharde paden langs het geluidsscherm.

Het ontwerp van het geluidsscherm en de aangrenzende taludzone wordt in samenwerking met ProRail nader afgestemd en uitgewerkt. Uitgangspunt is dat het geluidsscherm zo spoedig mogelijk gerealiseerd moet zijn zodra de eerste woningen in Sloterdijk I Zuid worden opgeleverd.

3.



Afb. 70 - Plankaart zuidoosthoek Dijkpark.



Afb. 71 - Combinatie tussen vaste planten en bomen/bestaand groen.

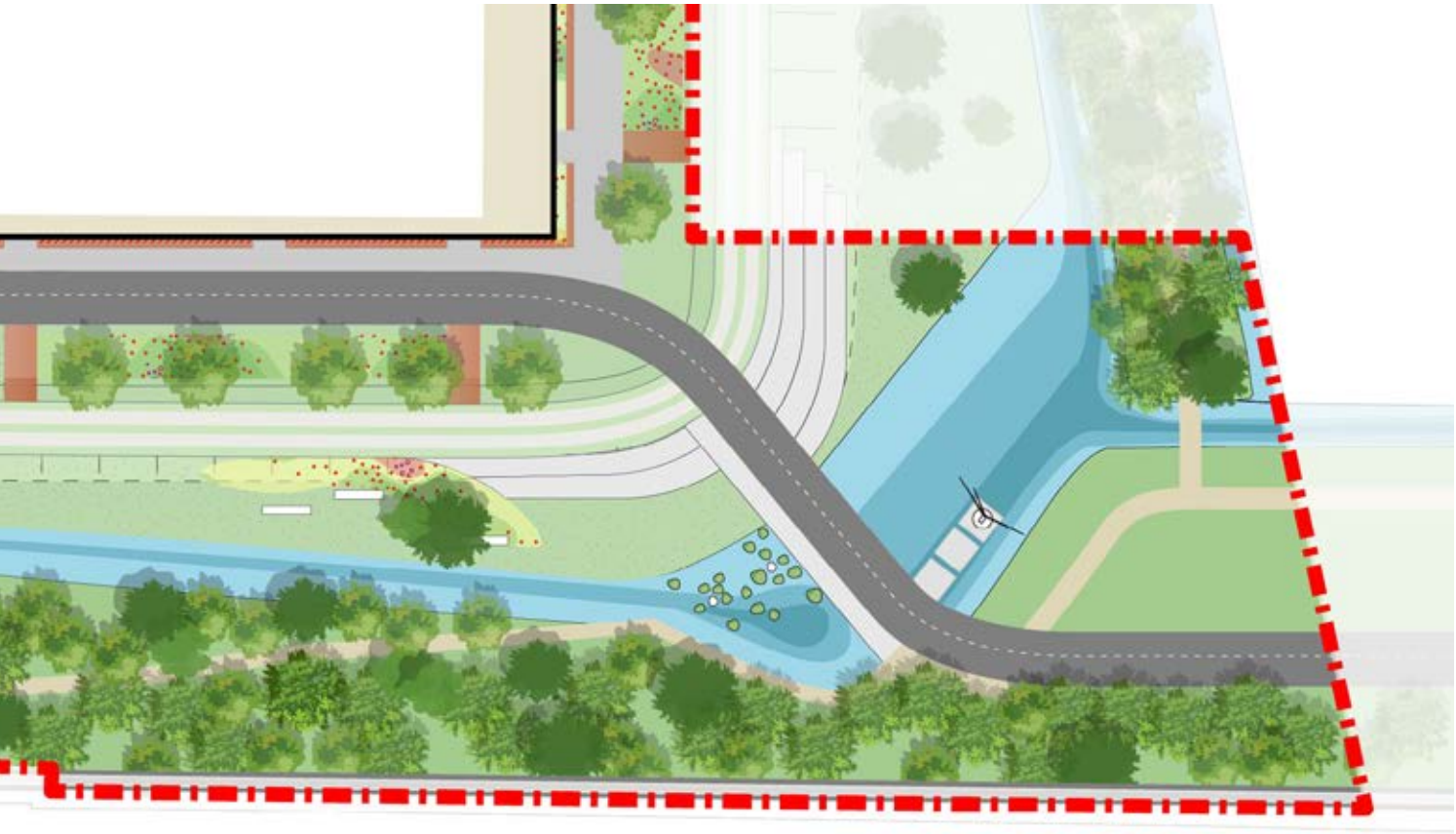


Afb. 72 - Bestaande plek achter het Westergasfabriekterrein, nabij het Westergasterras: speelaanleiding met water in een veilige omgeving.



Afb. 73 - Afwisseling met gemaaid gras waar bezoekers kunnen liggen en genieten van de zon en het groen.

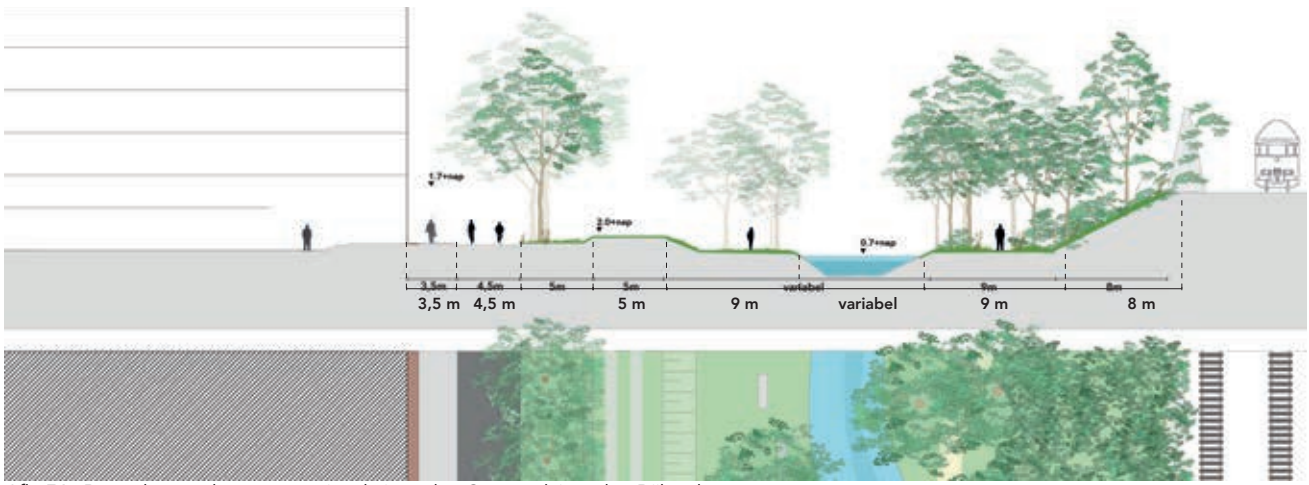
3.5.1 - Dijkpark - Windgemaal



In de zuidoostelijke hoek van het park, waarbij de huidige dijk de rand van het Westerpark vormt, komt een nieuw windgemaal te staan. Dit wordt een specifieke plek, waar het oppompen van het water centraal staat en waar het herkenbare hoogteverschil is te zien tussen de polder (circa -2,3 NAP) en het niveau (+ 1.0 NAP) van het toekomstige Dijkpark. Het wordt een plek met zitelementen, waarop je aangenaam in de zon kan verblijven en waar je kan eventueel kan pootjebaden. De waterloop aan het Westergasfabriekterrein, achter de Gashouder nabij de Westerunie, spreekt hierbij het meest tot de verbeelding. Ook op andere plekken komen (meer informele) zitelementen. Zo ontstaat een klein wandelcircuit langs het water en door het groen.

De toekomstige plek van het windgemaal in het Dijkpark wordt omgeven door bloemrijke grasvelden waar je kan recreëren.

Het bestaande bosschage aan de noordzijde van het spoor is opgenomen het ontwerp. Hierdoor kunnen circa 145 bomen behouden blijven. Wel wordt met het oog op sociale veiligheid gekeken welke beheersmaatregelen noodzakelijk zijn om de plek overzichtelijker te maken.



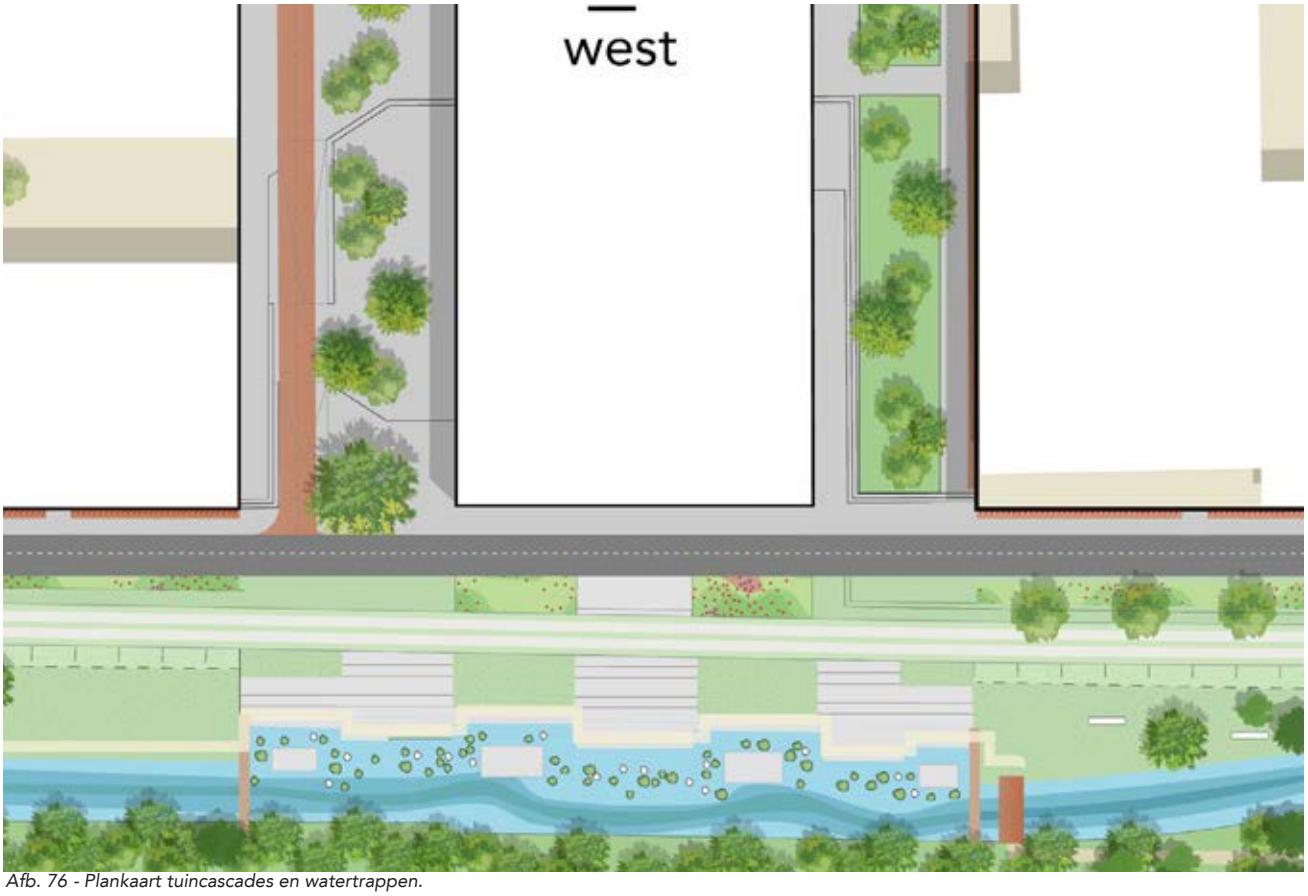
Afb. 74 - Dwarsdoorsnede watergang in relatie tot het Contactplein en het Dijkpark.



Afb. 75 - Impressie van het Dijkpark, kijkend richting het westen.

3.5.2 Dijkpark - Tuincascade en watertrappen





Afb. 76 - Plankaart tuincascades en watertrappen.


Afb. 77 - Comfortabele zitelementen langs het water.


Afb. 78 - Betonelementen gecombineerd met water en groen.


Afb. 79 - Visuele relatie met het water.


Afb. 80 - Terrassen aan het water met beschutting van groen.

3.5.2 Dijkpark - Tuincascade en watertrappen



Afb. 81 - Impressie Dijkpark gezien vanaf de westkant.



Afb. 82 - Afwisseling van betonnen elementen met drijvende planten.

Ter hoogte van het toekomstig te ontwikkelen cultureel/ maatschappelijk gebouw komen tuincascades en watertrappen. Deze worden gekoppeld aan de cascade van de nieuwe waterloop. Hier kunnen mensen genieten op het terras, maar ook de kinderen kunnen hier lekker spelen. De watertuin wordt relatief ondiep gemaakt om te voorkomen dat kinderen er kunnen verdrinken. De begane grond van het gebouw wordt publiek toegankelijk gemaakt. Zo wordt de relatie met het Contactplein gelegd. De bomen die nu nog op de locatie van het toekomstige gebouw staan, worden onderzocht op verplantbaarheid. Hoofdstuk 4 gaat hier verder op in.



Afb. 83 - Dwarsdoorsnede en bovenaanzicht Contactplein en waterelementen in het Dijkpark.



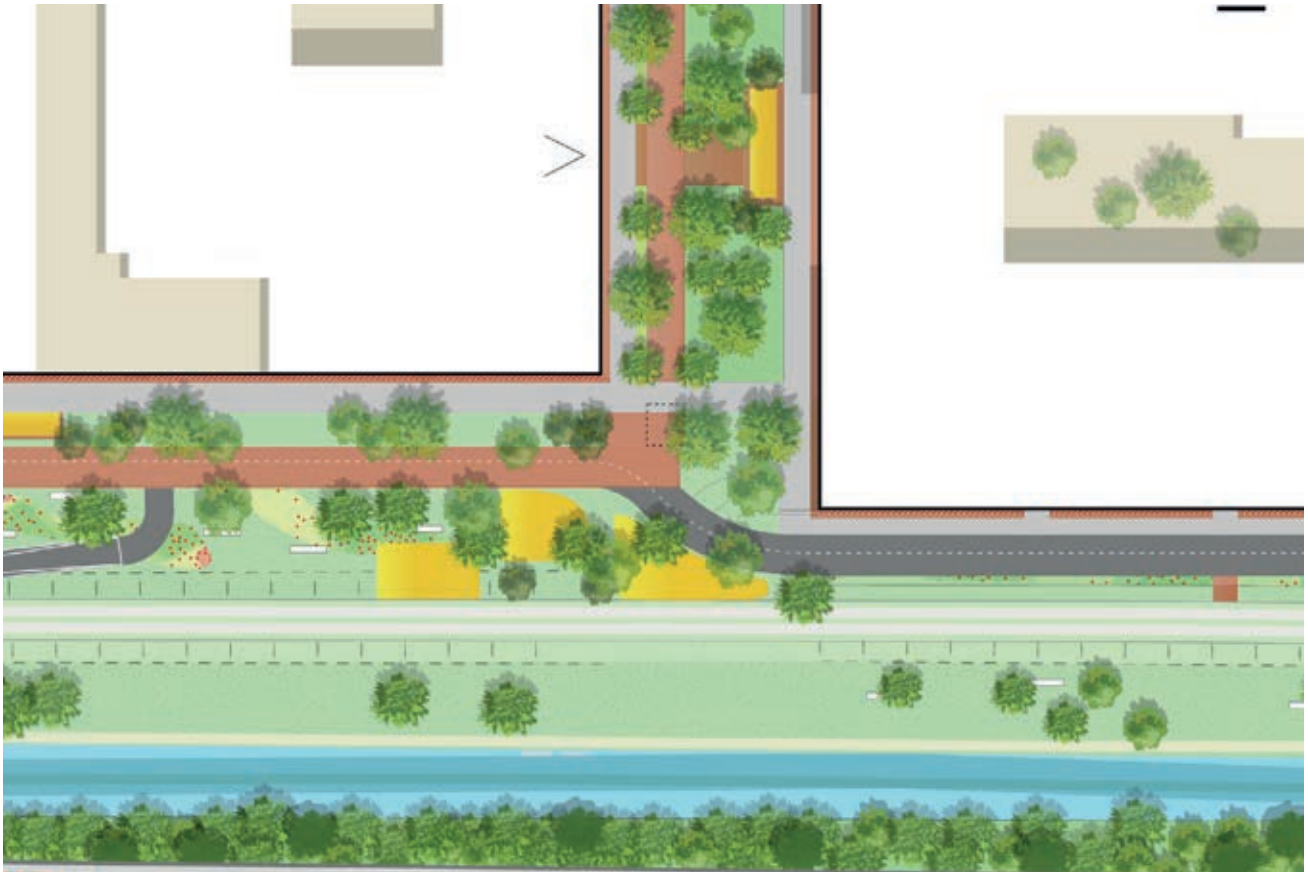
Afb. 84 - Publieke ruimte van het Contactplein die rondom het gebouw doorloopt.

3.5.2 Dijkpark - Tuincascade en watertrappen





Afb. 85 - Transparante gevels rondom het toekomstige markante gebouw op het Contactplein.



Afb. 86 - Plankaart Turbineplein.



Afb.88 - Glijbaan voor de kinderen uit de buurt (tijdens en na schooltijd).



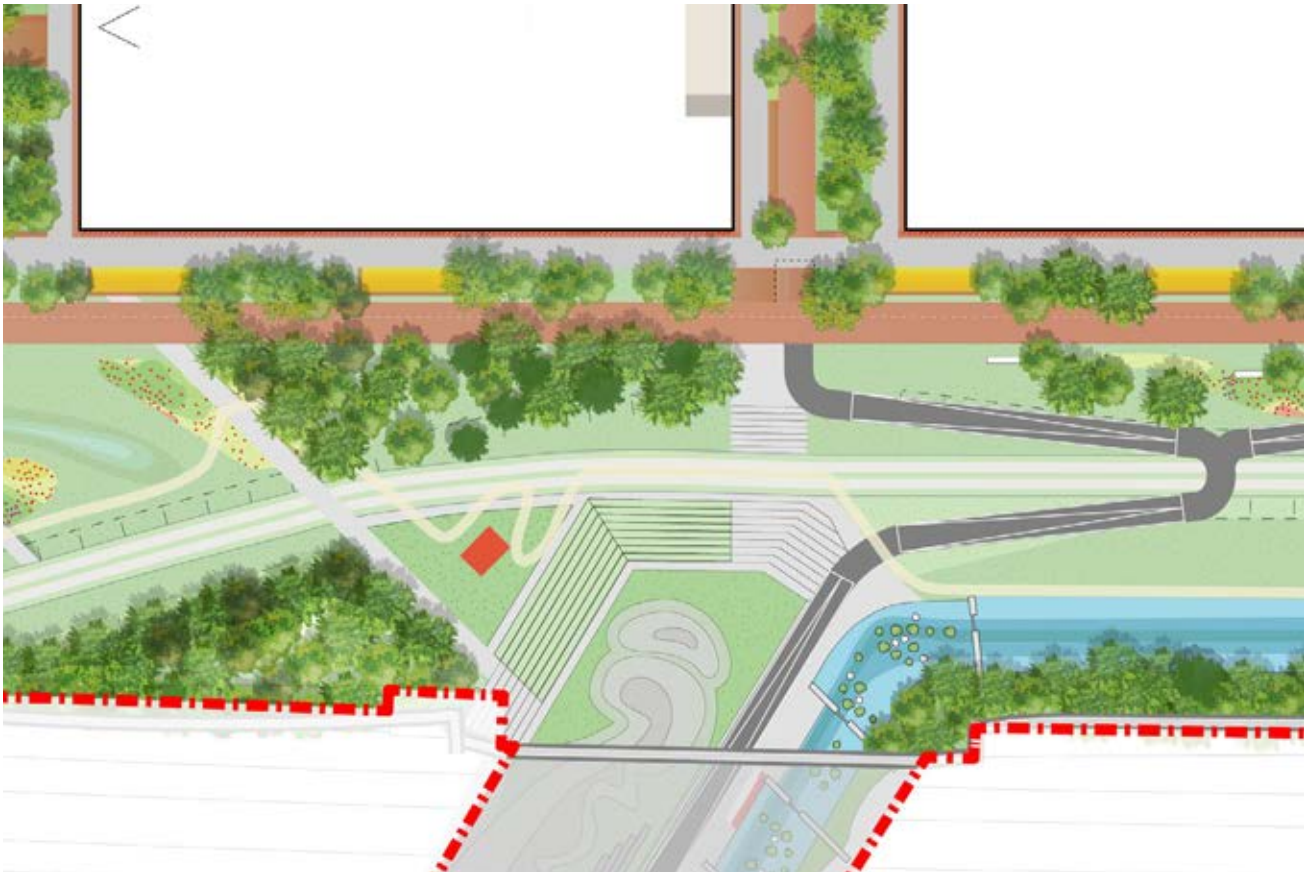
Afb. 87 - Spelen met water langs de waterloop.



Afb. 89 - Speelobjecten waar voor elke leeftijdscatorgorie wat interessants is te beleven.

3.5.3 Dijkpark - Turbinespeelplaats

Aan het einde van de Turbinestraat komt in het Dijkpark een cluster van verschillende speelelementen en speelaanleidingen. Deze zijn voor kinderen uit de buurt. Ze kunnen hier na schooltijd spelen, maar de school (die in de Turbinestraat wordt gebouwd) kan er tijdens schooltijd ook gebruik van maken. De plekken lenen zich dus uitstekend voor multifunctioneel gebruik. De veiligheid van fietsers en spelende kinderen wordt hierbij wel gewaarborgd. In hoofdstuk 4 staat een nadere toelichting over welke verschillende leeftijdscategorieën in het gebied kunnen spelen en waar.



Afb. 90 - Plankaart Isolatorplein.



Afb. 91 - Speelmogelijkheden onder een brug of viaduct.



Afb. 92 - Tunnel gecombineerd met actief programma, zoals een bioscoop.



Afb. 93 - Toepassing van zitelementen als verblijfsplekken.



Afb. 94 - Skateprogramma onder het viaduct.

3.5.4 Dijkpark - Isolatorplein

Het Isolatorplein ligt aan het einde van de Isolatorweg, deels onder het spoorviaduct en deels in de open lucht. Deze plek vormt een belangrijke voetgangers- en fietsverbinding tussen Haven-Stad en de bestaande stad. Aan dit plein is ook de nieuwe waterloop gekoppeld, die de verbinding maakt met het watersysteem van de volkstuinen.

De ambitie is om in de toekomst een actief programma op te nemen onder het viaduct. Deze ambitie wordt onderzocht in samenhang met het aangrenzende gebied van het Westerpark.

Daarnaast zorgt voldoende verlichting op de plek ervoor dat er geen donkere en sociaal onveilige situatie ontstaat. In de nadere uitwerking wordt een speciaal verlichtingsplan opgesteld voor dit type locaties binnen Sloterdijk I Zuid.



Afb. 95 - Referentie van multifunctioneel gebruik van een onderdoorgang als 'filmzaal'



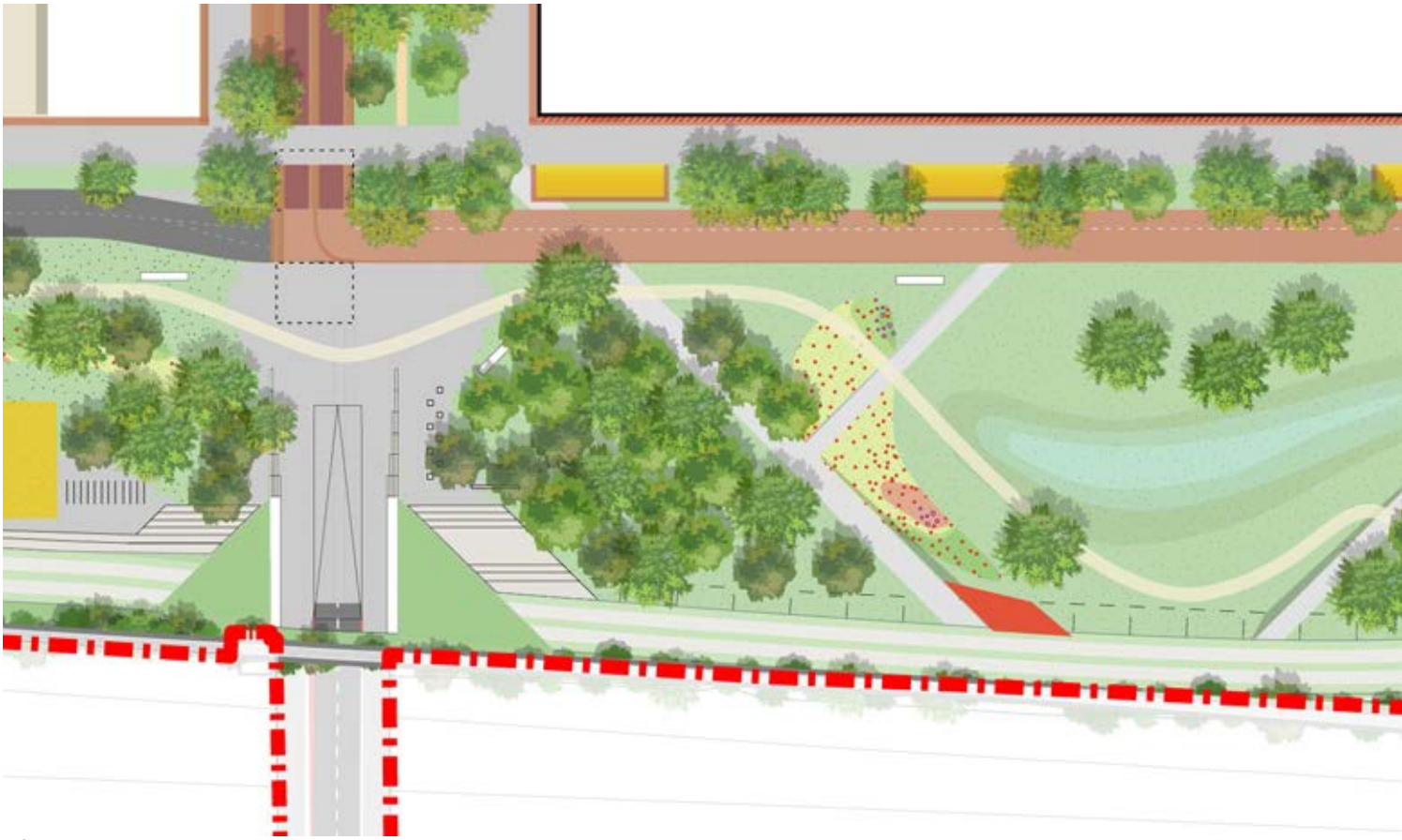
Afb. 96 - Sociale veiligheid door middel van een goede lichtinval en verlichting.



Afb. 97 - Dwarsdoorsnede tunnel voormalige Contactweg.



Afb. 98 - Dwarsdoorsnede park en tunnel voormalige Contactweg.



Afb. 99- Plankaart Schakelaarsveld.



Afb. 100 - Grasvelden waar men elkaar kan ontmoeten.



Afb. 101 - Het gras wordt afgewisseld met bomen.

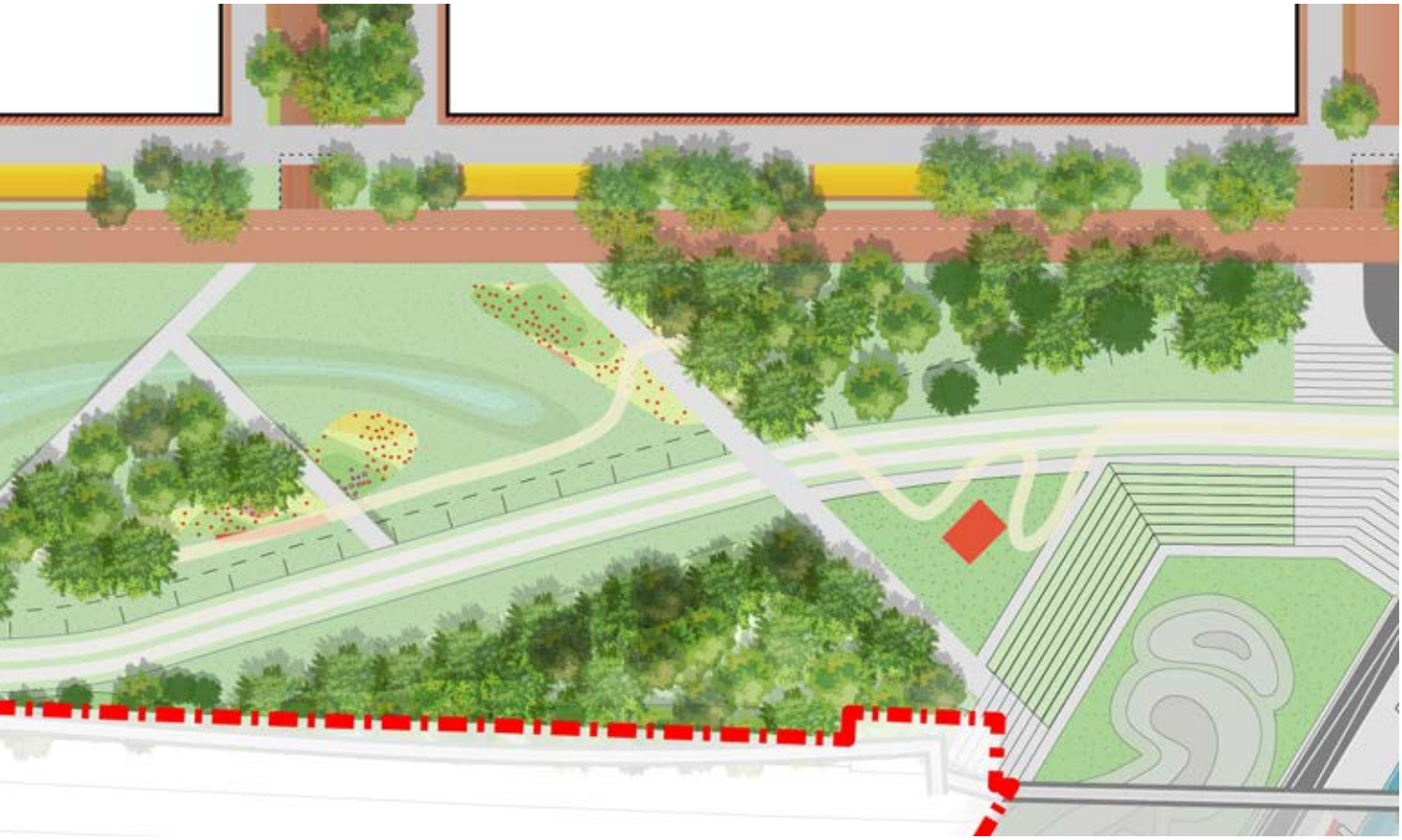


Afb. 102 - Afwisseling van beplanting, gras en verblijfsmogelijkeheden.



Afb. 103 - Grasvelden worden aan de randen gemarkeerd met vaste planten.

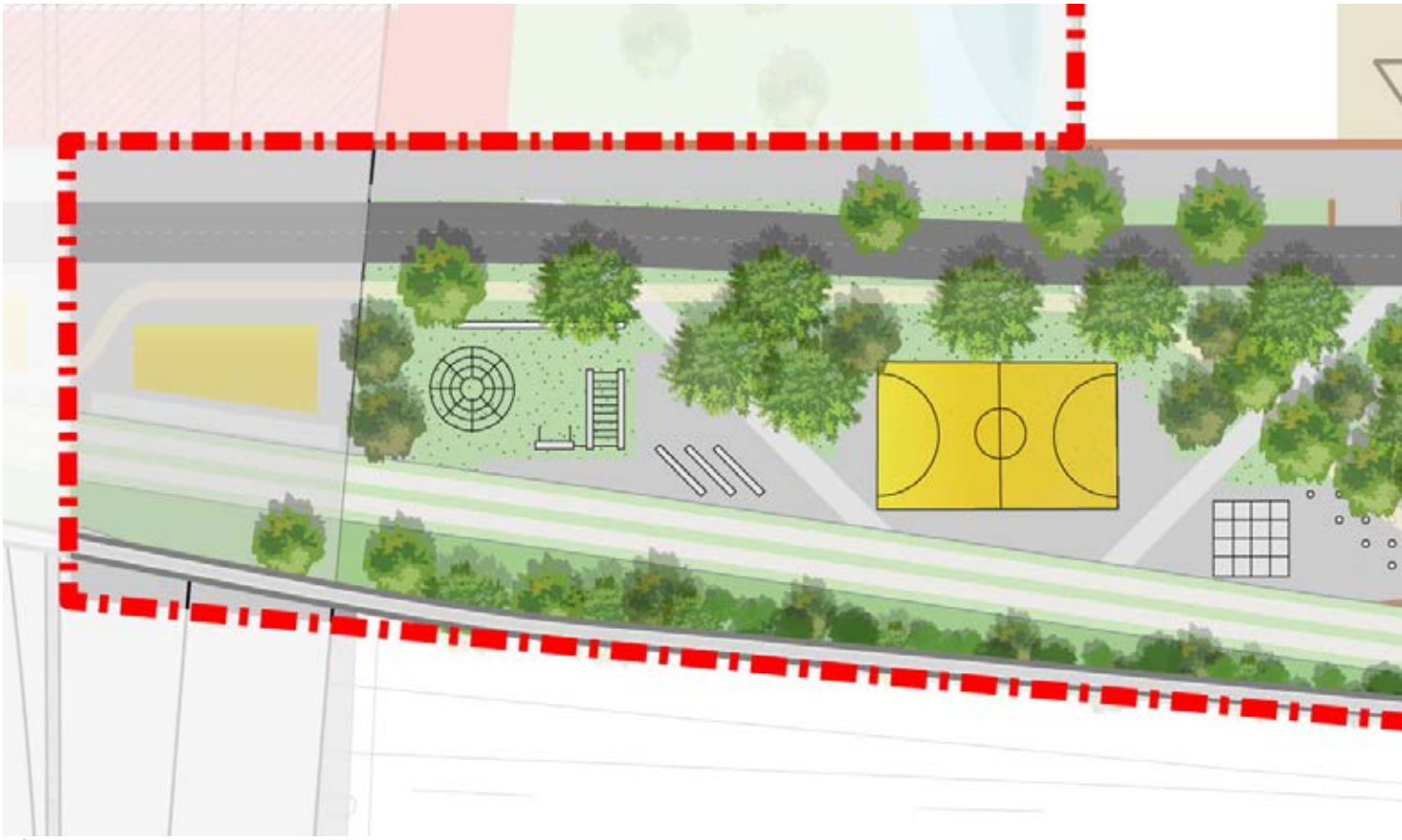
3.5.5 Dijkpark - Schakelaarsveld



Het Schakelaarsveld bevindt zich, zoals de naam al aangeeft, aan het einde van de Schakelstraat. Het veld is licht glooiend ingericht met grote, vaste plantenborders. De borders zullen het hele jaar een aantrekkelijk beeld geven en leveren een bijdrage aan de biodiversiteit. De randen worden gemarkeerd door groepen bomen, al dan niet gecombineerd met heesters. Het Schakelaarsveld is uiteindelijk 'de groene huiskamer' van Sloterdijk I Zuid waar kinderfeestjes, speelmiddagen of andersoortige activiteiten kunnen plaatsvinden. De bomen die zijn geschonken door de Sikh-gemeenschap, maken straks ook deel uit van het toekomstige Dijkpark.



Afb. 104 - Dwarsdoorsnede overgang Dijkpark en toekomstige bebouwing.



Afb. 105 - Plankaart Kabelplein.



Afb. 106 - Afwisseling van verschillende elementen die aanleiden tot sport en spel.



Afb. 107 - Speel- en sportaanleidingen worden ingepast in een groene omgeving.

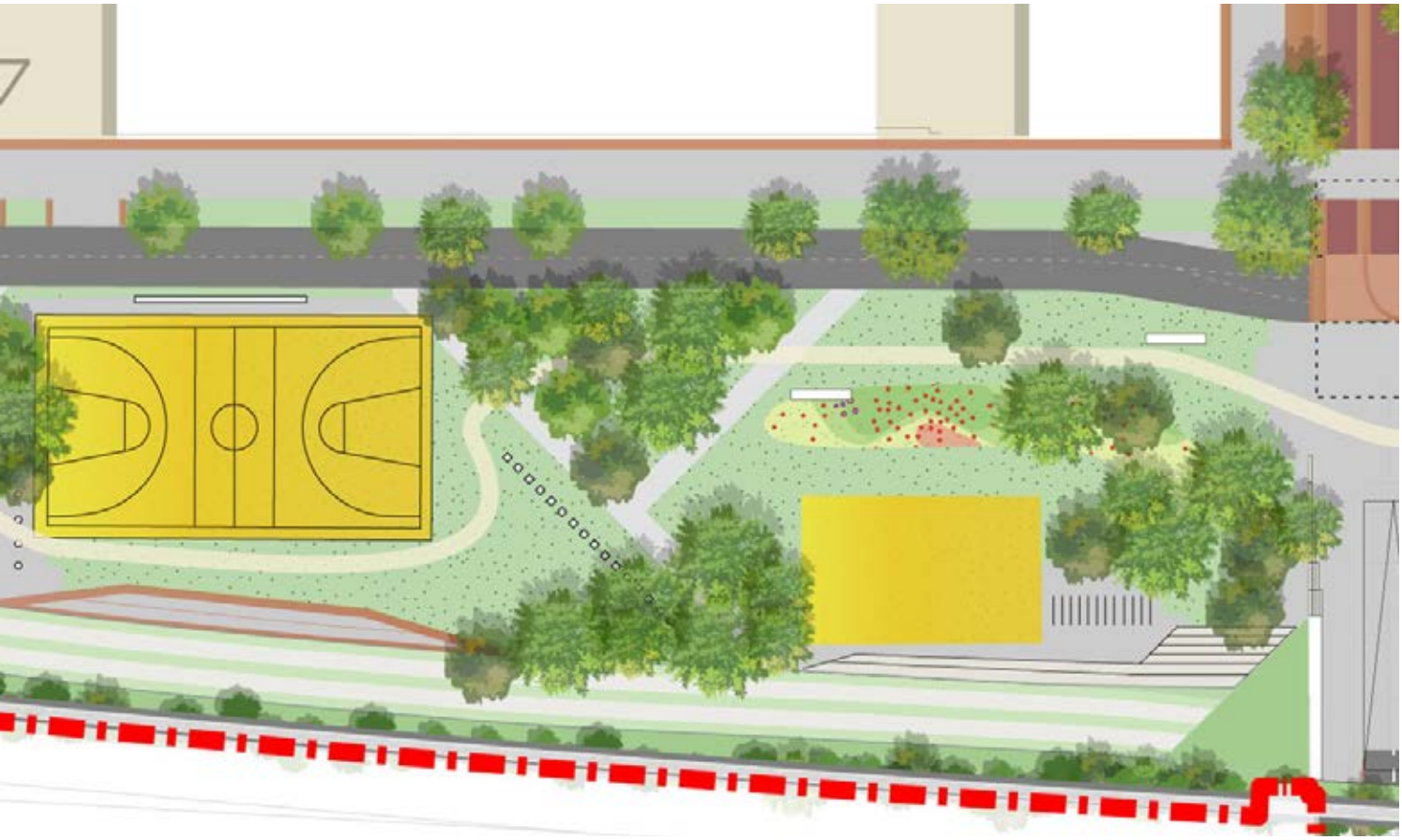


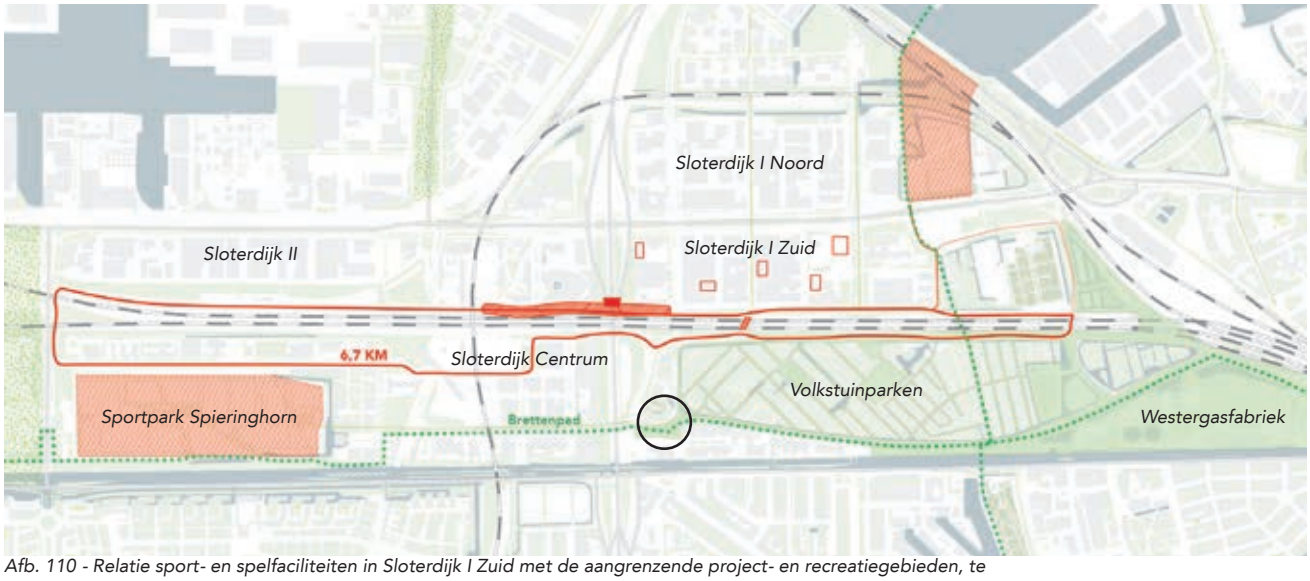
Afb. 108 - Geprogrammeerde sport wordt opnomen in dit deel van het park.



Afb. 109 - Eventuele mogelijkheden voor een klein skatepark.

3.5.6 Dijkpark - Kabelplein

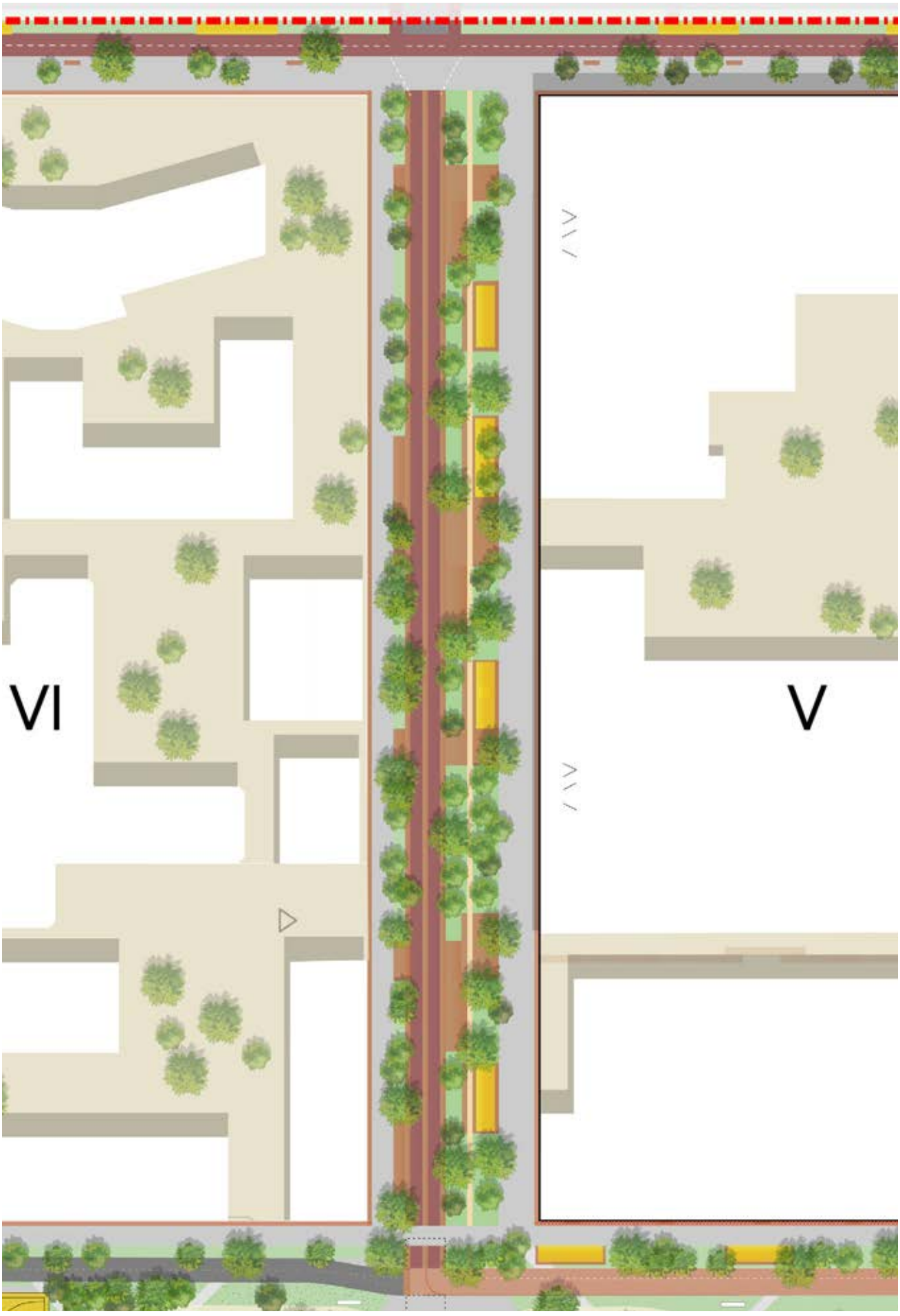




Afb. 110 - Relatie sport- en spelfaciliteiten in Sloterdijk I Zuid met de aangrenzende project- en recreatiegebieden, te weten Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 2 & 3, De Brettenzone, het Westerpark en Sportcomplex Spieringhorn.

Het Kabelplein is een locatie met een aantal grootschalige sport- en speelaanleidingen. Het gaat om een geclusterde groep van minimaal twee grotere sportvelden aan de oostzijde van het Kabelplein. Aan de A10-zijde komt een mix van speelobjecten die aanmoedigen tot beweging. Net als bij het Schakelaarsveld worden er boomgroepen geplant om bepaalde plekken te markeren. Het plein wordt afgewisseld met vaste planten, heesters en bomen. Onderzocht wordt of er ruimte is voor horeca of een sportprogramma onder het viaduct van de A10. Op deze manier wordt er nadrukkelijk een relatie gezocht met het aangrenzende gebied Sloterdijk Centrum. Daarnaast geldt voor alle viaducten onder de A10 (Transformatorweg, Kabelweg en Changiweg) dat deze, samen met Sloterdijk Centrum, een kwaliteitsimpuls krijgen, net als de onderdoorgang bij Molenwerf.

De sport- en speelaanleidingen zijn onderdeel van een groter activiteitennetwerk. Dit circuit verbindt middels een hardlooproute onder andere Sloterdijk, 1, 2, 3, Centrum, De Bretten en het Westerpark met elkaar.



Afb. 111 - Plankaart ontwerp Kabelweg

3.6 - Kabelweg



Afb. 112 - Verblijfsplekken tussen de bomen.

De Kabelweg is momenteel een van de ontsluitingswegen van Sloterdijk I Zuid voor de auto. Daarnaast is het op de schaal van Haven-Stad een belangrijke ontsluitingsweg voor de fiets. Vanwege een toenemend intensief gebruik van de fiets wordt de Kabelweg daarom ingericht als fietsstraat. De weg krijgt dus een andere indeling met ander materiaal, waarbij aansluiting wordt gezocht met de andere straten in Sloterdijk I Zuid. Op de Kabelweg wordt de rijbaan uitgevoerd in rood asfalt, met in het midden een strook gebakken klinkers. De Condensatorweg wordt in zijn geheel uitgevoerd in baksteen met aan de noordzijde een witte blokmarkering voor fietsers.

Zowel de Kabelweg als de Condensatorweg zijn belangrijke routes om vanuit Sloterdijk I Zuid richting station Amsterdam Sloterdijk te gaan, en van Bos en Lommer richting de toekomstige Haven-Stad. De voetpaden krijgen – net als de straten – dezelfde betontegels van 30 bij 30 centimeter. De huidige Kabelweg heeft aan weerszijden parkeerplaatsen. Deze keren in de
toekomstige situatie niet terug, zodat er meer groen kan worden aangeplant.

50 kV tracé
Belangrijk aandachtspunt is nog de tracéstudie die momenteel plaatsvindt over de inpassing van nieuwe 50 kV-leidingen vanuit de Hemcentrale richting de binnenstad.



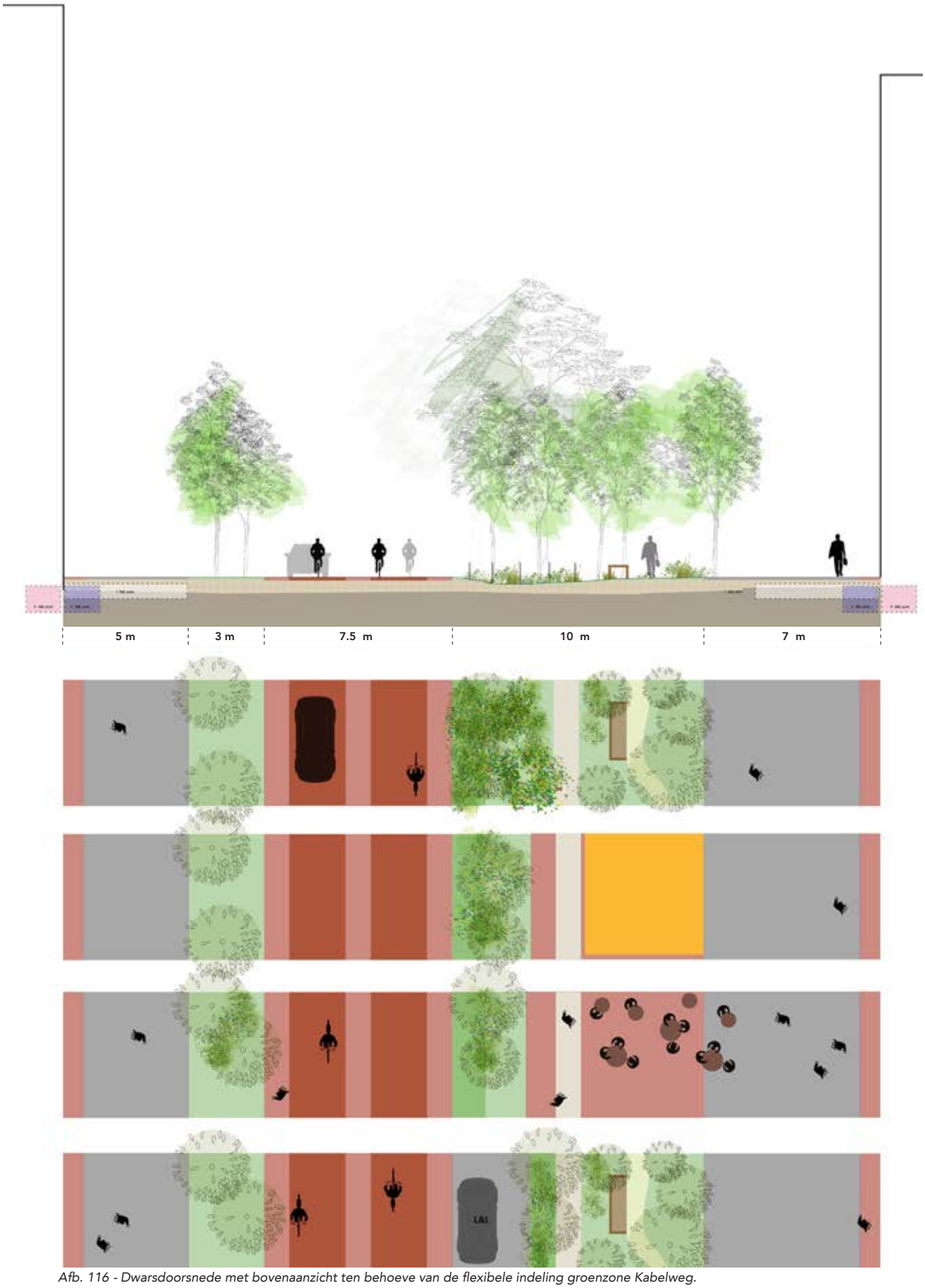
Afb. 113 - Inrichting flexibele openbare ruimte als terras.



Afb. 114 - Inrichting flexibele openbare ruimte als lokale zitplaats.



Afb. 115 - Inrichting flexibele openbare ruimte als lokale speelplek/speelaanleiding.



Afb. 116 - Dwarsdoorsnede met bovenaanzicht ten behoeve van de flexibele indeling groenzone Kabelweg.



Afb. 117 - Luchtfoto bestaande situatie Transformatorweg.

3.7 - Overgang Transformatorweg





Afb. 118 - Plankaart zijde Transformatorweg.



Afb. 119 - Inspiratiebeeld openbare ruimte toekomstige Transformatorweg.



Afb. 120 - Inspiratiebeeld openbare ruimte toekomstige Transformatorweg.

3.7 - Overgang Transformatorweg



Inrichting zuidzijde Transformatorweg
De zuidzijde van de Transformatorweg (ofwel de noordzijde van projectgebied Sloterdijk I Zuid) wordt ingericht als stedelijke straat met (naast wonen en werken) verschillende maatschappelijke en culturele functies, detailhandel en horeca in de plint. De grens van het vontwerp voor de openbare ruimte loopt tot 15 meter uit de gevel ten noorden van Sloterdijk I Zuid. De eerste 15 meter wordt ingericht met een brede stoep met verblijfsplekken en straatbomen. Onderzocht wordt of de bestaande bomen verplant kunnen worden en op te nemen zijn in de toekomstige openbare ruimte van Sloterdijk I Zuid langs de Transformatorweg. Op deze manier is er direct groen van formaat aanwezig bij de nieuwe inrichting. De Transformatorweg wordt één van de groenste stadsalleeën van de toekomstige Haven-Stad. Een prima plek om te verblijven.

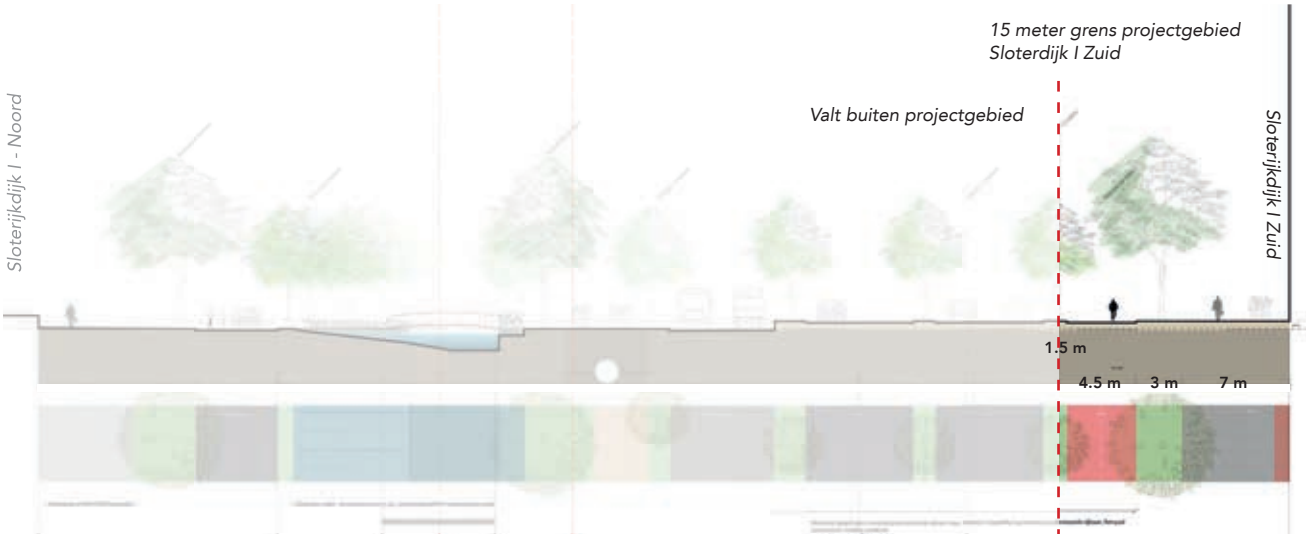
Rijbanen
De herinrichting van de rest van de Transformatorweg is een afzonderlijk project en valt buiten het bestek van Sloterdijk I Zuid. Voorlopig blijft het nog een doorgaande weg, met 2x2 rijbanen (dus in totaal 4 rijbanen). Op termijn verschuiven de twee noordelijke rijbanen naar het zuiden van de Transformatorweg. Aan de zuidzijde wordt ook een vrijliggende busverbinding toegevoegd – dat wordt nu onderzocht. De busverbinding is bedoeld als een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding, die als een snelle verbinding tussen station Amsterdam Sloterdijk en Centraal Station zal functioneren. Het is mogelijk dat in de toekomst, na de opwaardering van de Nieuwe Hemweg, de buitenste twee rijstroken worden gereserveerd als busstrook voor de HOV-busverbinding. Als men in de toekomst de westelijke metroring richting Amsterdam Centraal sluit, komt deze HOV-busverbinding mogelijk te vervallen. Dan kan de Transformatorweg mogelijk worden afgewaardeerd naar 2x1 rijbanen. Het streven is om uiteindelijk nog meer rijbanen in te wisselen voor groen. Zo ontstaat er meer ruimte voor verblijf en een groene stadstraat.

Watergang
Ook is het noodzakelijk om een watergang te realiseren in de Transformatorweg. Dit in verband met het verlagen van de grondwaterstand voor de toekomstige bebouwing in heel Sloterdijk I. Natuurlijk draagt deze watergang ook bij aan de klimaatadaptatie. De watergang speelt ook op de schaal van Haven-Stad een belangrijke rol: het is namelijk onderdeel van een grotere waterstructuur die gerealiseerd wordt tussen de Coen- en Vlothaven en de Moezel- en Mainhaven.
De ruimte om de watergang te kunnen graven, ontstaat aan de noordkant van de Transformatorweg, als daar de twee bestaande rijbanen worden verplaatst. Zonder die verplaatsing kan de watergang niet worden ingepast, vanwege de aanwezigheid van een rioolpersleiding.

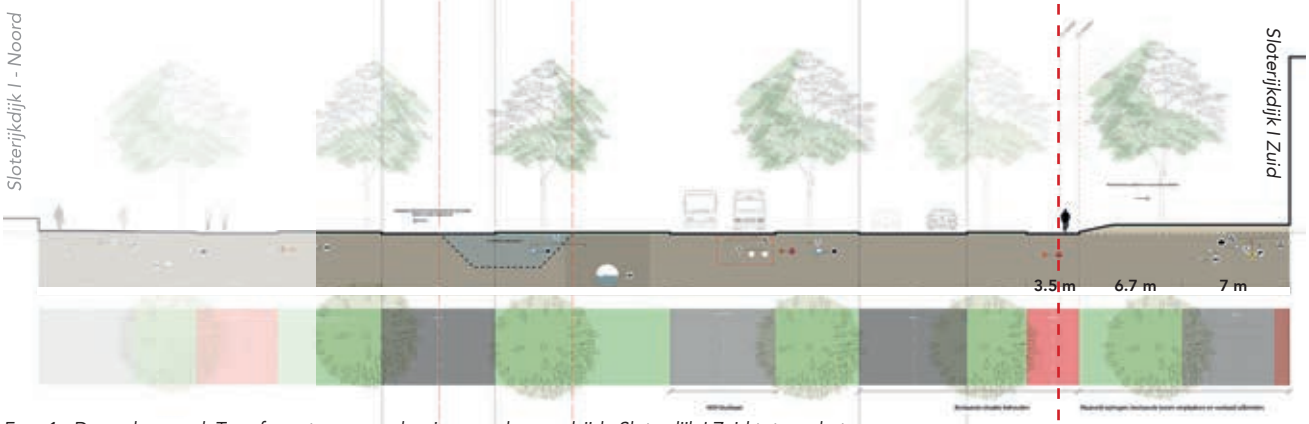
Groen
Door alle rijbanen naar de zuidzijde van de Transformatorweg te verplaatsen, en al het groen en de watergang naar de noordzijde, ontstaat een asymmetrisch profiel. Zo wordt voorkomen dat het toekomstige groen een versnipperd beeld oplevert. Rond de watergang is ruimte voor een samenhangende, groene parkzone met verschillende verblijfs- en gebruiksmogelijkheden.

Kabels en leidingen
Er liggen momenteel verschillende hoofdkabels en -leidingen in het bestaande profiel van de Transformatorweg waarmee rekening gehouden moet worden. Dit zijn met name een rioolpersleiding van Waternet, een hoofdleiding stadswarmte en een hogedruk gasleiding van Gasunie. Dit zorgt voor enige restricties wat betreft de inrichting van de openbare ruimte.

Toekomstige ontwikkelingen
Vanwege de toekomstige ontwikkelingen van de Transformatorweg en Sloterdijk I Zuid, is het getoonde ontwerp een impressie van de openbare ruimte. De zone langs de Transformatorweg wordt dus nog verder uitgewerkt.



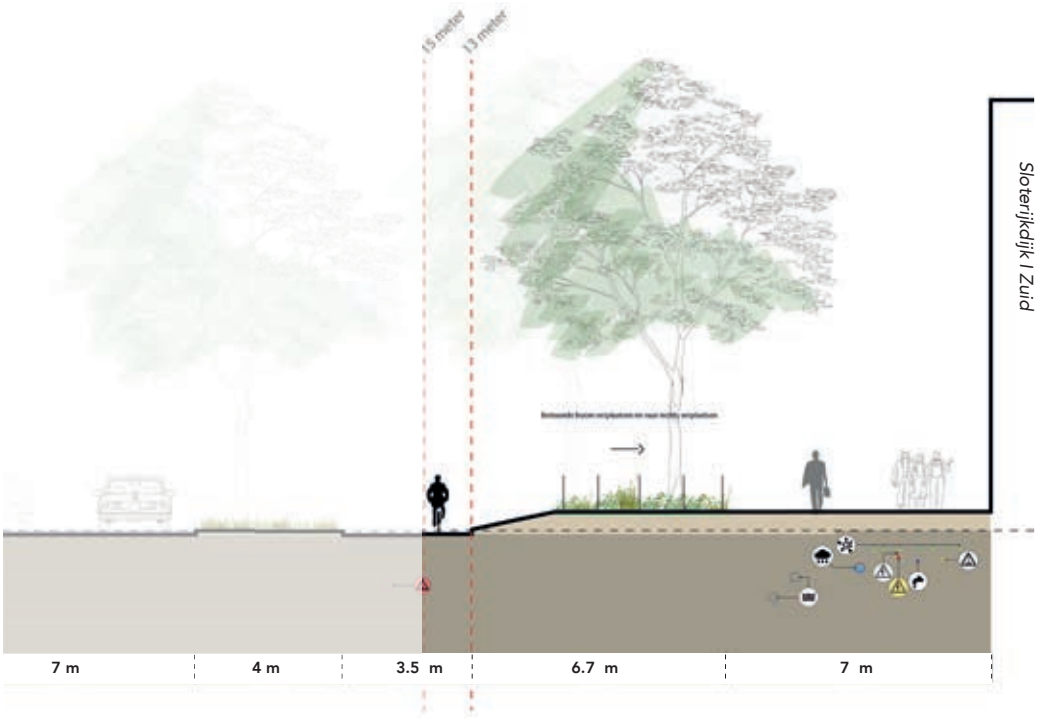
Fase 2 - Dwarsdoorsnede Transformatorweg: deels ophogen, rijbanen verschuiven naar de noordzijde Sloterdijk I Zuid + aanbrengen watergang.

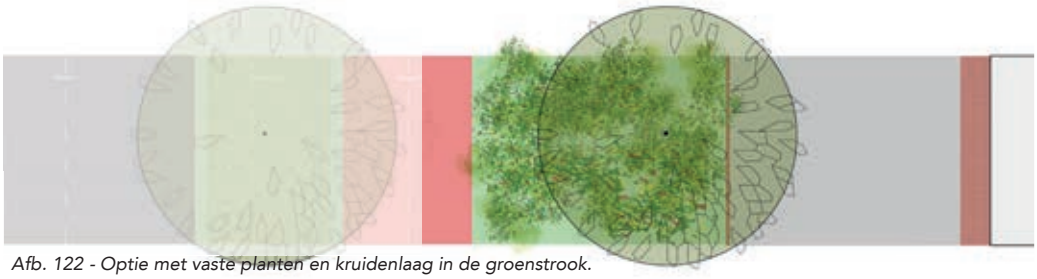


Fase 1 - DwarsdoorsnedeTransformatorweg: ophoging van de noordzijde Sloterdijk I Zuid tot aan het bestaande fietspad. Verplaatsen bestaande bomen in het nieuwe profiel van het trottoir. bus buitenzijde, andere markering

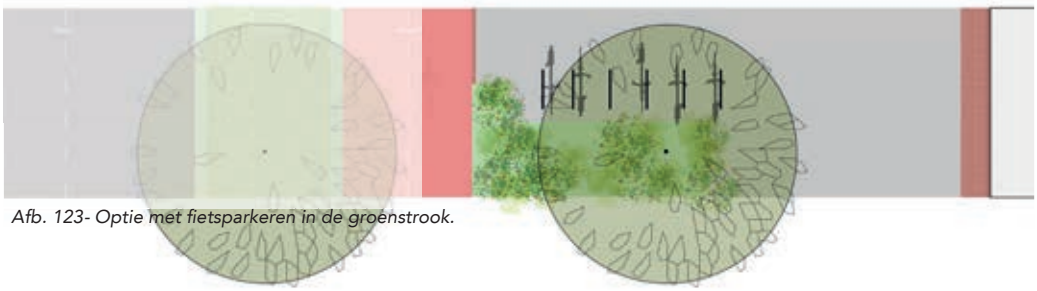


Afb. 121 - Bestaande situatie Transformatorweg.





Afb. 122 - Optie met vaste planten en kruidenlaag in de groenstrook.



Afb. 123- Optie met fietsparkeren in de groenstrook.



Afb. 124 - Optie met zitelementen in de groenstrook.



Afb. 125 - Plankaart grens Sloterdijk I Zuid en gebiedsentree Westerpark.

3.8 - Studies overgang Westerpark

Deze deeluitwerking valt ook deels buiten het projectgebied van Sloterdijk I Zuid. Van belang is de inrichting van dit gebied in samenhang met het Westerpark te bekijken.

Vanwege de ontwikkelingen en uitbreiding rondom het huidige Mediacollege in de oosthoek van Sloterdijk I Zuid, is er eind 2019 studie verricht naar mogelijke ontwerpen voor de aansluiting met het entreegebied van het Westerpark.

Nu oogt het gebied aan de parkeerzijde van het Mediacollege nog als een 'achterkant'. Het heeft geen relatie met het aangrenzende Westerpark en de Transformatorweg. Ditzelfde geldt voor het Westerpark: die kant wordt ervaren als een 'achteringang' van het huidige park. Vanuit het document 'Een toekomstbestendig Westerpark' is de visie om dit gebied in de toekomst te transformeren naar een volwaardig entreegebied met een nieuwe voorkant van het Westerpark.

Er ligt dus vanuit beide projecten een kans om dit gebied beter op de kaart te zetten. Het kan een volwaardig entreegebied worden waarin het Mediacollege en het Westerpark goed op elkaar aansluiten.

De uitkomst van de studie heeft geleid tot twee varianten die momenteel nader worden onderzocht. Variant 1 gaat uit van een 'campusmodel/-ruimte', waarin verschillende nieuwe verblijfsplekken worden toegevoegd (bijvoorbeeld banken, zitranden, trappen) en verschillende soorten beplanting.

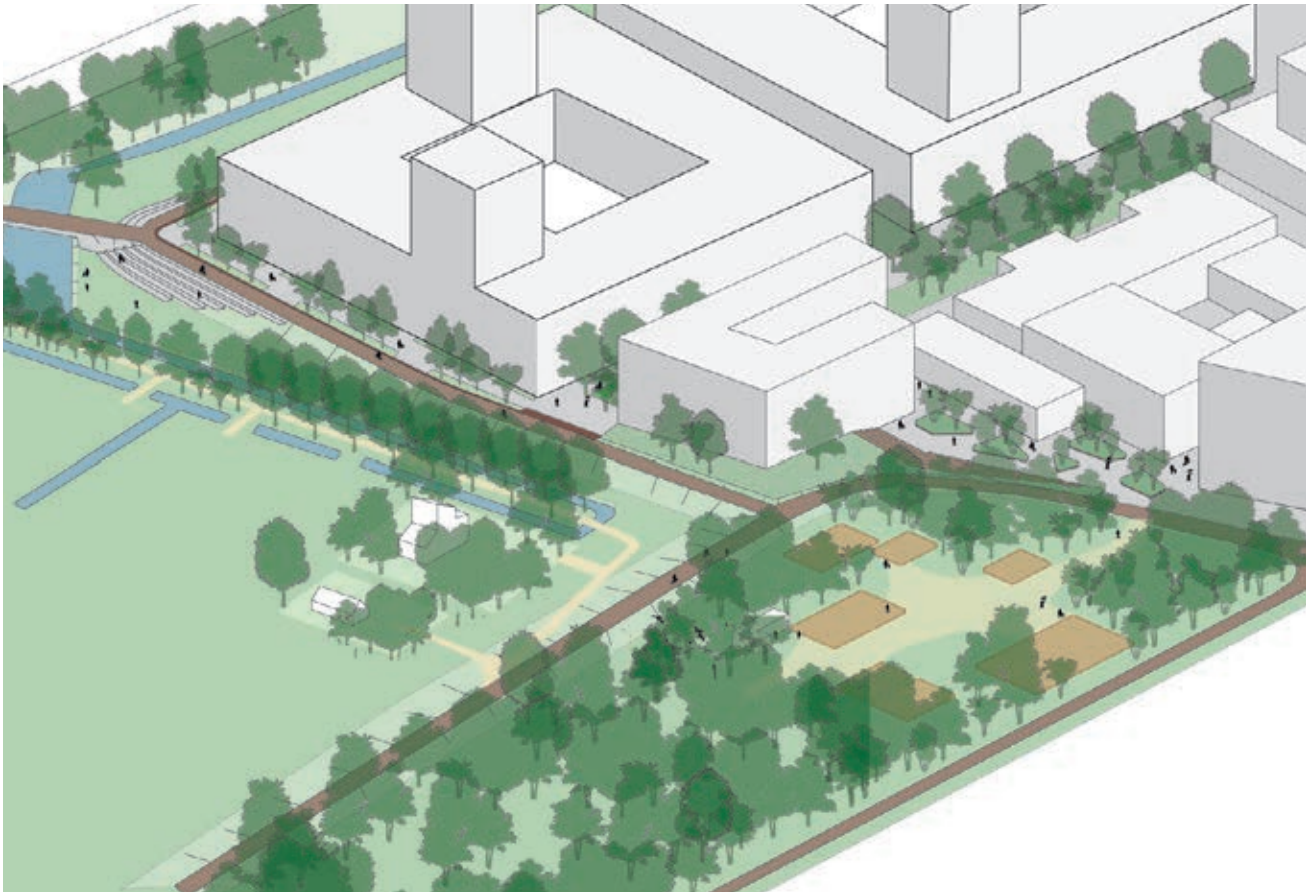
Variant 2 beoogt een meer parkachtige uitstraling. Dit gebeurt door subtiele vormgeving, zoals organische paden, kruidachtige vegetatie en zit- en speelaanleidingen.

Beide varianten zorgen ervoor dat de bestaande plek wordt getransformeerd van een ongedefinieerd gebied naar een prachtig verblijfsgebied met betekenis (zie volgende pagina).



Afb. 126 - Bestaande situatie overgang tussen Sloterdijk I Zuid en gebiedsentree Westerpark.

3.



Afb. 127 - Variant 1 - 'Campusmodel/ruimte' met een actievere programmering en verblijfsplekken.



Afb. 128 - Gebruik van het bestaande hoogteverschil tussen de oude Spaarndammerdijk en Sloterdijk I Zuid.



Afb. 129 - Aankleding met een mix van soorten beplanting.



Afb. 130 - Toepassing van zitelementen nabij Mediacollege (voorbeeld van een actievere programmering van de openbare ruimte).



Afb. 131 - Aantrekkelijke openbare ruimte met verblijfskwaliteit (voorbeeld van een actievere programmering van de openbare ruimte).

3.8 - Studies overgang Westerpark



Afb. 132 - Variant 2 - Uitbreiding van het parkachtige karakter tot aan de gevel van het Mediacollege.



Afb. 133- Hoogteverschillen als aanleiding voor zitplekken.



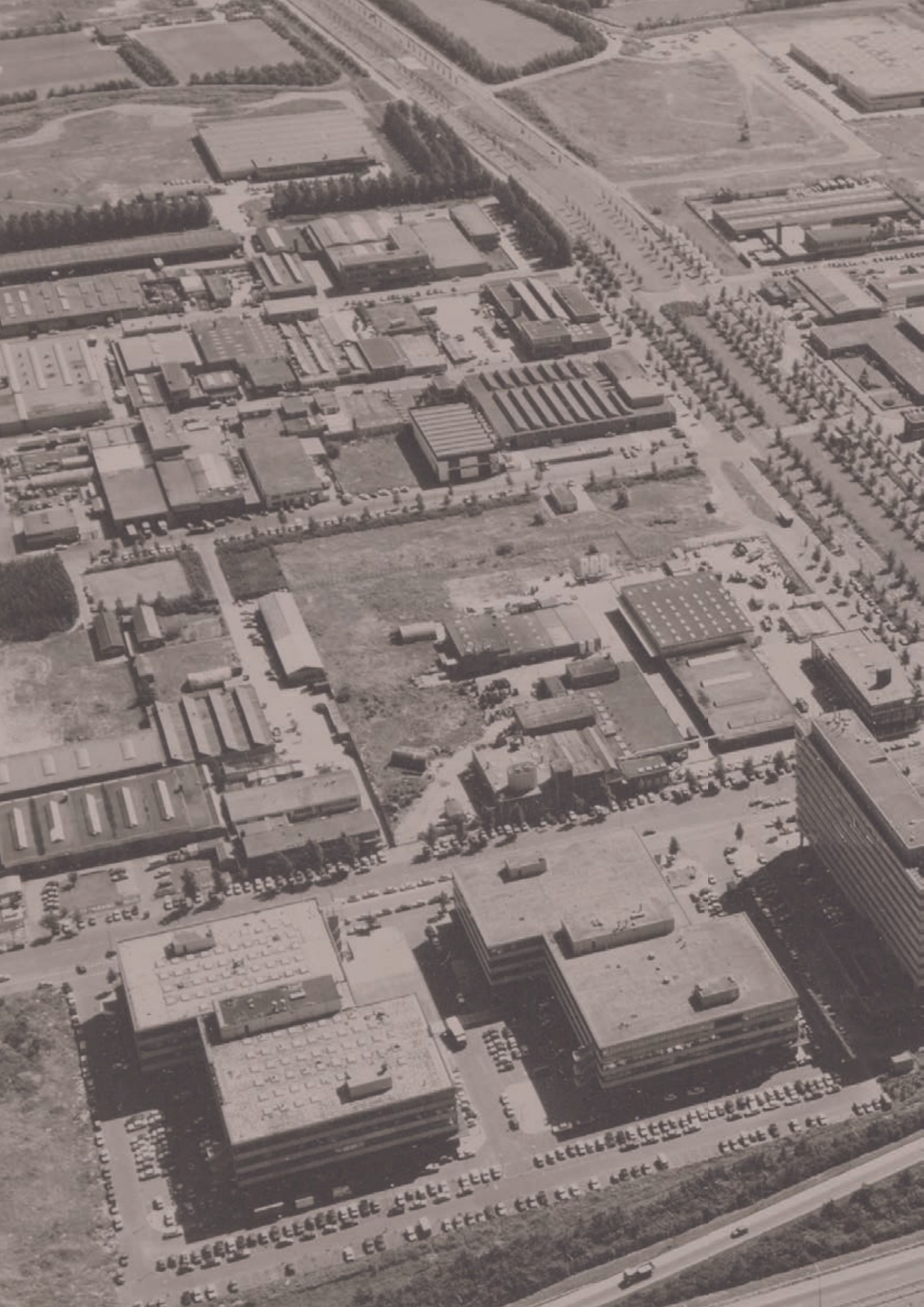
Afb. 134 - Toepassing van kruidachtige vegetatie.



Afb. 135 - Kunstelementen als zit- en speelaanleiding.

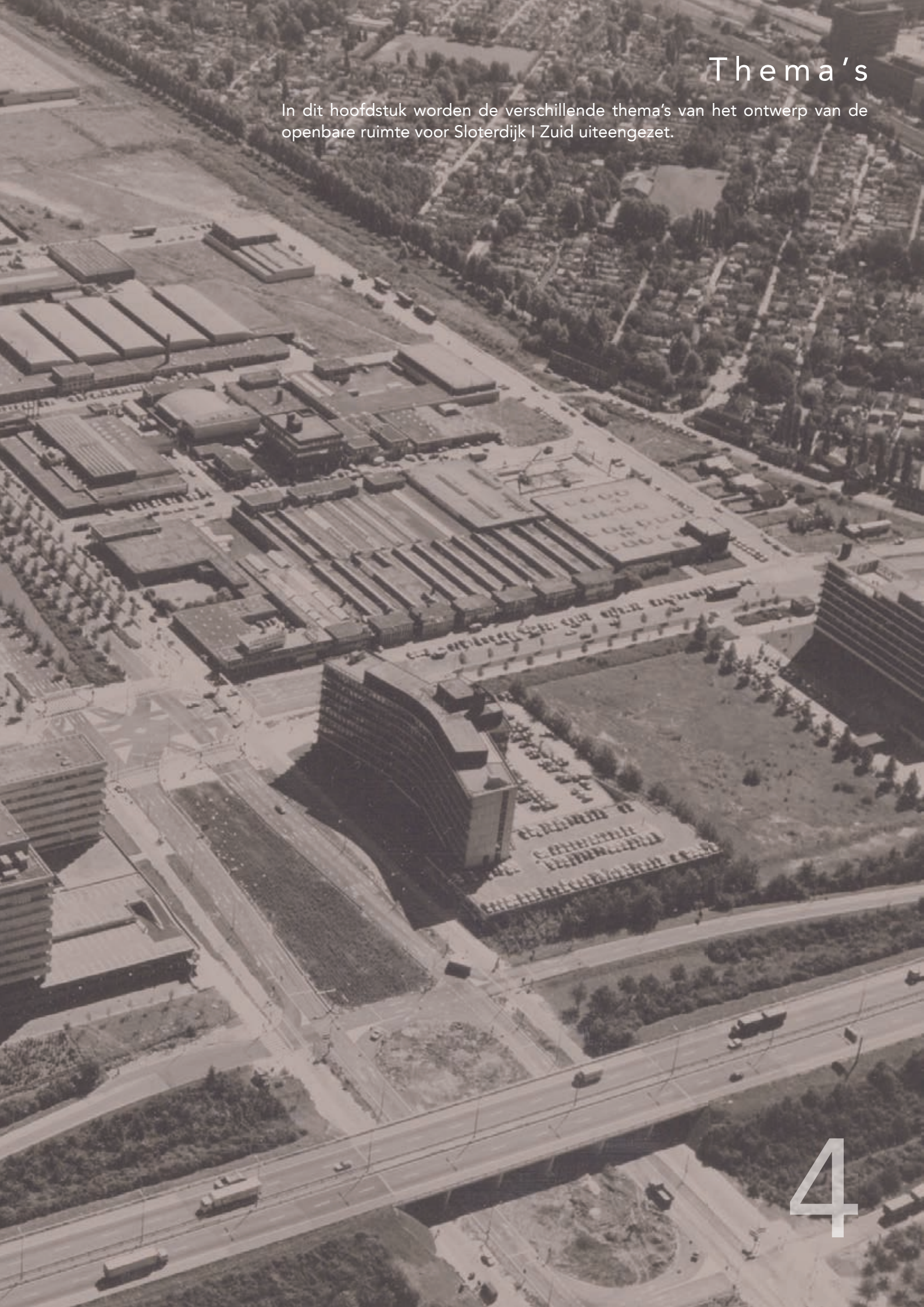


Afb. 136 - Uitbreiding van de bestaande padenstructuur in het park.



Thema's

In dit hoofdstuk worden de verschillende thema's van het ontwerp van de openbare ruimte voor Sloterdijk I Zuid uiteengezet.



4

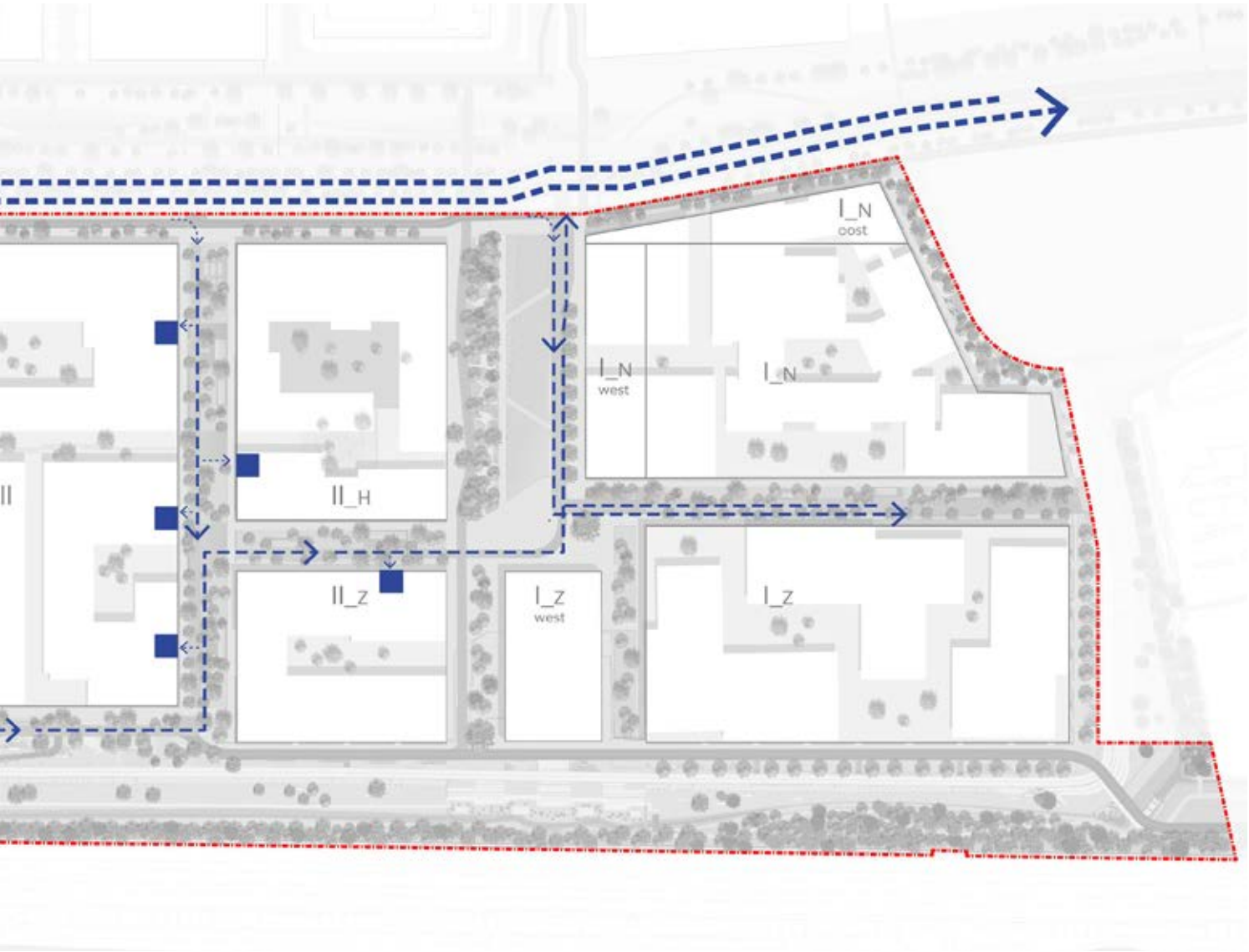


Afb. 137 - Verkeerscirculatie autoverkeer + toegangen tot multifunctionele parkeervoorzieningen. In een later stadium worden de definitieve locaties afgestemd.

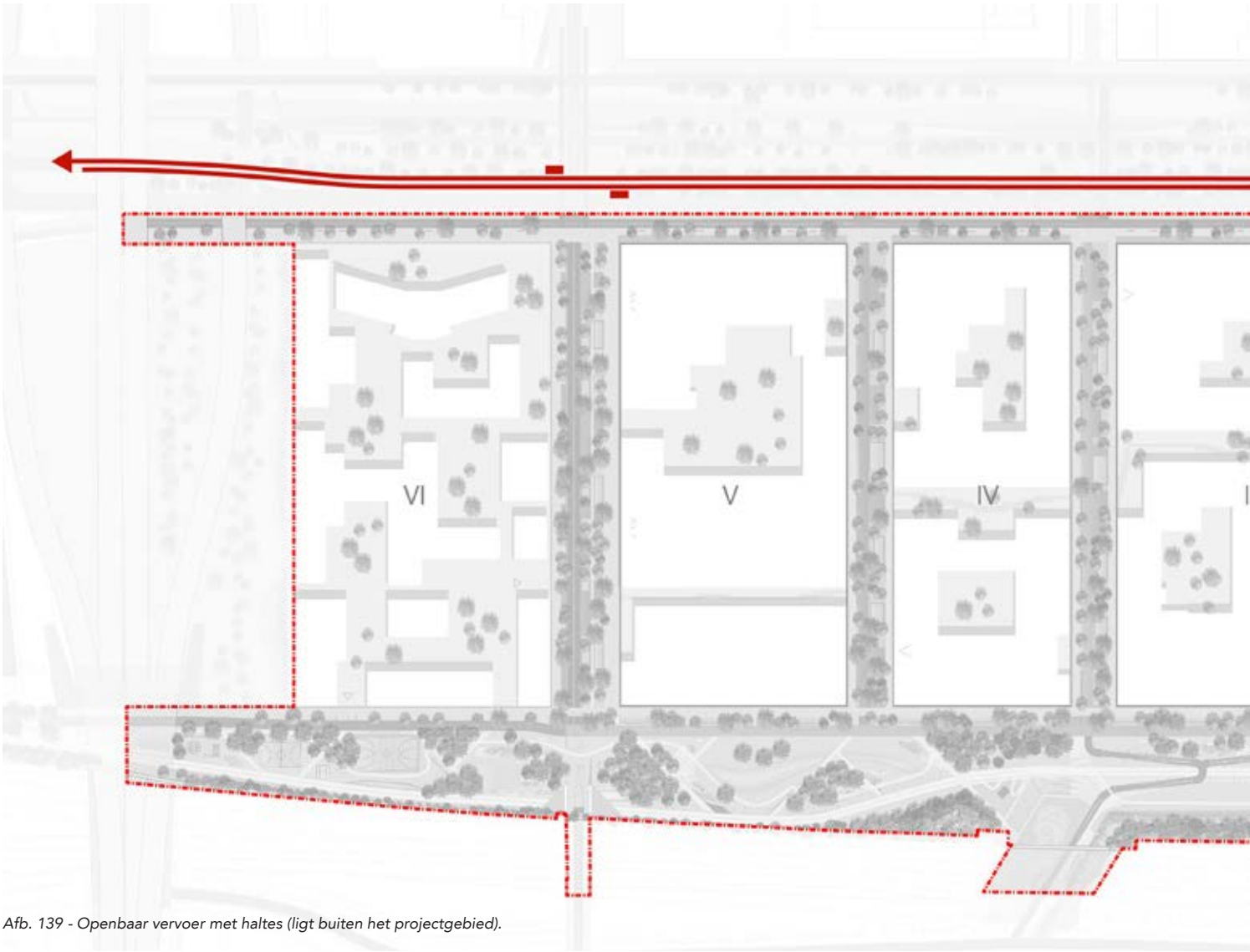


Afb. 138 - Kaart uit Integraal Raamwerk Haven-Stad.

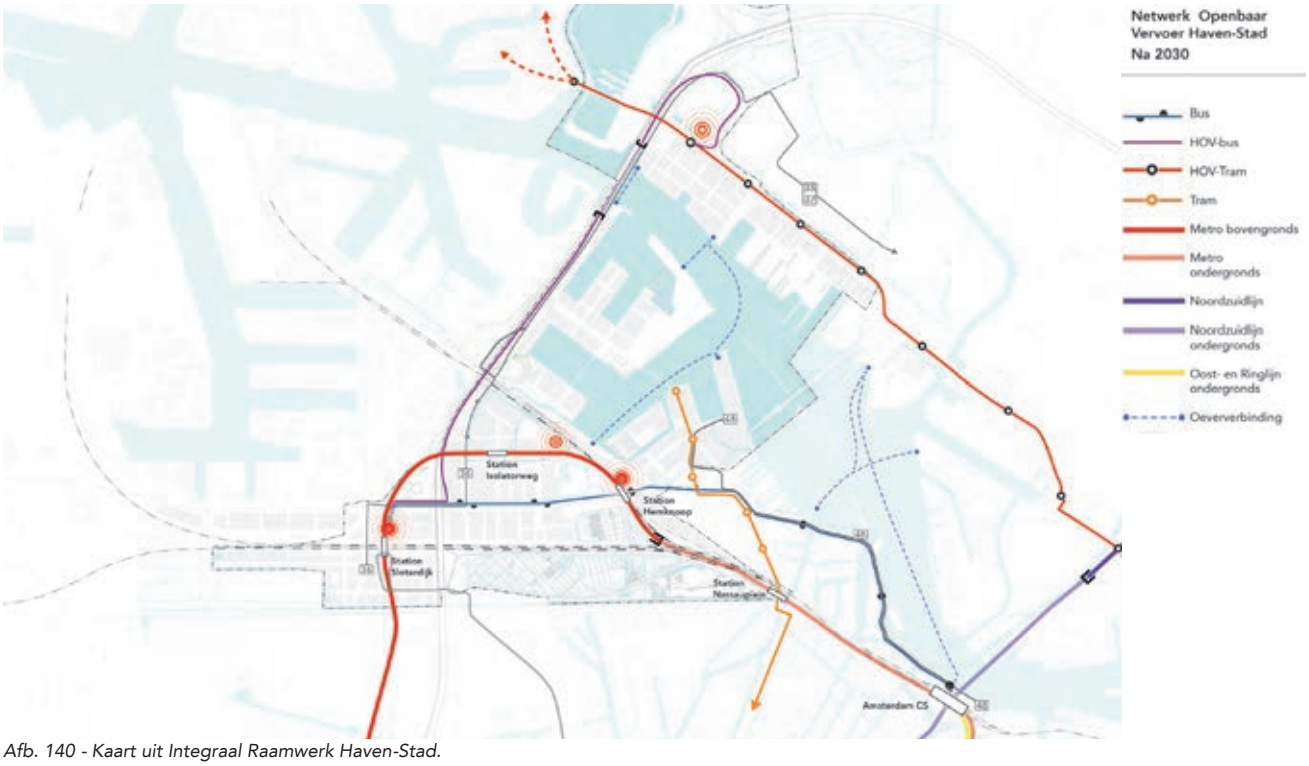
4.1 - Auto



Binnen het plangebied ligt de nadruk op de fietsers en voetgangers. De auto is te gast. Dit betekent dat alleen op de Kabelweg, het Contactplein en een klein stukje Condensatorweg (nabij de A10) tweerichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer mogelijk is. De overige straten zijn ingericht als eenrichtingswegen. Er wordt een lage parkeernorm van 0.2 parkeerplaats per woning gehanteerd. De toegangen van deze multifunctionele parkeervoorzieningen komen vooral in het noordelijk deel van Sloterdijk I Zuid. De multifunctionele parkeervoorzieningen huisvesten deelconcepten voor auto, scooter en fiets, maar dienen ook als centraal afhaalpunt voor pakketten.



Afb. 139 - Openbaar vervoer met haltes (ligt buiten het projectgebied).

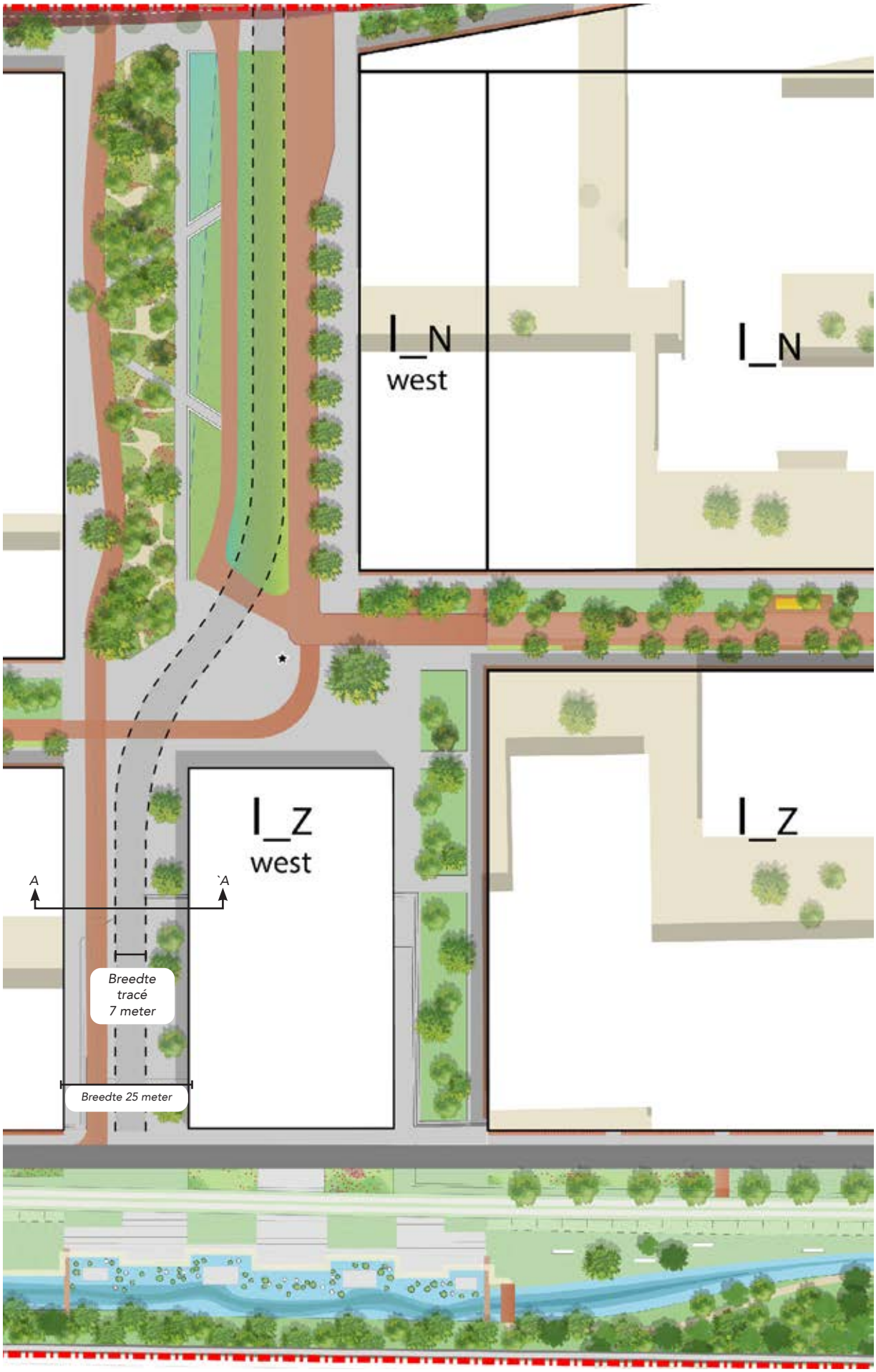


Afb. 140 - Kaart uit Integraal Raamwerk Haven-Stad.

4.2 - Openbaar vervoer



HOV-Buslijn
Ook het openbaar vervoersnetwerk is een belangrijk onderdeel voor Sloterdijk I Zuid. Voor een betere koppeling tussen de stations Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal wordt er een HOV-buslijn gerealiseerd op de Transformatorweg. Die krijgt twee haltes in Sloterdijk I Zuid: één halte nabij de kruising Kabelweg-Transformatorweg en een andere halte ter hoogte van het Contactplein. Wanneer in de toekomst de metrolijn vanaf de Isolatorweg wordt doorgetrokken naar Amsterdam Centraal, kan de HOV-busbaan komen te vervallen en mogelijk worden 'verparkt'.
Let wel, de haltes zijn indicatief en de inpassing van de HOV-lijn en de definitieve locaties worden later uitgewerkt. Dit wordt vastgesteld binnen het project 'HOV Sloterdijk – CS' en valt dus buiten het project Sloterdijk I Zuid.



Afb. 141 - Schema mogelijke inpassing vrij liggende openbaar vervoerbaan in het Contactplein.

4.2 - Ruimtelijke verkenning mogelijke toekomstige openbaar vervoersverbinding (tram)



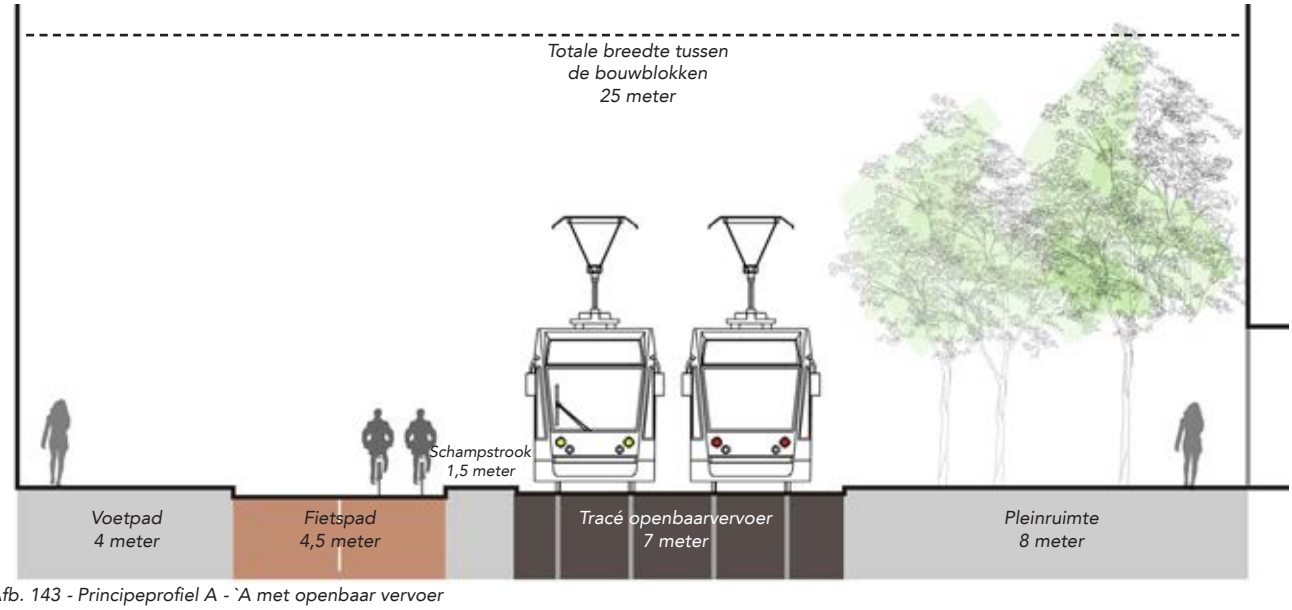
Afb. 142 - Hoofdkaart Omgevingsvisie Amsterdam 2050 met schematische verbindingen tussen de bestaande stadsdelen en de toekomstige stadswijken van Haven-Stad.
Bron: Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021)

In de recentelijk vastgestelde Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een mogelijk toekomstig openbaar vervoersverbinding opgenomen tussen de Bos en Lommerweg en de huidige Contactweg, ofwel het toekomstige Contactplein. De verbinding is nodig voor de aansluiting van de centraal gelegen deelgebieden van Haven-Stad op de stadsdelen Amsterdam-West en Nieuw-West.

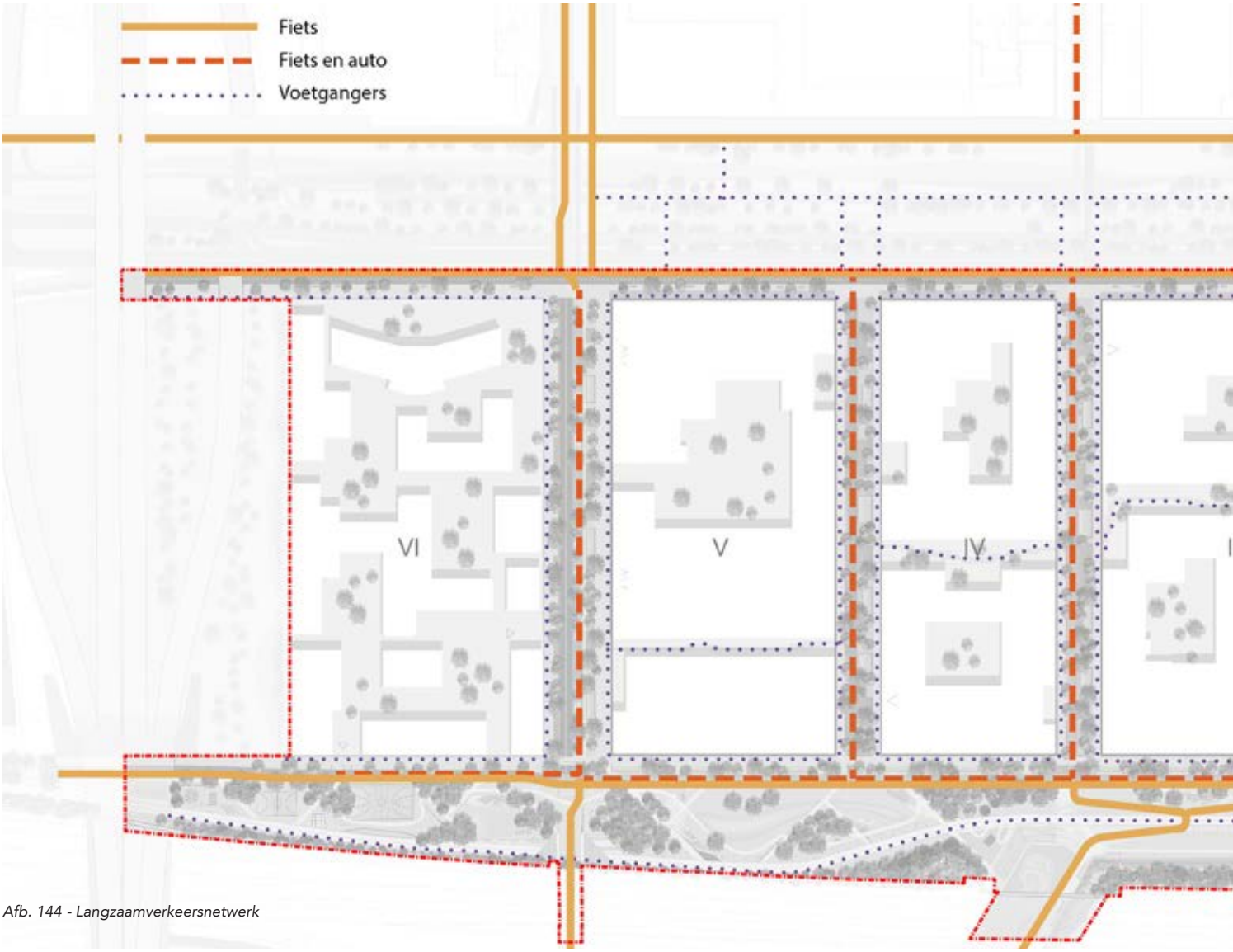
In het stedenbouwkundig plan voor Sloterdijk I Zuid is – centraal in de as van de huidige Contactweg aan de zuidzijde van het toekomstige Contactplein – een kavel voor een beeldbepalend gebouw met een sociaal cultureel publiek programma opgenomen. Er is verkend of dit gebouw een openbaar vervoersverbinding in de weg staat.

Dit bijzondere gebouw krijgt aan alle zijden een open karakter met inloop en uitloop van publiek, rondom is voldoende ruimte voor voetgangers gewenst. De ruimtelijke verkenning laat zien dat een openbaar vervoersverbinding aan de westzijde van de kavel in de toekomst mogelijk is. In de verkenning is inzichtelijk gemaakt hoe een circa 7 meter breed tracé, geschikt voor zowel tram als bus, ingepast kan worden in het plein en de westelijke straat tussen I zuidwest en blok II zuid.

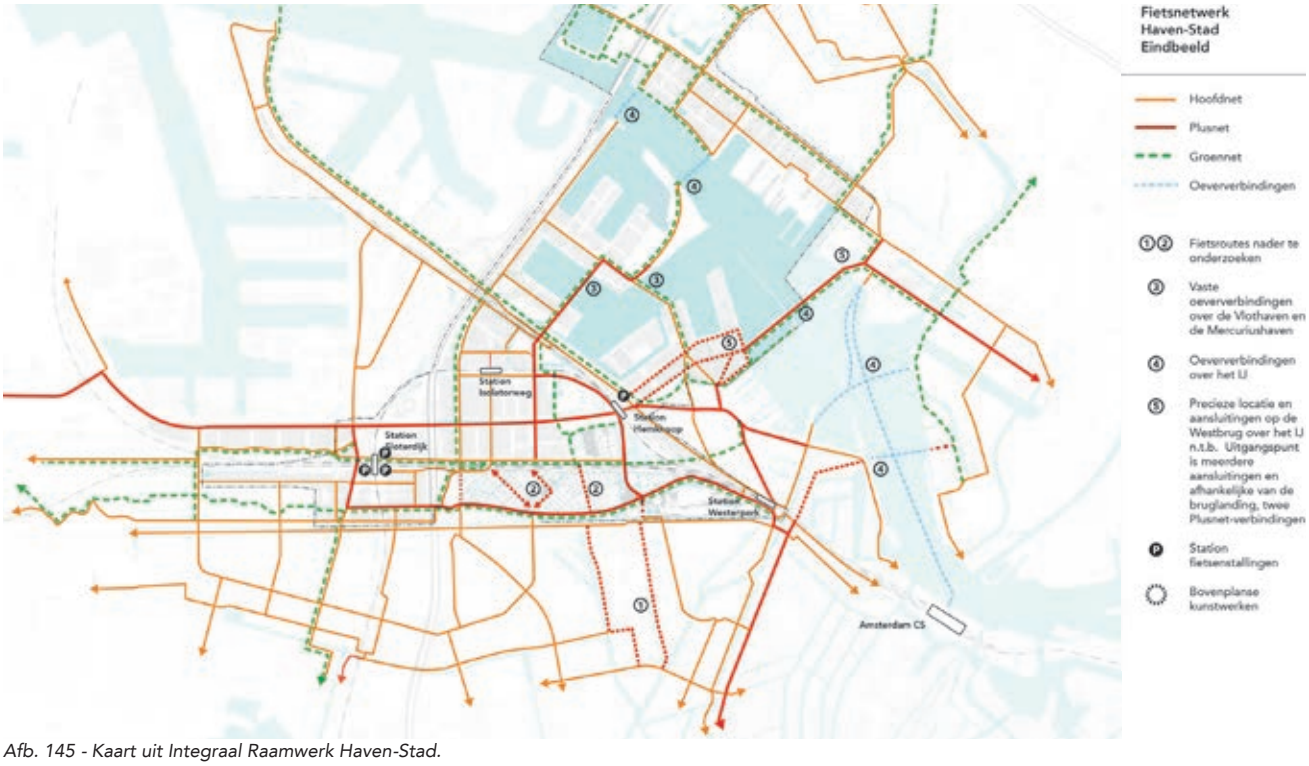
Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn: een aangepaste rijsnelheid, instandhouding van de primaire waterkering, de hoogteverschillen in het Dijkpark en de waterloop in het Dijkpark.
Het in beeld gebrachte tracé is nadrukkelijk geen ontwerp of definitieve reservering, maar laat slechts één van de mogelijke inpassingen zien. Er zijn meerdere andere traceringen denkbaar. Het toont vooral aan dat een openbaar vervoersverbinding door de ontwikkeling van Sloterdijk I Zuid niet onmogelijk is.
Zodra de Omgevingsvisie en de ontwikkeling van Haven-Stad meer concreet worden, vindt nader onderzoek plaats.



Afb. 143 - Principeprofiel A - `A met openbaar vervoer

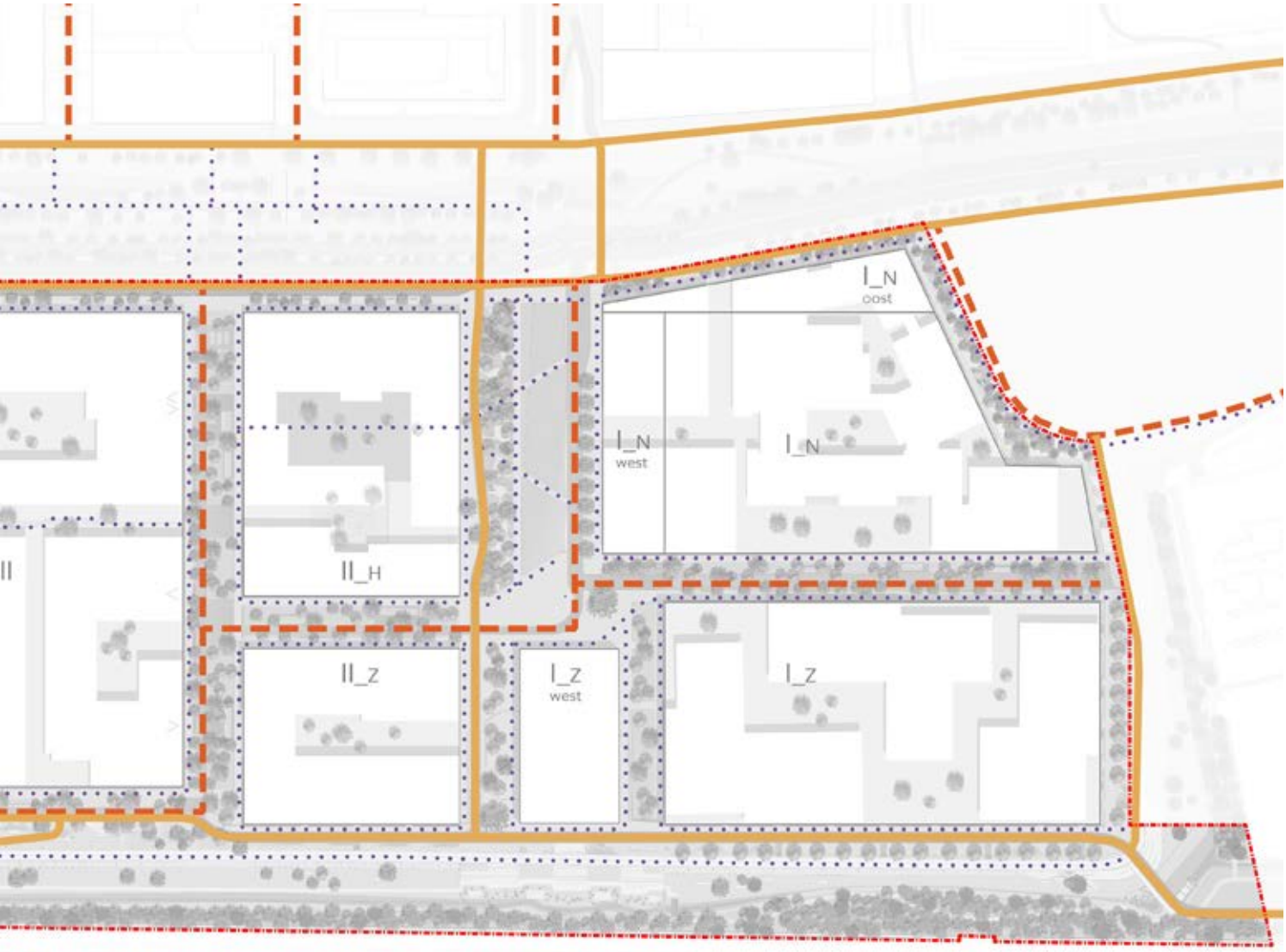


Afb. 144 - Langzaamverkeersnetwerk



Afb. 145 - Kaart uit Integraal Raamwerk Haven-Stad.

4.3 - Fietsers en voetgangers



Het project Sloterdijk I Zuid is een schakel in het toekomstige fietsnetwerk dat Haven-Stad verbindt met de stad. Het fietspad in het Dijkpark verbindt station Amsterdam Sloterdijk met het Amsterdamse centrum. De Transformatorweg is een doorgaande langeafstandsverbinding, terwijl de Kabelweg en het Contactplein gaan fungeren als noord-zuidverbindingen voor Haven-Stad.



Afb. 147 - Kaart uit Integraal Raamwerk Haven-Stad.

4.4 - Waterstructuur



Binnen het huidige gebied is er officieel geen wateroppervlak te vinden. Omwille van een betere ruimtelijke kwaliteit, ecologie, biodiversiteit en duurzaamheid worden er meerdere waterelementen toegevoegd.

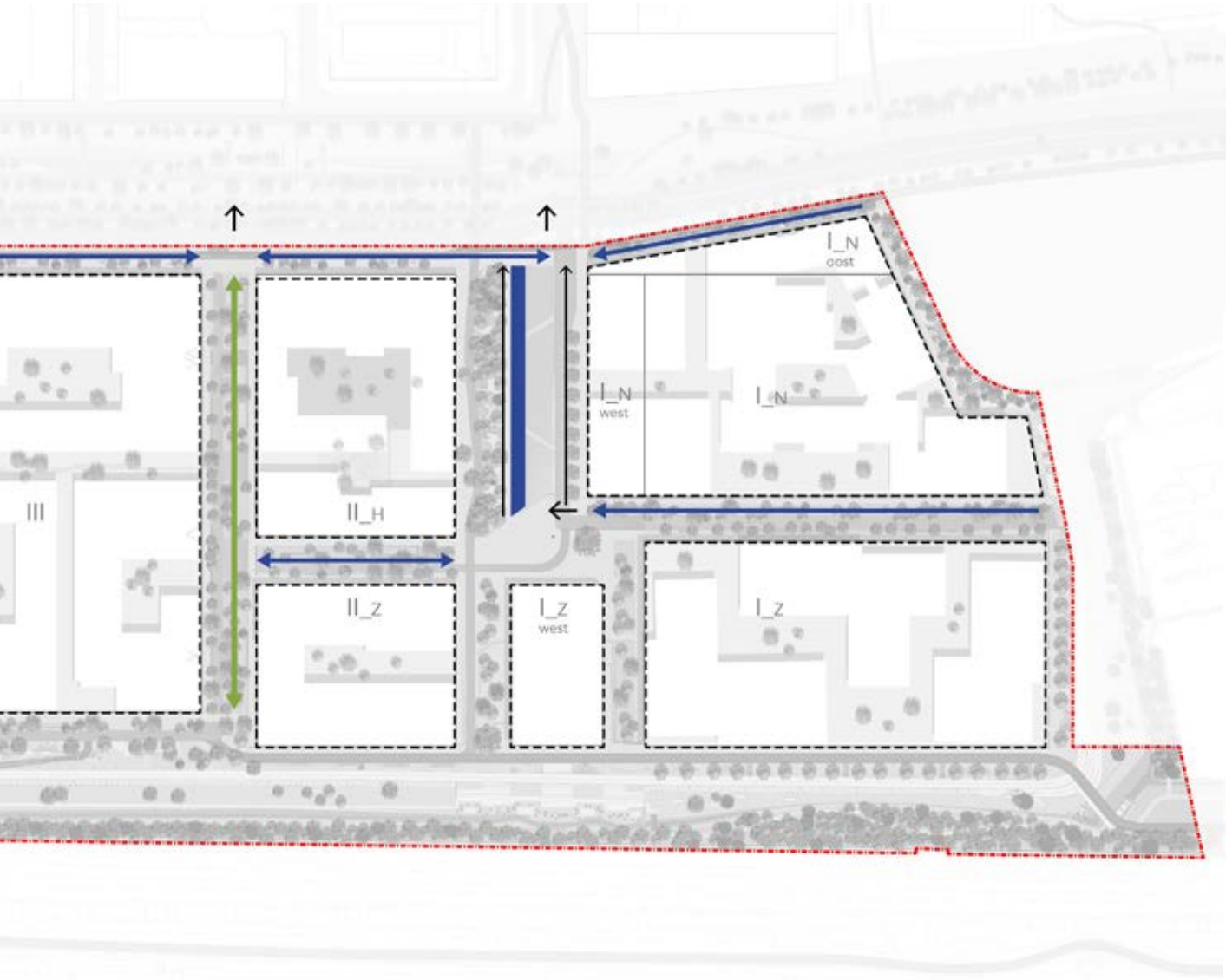
Er wordt een nieuwe watergeul gegraven in het toekomstige Dijkpark. Constructief gezien is er weinig nodig om deze watergeul te realiseren. Door de bodem te bedekken met klei/leem kan het water niet weglopen richting het grondwater. Het wordt dus geen zware constructie.

In de Transformatorweg komt een nieuwe watergang van circa 10 tot 15 meter breed. Deze watergang valt buiten het projectgebied, maar is wel noodzakelijk voor de ontwikkelingen binnen Haven-Stad én Sloterdijk I Zuid in verband met een te hoge grondwaterspiegel. De watergang in de Transformatorweg verbindt het water van de Coen- en Vlothaven met de Moezel- en Mainhaven.



Afb.148 - Amsterdam Rainproof

4.5 - Amsterdam Rainproof



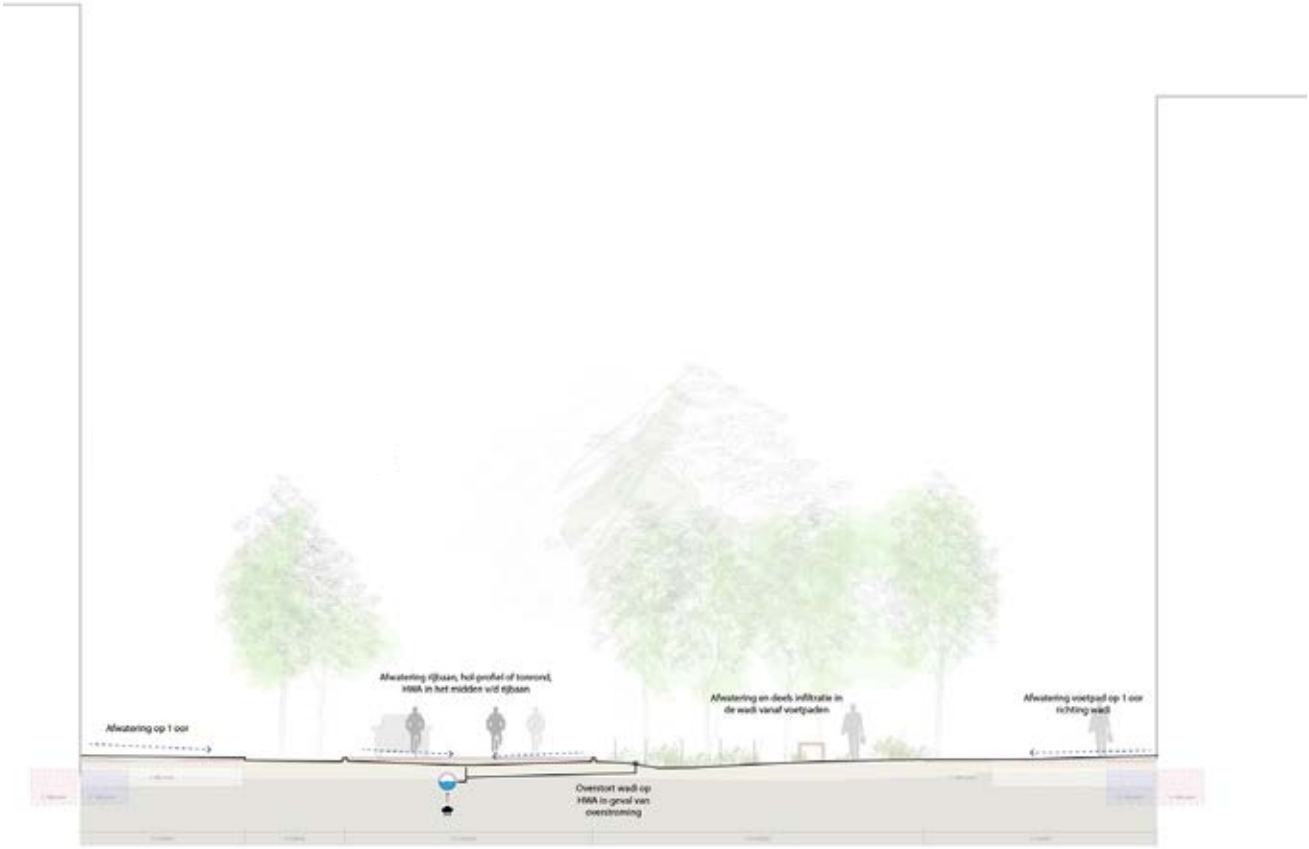
Binnen Sloterdijk I Zuid leveren verschillende gebieden een bijdrage aan het bergen, afvoeren en infiltreren van regenwater.

De blauwe vlakken zijn de locaties waar water tijdelijk kan worden opgevangen en langzaam kan infiltreren in de bodem. Hetzelfde geldt voor de watervertragende groenstroken die water kunnen afvoeren, maar ook deels laten infiltreren in de bodem. Bij een te grote piek loopt het water over naar het naastgelegen riool, dat onder de rijbaan ligt.

Er wordt momenteel gekeken naar gedetailleerde straatprofielen wat betreft afwatering en toekomstige maaiveldhoogtes. Op de volgende pagina zijn twee opties weergegeven in relatie tot de afwatering binnen het profiel.

Omdat er nog specifiek gekeken moet worden naar de hoogtes en het lengteprofiel van de straat, is daarover nog geen keus gemaakt. Vanuit de visie op de openbare ruimte gaat de voorkeur wel uit naar een zo duurzaam mogelijk profiel. Een profiel waarin de afhandeling van het water goed verloopt én toegankelijk en bereikbaar is voor de verschillende gebruiksdoelgroepen

Afwatering straatprofiel (in onderzoek)



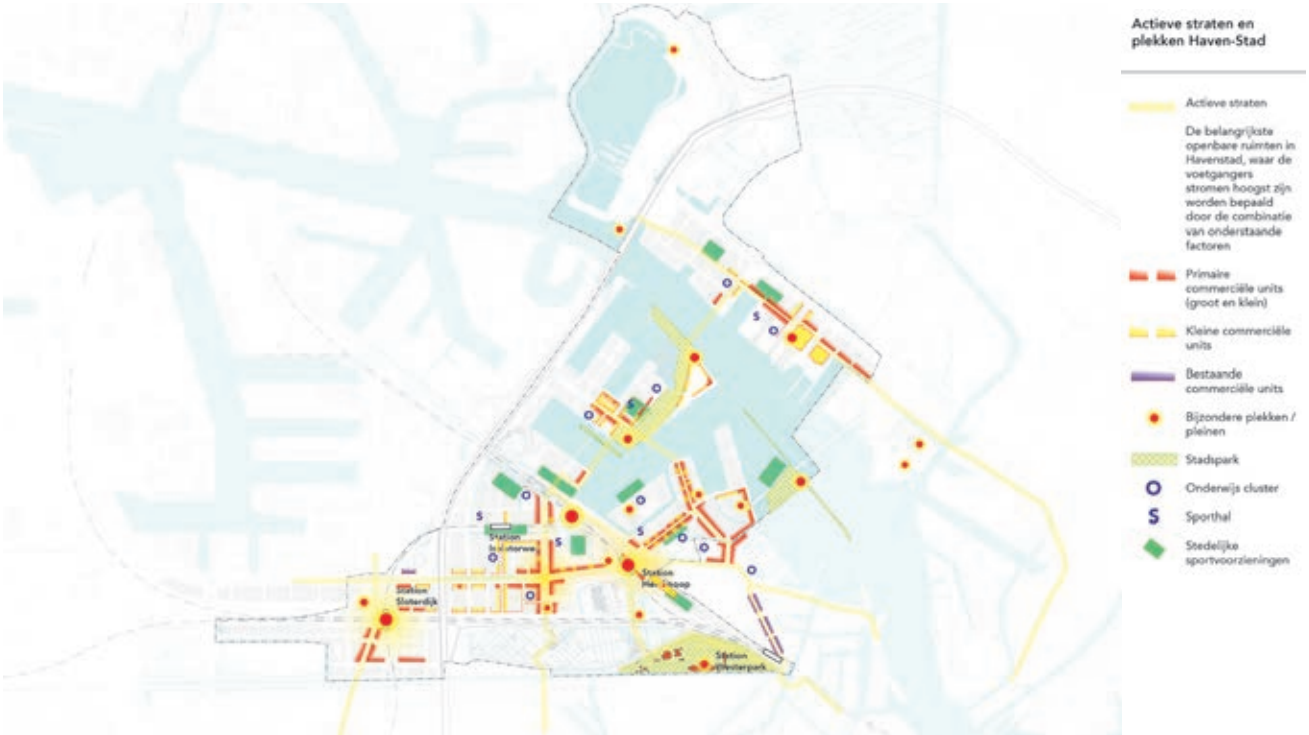
Afb. 149 - Afwateringsprincipe 1 - Afwatering voetpaden richting de groenstrook en de rijbaan. Bij dit 'holprofiel' wordt het water via het riool afgevoerd. Dit betekent dat er trottoirbanden worden toegepast. Hierdoor ontstaan er dus hoogteverschillen in de openbare ruimte.



Afb. 150 - Afwateringsprincipe 2 - Afwatering voetpaden richting de groenstrook en de rijbaan waarbij het water naar één kant via het riool wordt afgevoerd. Hier worden geen trottoirbanden toegepast er zijn dus geen hoogteverschillen in de openbare ruimte.



Afb. 151 - Toekomstige functies. In een verder stadium van de toekomstige ontwikkelingen van de bouwblokken worden de definitieve locaties afgestemd.



Afb. 152 - Kaart uit Integraal Raamwerk Haven-Stad.

4.6 - Toekomstige functies



Het toekomstig programma voor Sloterdijk I Zuid bestaat niet alleen uit wonen; ook maatschappelijke, commerciële en culturele functies krijgen een plek in de wijk, verdeeld over verschillende woonblokken. Een overzicht van alle mogelijke functies en waar die zouden kunnen komen, is te zien op de functielijst.

Functielijst
De functielijst bestaat uit scholen (zowel basis als voortgezet onderwijs), speelpleinen, parkeergarages, logistieke functies (laden & lossen), horeca/cafés/ restaurants, detailhandel, kleinschalige bedrijvigheid (waaronder broedplaatsen, maakindustrie, timmerbedrijven, fietsenmakers), toegang woningen, gezondheidscentra en buurtvoorzieningen.
De functielijst vormt de basis van de toolbox: deze box geeft weer welke openbare ruimte hoort bij een bepaalde functie.
Een deel van deze functies is in de toolbox verwerkt. Let wel: dit is nog geen definitieve indeling van alle functies, maar wel een mogelijke weerspiegeling van de toekomst. Het is dus een onderdeel in ontwikkeling.



Afb. 153 - Speelmogelijkheden in relatie tot leeftijdscategorieën.



Afb. 154 - Kaart uit Integraal Raamwerk Haven-Stad.

4.7 - Sport- en speelaanleidingen



In de openbare ruimte van Sloterdijk I Zuid worden op verschillende plekken sport- en speelaanleidingen gerealiseerd. Het merendeel daarvan komt in het Dijkpark. Door sport te clusteren, levert dit een efficiënter ruimtegebruik op en is er ruimte voor vrij spelen. In de straten gaat het meer om kleine speelaanleidingen, zoals een klimrek, schommel of glijbaan.

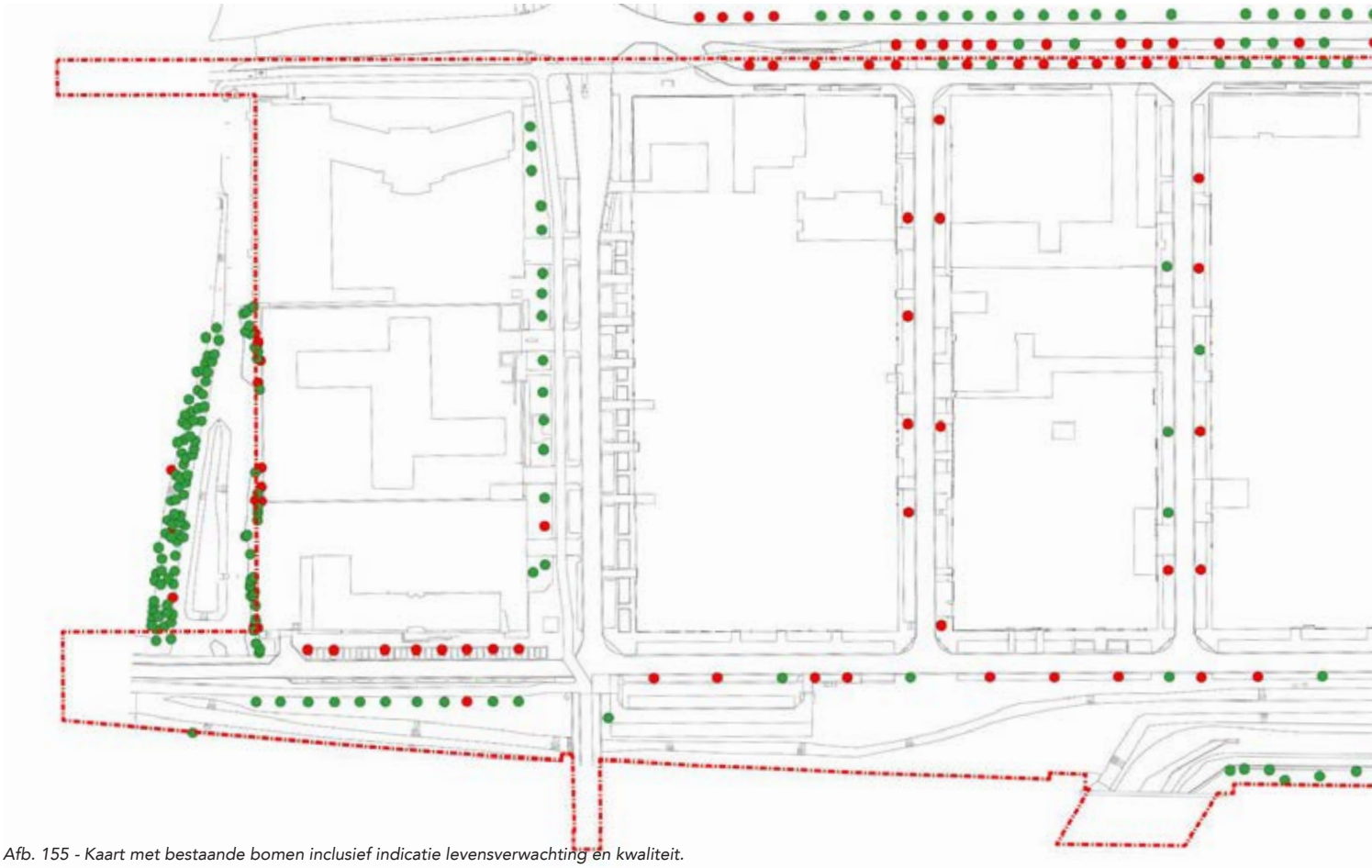
Op basis van het voorzieningenmodel van de gemeente Amsterdam is uitgegaan van de bouw van circa 4.700 woningen. Volgens deze richtlijn dienen er binnen Sloterdijk I Zuid circa 6.000 m² aan grotere speelplekken gerealiseerd te worden en circa 2.250 m² aan kleine speelplekken. Deze richtlijn is in dit ontwerp verwerkt: alleen al in de hoek nabij de A10 bevindt zich momenteel een cluster van speelvelden en speelplekken van meer dan 6.000 m².

Daarnaast worden er per straat circa vier tot vijf speelplekken van 75 tot 100 m² gefaciliteerd. Het totaal komt ongeveer op circa 1.600 m² in de straten. De overige 650 m² komt in het Dijkpark. 'Speelplekken' kunnen ook bestaan uit een groot gazon of aanleidingen om te gaan spelen.

Een andere richtlijn die voor de speelplekken wordt gehanteerd, is het gebruik door verschillende leeftijdsgroepen. Hierbij hanteert men de volgende normen: de speelvoorzieningen voor de jongste kinderen (0-5 jaar) dienen zich te bevinden op circa 100-150 meter vanaf de woning. Daarbij is rekening is gehouden met toezicht door ouders, verkeersveiligheid en zitplekken voor ouders.
Binnen het ontwerp liggen deze speelplekken (roze) in de straten en dus op loopafstand van de woningen. Tevens liggen de speelplekken niet direct langs de rijbaan en worden ze afgeschermd met een haag. De maximale hoogte van de haag wordt tussen de 0,7 en 1 meter, zodat het overzicht en de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft. Naast de haag is er voldoende zitgelegenheid voor de ouders om hun jongste kinderen in de gaten te kunnen houden.

Voor de middelste groep (6-11 jaar) mogen de plekken wat verder van huis worden gerealiseerd, omdat deze groep een grotere actieradius heeft. De richtlijn is circa 300 meter. Deze speelplekken zijn opgenomen in zowel de straat als in het Dijkpark (groen). Tot slot is er de oudste doelgroep (12 en ouder), die volgens de richtlijn een actieradius heeft van circa 800-1000 meter. Deze groep speelt zelfstandiger. Vandaar dat deze speelplekken meer te vinden zijn in het Dijkpark (geel). Ook zal deze oudste doelgroep meer gebruik maken van het Westerpark.

De blauwe gebieden zijn plekken waar geen objecten worden geplaatst. Hier kan men vrij spelen op het gazon, frisbeeën of een balletje trappen. De zwart omkaderde plekken kunnen worden ingevuld met terrassen of een andere functie. De bovenstaande toegelichte plekken zijn indicatief qua locatie. Ze staan dus niet vast en kunnen nog wijzigen, afhankelijk van de toekomstige ontwikkelingen.



Afb. 155 - Kaart met bestaande bomen inclusief indicatie levensverwachting en kwaliteit.

Bomen met een kortere levensverwachting dan 10 jaar en in slechte/onvoldoende conditie dan wel afgestorven.

Bomen met een langere levensverwachting dan 10 jaar en in voldoende/goede conditie.



Afb. 156 - Bestaande aanwezige bomen Contactplein.



Afb. 157 - Bestaande aanwezige bomen Contactplein.

4.8 - Bomen



Bestaande bomen
Momenteel zijn er in Sloterdijk I Zuid verschillende soorten bomen aanwezig. Sommige zijn van goede kwaliteit, andere hebben een levensverwachting van minder dan 5 jaar, zoals te zien is op bovenstaande kaart. Het streven is om zoveel mogelijk bomen te behouden dan wel te verplanten en ze een plek te geven in het toekomstige ontwerp van de openbare ruimte. Dit lukt echter niet in alle gevallen. Dat komt omdat de bestaande openbare ruimte eerst moet worden opgehoogd naar +1.00 NAP. Dit betekent dat er variërend van 0,3 meter tot 0,7 meter aan grond bij komt. Bestaande bomen kunnen niet tegen een dergelijke verhoging van de openbare ruimte. Daarnaast komen niet alle bomen in aanmerking voor verplanting: dat kan liggen aan een gebrekkige conditie, of omdat het wortelgestel zich tussen kabels en leidingen bevindt of omdat bepaalde delen worden uitgegeven voor ontwikkeling van nieuwbouw.

De focus van het behouden van bomen ligt met name op de bomen bij het toekomstige Contactplein. Het gaat om de bomen in het bosschage van het toekomstige Dijkpark en de groenzone (gebied 1 en gebied 2). In totaal kunnen er wat betreft deze twee gebieden circa 190 bomen worden gehandhaafd.

Daarnaast zijn er circa 45 bestaande bomen die in aanmerking komen voor een nieuwe plek in de toekomstige openbare ruimte. Dit gaat bijvoorbeeld om de bestaande haagbeuken langs de Condensatorweg.

In totaal krijgen 235 bomen in het ontwerp een plek. Hiervan blijven er 190 op dezelfde plek staan en krijgen 45 bestaande bomen een nieuwe plek in de toekomstige openbare ruimte.

De precieze aantallen worden duidelijk naarmate het ontwerp richting het definitieve ontwerp gaat.

Niets is aangenamer als er direct na oplevering van de eerste bouwblokken al grote, volwassen bomen staan. In nader overleg binnen de gemeente Amsterdam wordt gekeken naar de mogelijkheden en de financiële gevolgen van het verplanten en het behouden. Dit alles draagt bij aan een circulaire openbare ruimte. Vanaf het najaar 2023 wordt dit verder onderzocht en concreet gemaakt.



Afb. 158 - Bomen die in aanmerkingen komen om te verplanten. Nader onderzoek volgt.



Afb. 159 - Bomen die in de toekomst worden verplant en worden opgenomen in het nieuwe openbare ruimte ontwerp



Afb. 160 - Onderzocht wordt of deze bestaande platanen te verplanten zijn en opgenomen kunnen worden in het toekomstige ontwerp van de openbare ruimte

4.8 - Bomen

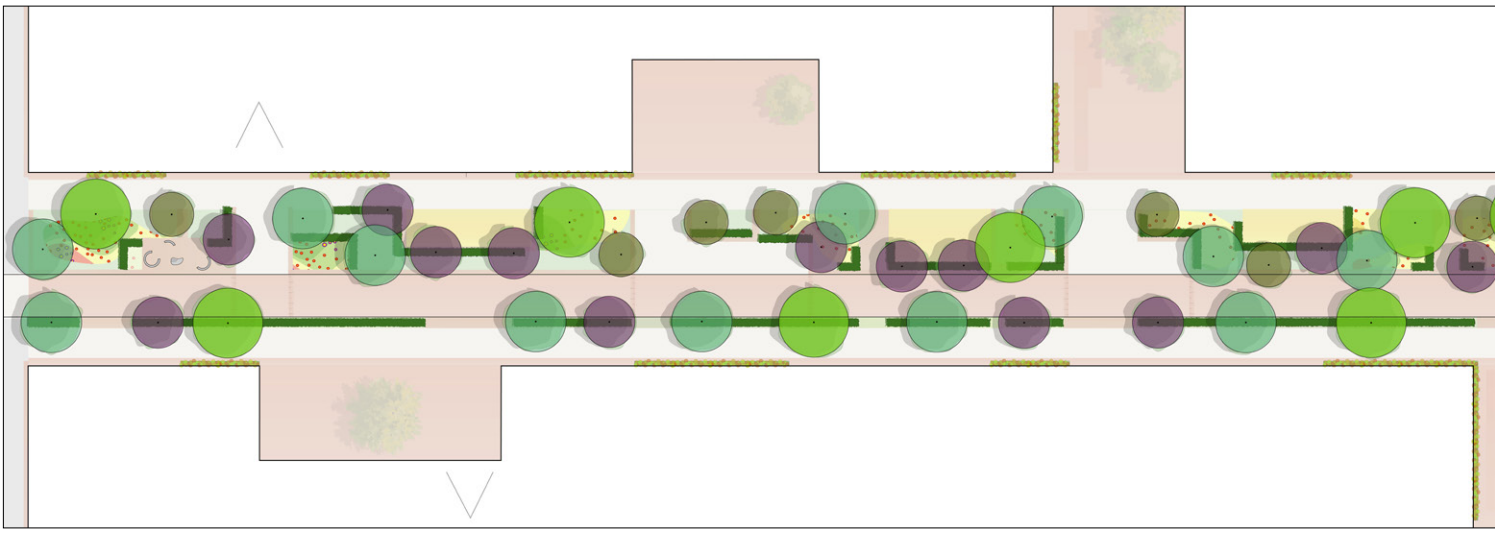


Te verplanten bomen
Er is onderzoek gedaan naar welke bomen in aanmerking komen om te verplanten. In totaal gaat het om circa 45 stuks. Op de afbeelding is te zien waar deze zich bevinden. Momenteel vindt nader onderzoek plaats waar deze bomen mogelijk een plek kunnen krijgen in de toekomstige openbare ruimte.

Geschonken bomen Sikh-gemeenschap
Er zijn tien Himalayaberken geschonken door de Sikh-gemeenschap die zijn aangeplant in de bestaande groenzone langs de Condensatorweg. Deze tien bomen kunnen niet worden gehandhaafd vanwege de ophoging van deze groenzone. Er zal in overleg met de Sikh-gemeenschap een passende plek worden gevonden voor deze bomen in het definitieve ontwerp van het Dijkpark.



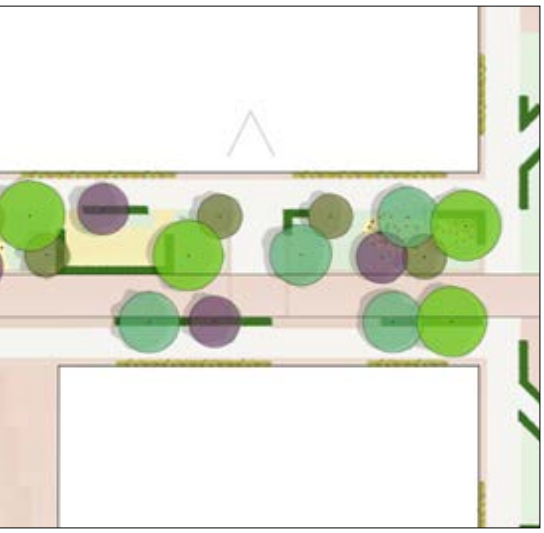
Afb. 161 - Bomenplan toekomstige inrichting openbare ruimte.

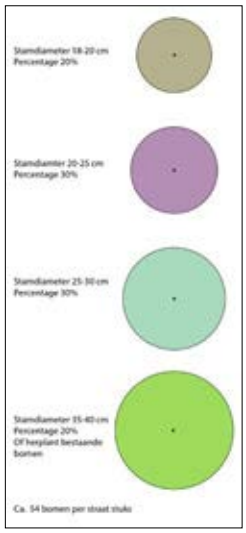


Afb.162 - Voorbeeld indeling van verschillende formaten nieuwe bomen in het straatprofiel.

4.8 - Bomen

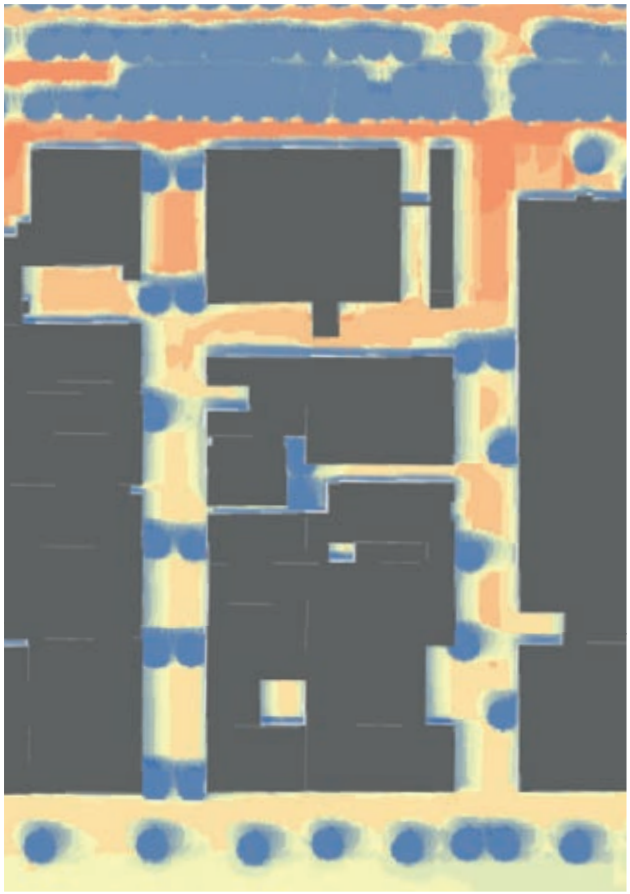




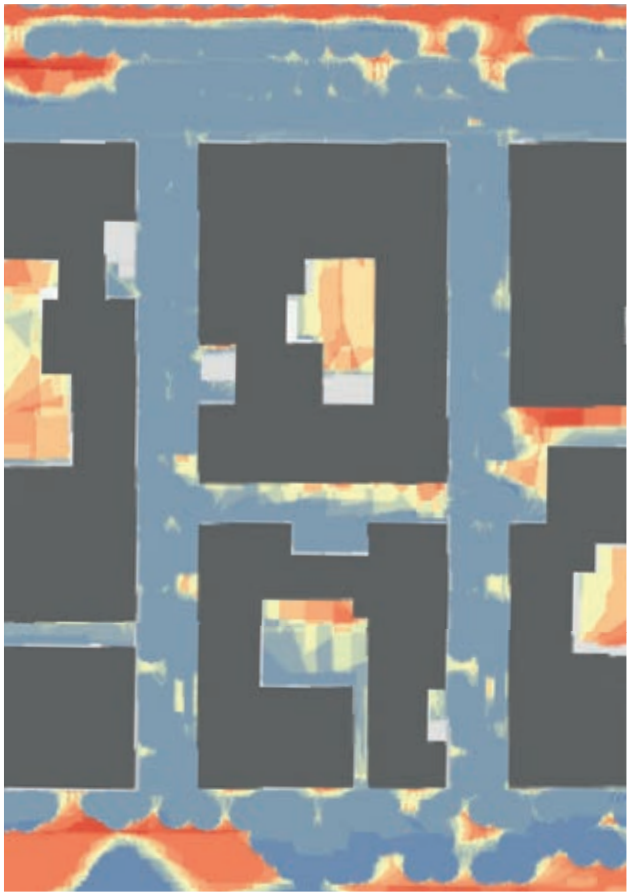


Nieuwe bomen
Zoals bovenstaande kaart aangeeft, wordt het gebied uiteindelijk veel groener dan de huidige situatie. Op de kaart zijn nieuwe, (eventueel) te verplanten en te behouden bomen weergegeven.

Op de afbeelding hiernaast is een principetekening gemaakt van de indeling van de bomen met verschillende formaten. Door een mix van verschillende bomen toe te passen, ontstaat er afwisseling. Daarnaast kunnen er ook bestaande bomen op straat worden herplant. In totaal gaat het om circa 55 bomen die per noord-zuidstraat worden aangeplant, uitgaande van een 20 meter brede straat. In een bredere straat kunnen mogelijk nog meer bomen worden aangeplant.



Afb. 163 - Hittestudie bestaande situatie Sloterdijk I Zuid

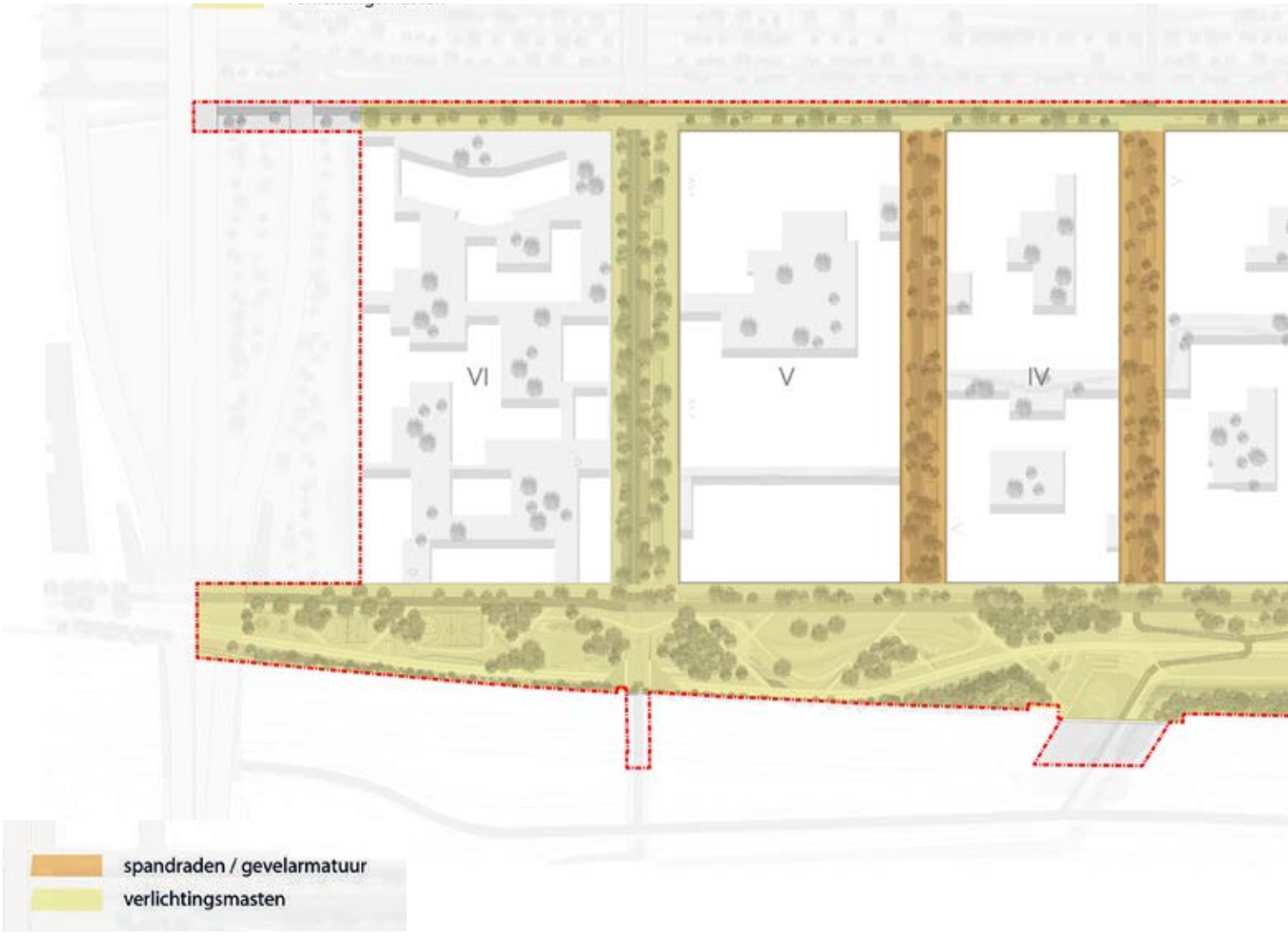


Afb. 164 - Hittestudie toekomstige Sloterdijk I Zuid

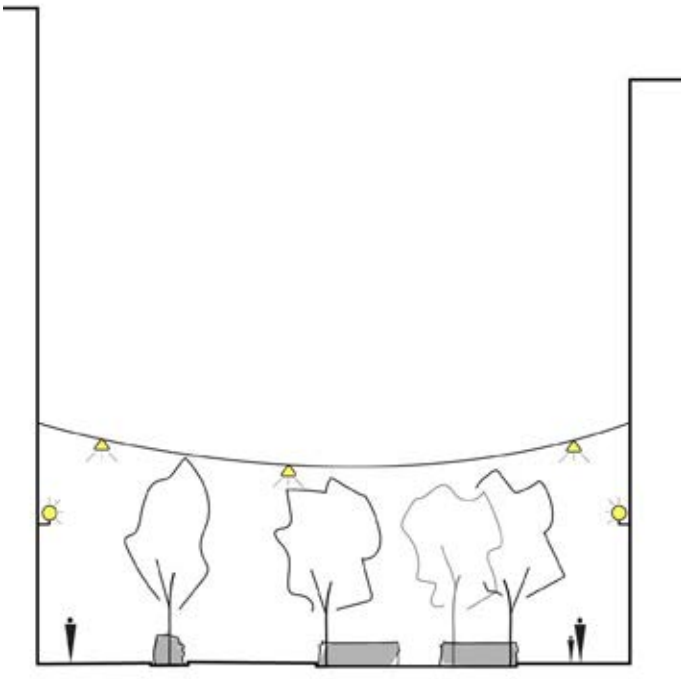
Hitte-eilandeffect (Urban Heat Island effect)

Het ingenieursbureau Tauw heeft op basis van beschikbare informatie met betrekking tot de bestaande en toekomstige situatie een onderzoek gedaan naar de hittebestendigeheid van de nieuwe wijk en dit vergeleken met de huidige situatie. Bovenstaande afbeeldingen tonen het verschil: de blauwe kleuren duiden de koelere plekken in het gebied. De roodgekleurde gebieden zijn de plekken waar de warmte het meest lang blijft hangen.

Het aanzienlijke verschil ontstaat vanwege het behouden, verplanten en nieuw aanplanten van bomen en andersoortig groen. Op deze manier wordt het hitte-eilandeffect aanzienlijk verminderd ten opzichte van de bestaande situatie.



Afb. 165 - Verlichting en armaturen



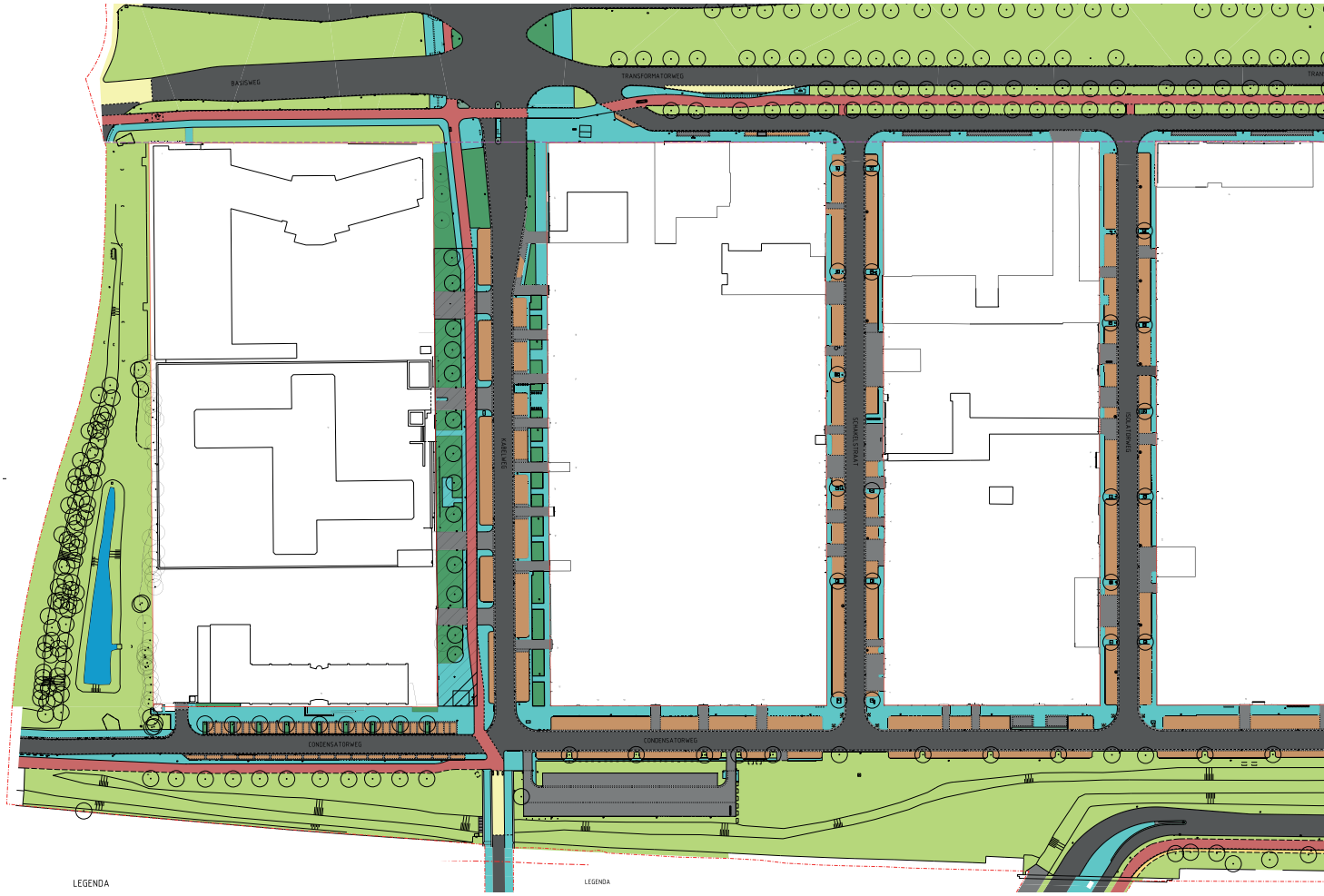
Afb. 166 - In de noord-zuid straten wordt de openbare verlichting gekoppeld aan de gevels. Geen verlichtingsmasten op straat.

4.9 - Openbare verlichting



Uitgangspunt is dat de openbare ruimte wordt verlicht door armaturen of spandraden die zijn bevestigd aan de gevel (in de straten). Op deze manier komen er geen verlichtingsmasten in de openbare ruimte. Dit betekent minder objecten op straat en meer ruimte in de ondergrond. Rondom het Contactplein, Kabelweg en Dijkpark worden wel masten of speciale verlichtingselementen gebruikt voor het aanlichten van bepaalde objecten. In de tussenfase worden de bestaande armaturen in de openbare ruimte hergebruikt. De spandraden voor de verlichting worden opgehangen als de kavels aan weerszijden van de straat zijn voltooid.

4.



Afb. 167 - Bestaande materialen openbare ruimte.

Bestaande materialisatie en oppervlaktes in m2 (*)

- Asfalt rijweg (zwart) 23.235 m2
- Asfalt fietspad (rood) 7.045 m2
- Klinkers 8.275 m2
- Betonstraatsteen 6.725 m2
- Betonverharding gewapend 110 m2
- Betonverharding ongewapend 165 m2
- Betontegels 14.595 m2
- Halfverharding 960 m2
- Gazon 57.625 m2
- Beplanting (heesters) 3.610 m2

** In verband met het opbreken van de openbare ruimte, transport en hergebruik van de diverse materialen, zal er verlies optreden. Het defintieve her te gebruiken materiaal is dus minder dan is aangeven in bovenstaande legenda.*

4.10 - Circulaire openbare ruimte - bestaande materialisatie



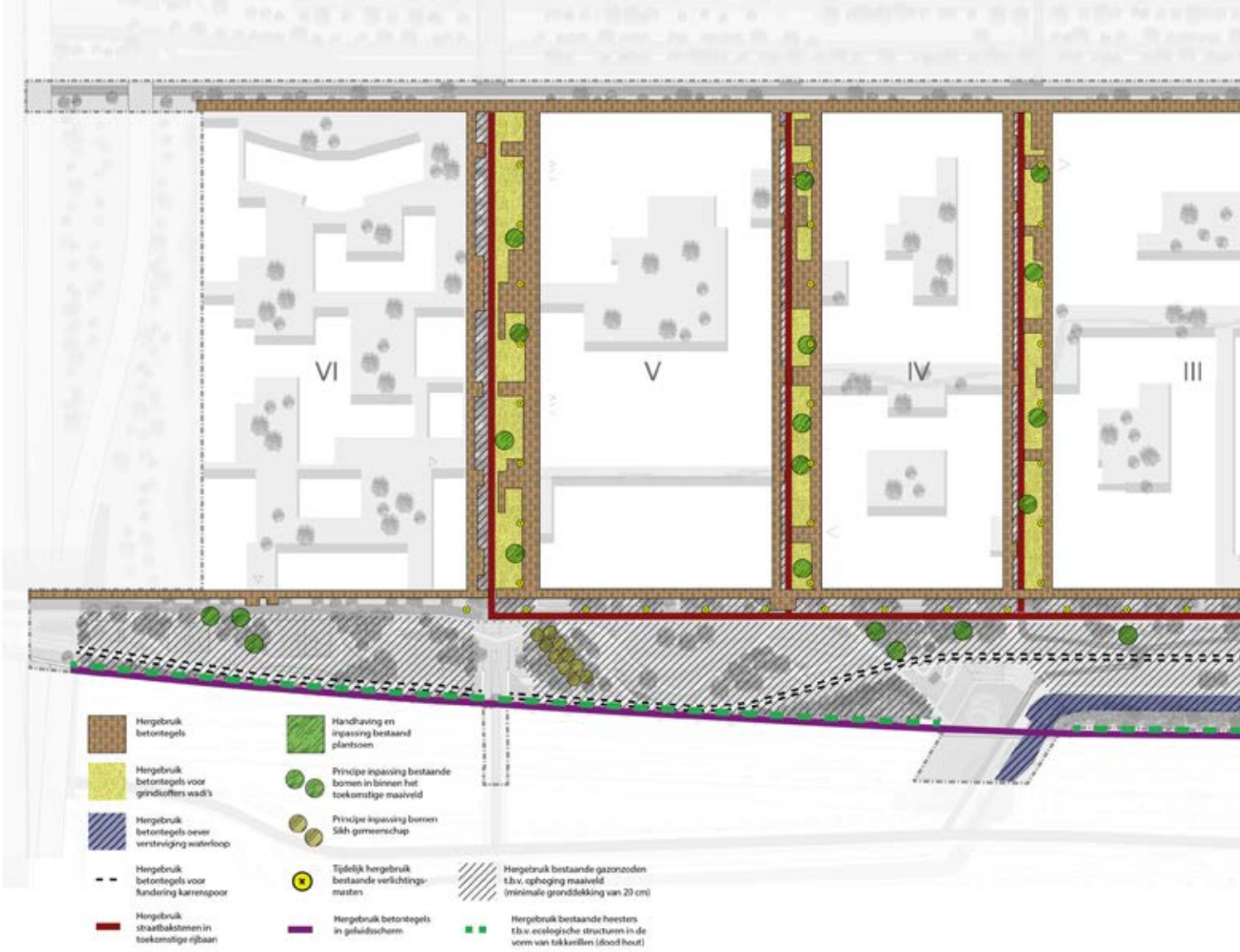
Bestaande materialisatie en oppervlaktes
Een belangrijke ambitie is om in Sloterdijk I Zuid bij de herinrichting zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande materialen. Hiertoe is een inventarisatie gemaakt. Op bovenstaande kaart worden de geïnventariseerde oppervlaktes en materialen in de bestaande situatie weergegeven. Wel zal, door het opbreken van de openbare ruimte, transport en hergebruik, een deel van het materiaal mogelijk verloren gaan. Dit geldt met name voor de bestrating. In relatie tot groen is hier nog niks concreets over zeggen, maar ook hier kan verlies optreden wegens sterfte. Dit verlies is niet in onderstaande oppervlaktes meegenomen.

Momenteel is circa 21.500 m² aan betonverharding (betontegels, betonstraatstenen en ongewapend beton), circa 8.200 m² aan klinkers, circa 57.000 m² aan gazon en circa 3.200 m² aan heesters en struiken mogelijk herbruikbaar.

Daarnaast zijn er nog verschillende 'losse' elementen als lichtmasten, lijngoten en afrastering mogelijk herbruikbaar – dat wordt nog nader onderzocht.
Met het oog op een circulaire openbare ruimte wordt ook gekeken naar processtappen, vervaardigingstechnieken, inkoopstrategieën en levensduur. Uitgangspunt bij de inkoop van materialen is het verlagen van de MKI (milieukostenindicator), zoals ook in het investeringsbesluit is aangegeven.

Momenteel wordt nader onderzocht wat de mogelijkheden zijn qua haalbaarheid, kosten, fasering en toepassing van de her te gebruiken materialen.

Op de volgende pagina staat een toelichting waar verschillende oppervlaktematerialen mogelijk een basis kunnen vormen voor de toekomstige inrichting. De 'losse' elementen worden meegenomen in het onderzoek, maar zijn nog niet opgenomen in dit voorstel.



Afb. 168 - Locaties waar bestaande materialen in welke vorm dan ook kunnen worden hergebruikt in de openbare ruimte (in onderzoek).

Toepassing bestaande materialen in de toekomstige openbare ruimte
Verschillende materialen kunnen een tweede leven krijgen bij de toekomstige inrichting van de openbare ruimte. Sommige worden één op één hergebruikt, andere omgevormd tot een nieuw basismateriaal dat verwerkt kan worden in funderingen, verhardingsmaterialen, ecologische structuren of ophoging van het maaiveld.

De bovenstaande kaart laat zien dat betonnen materialen op verschillende manieren kunnen worden hergebruikt: als funderingsmateriaal voor wegen en voetpaden, als toevoeging bij het maken van betontegels of als versteviging van de oeverranden bij de toekomstige waterloop. Daarnaast kunnen betontegels en betonklinkers worden vermalen tot gebroken puin, eventueel toegepast als grindkoffer in de watervertragende groenstroken (zie profielen volgende pagina). Uit onderzoek moet nog blijken of dit milieutechnisch haalbaar is in verband met mogelijke vervuiling.

De aanwezige klinkers kunnen worden hergebruikt in de rijbaan en tussen de rode asfaltstroken (Kabelweg en Condensatorweg).

Groen/organisch materiaal
Binnen het project Sloterdijk I Zuid is onderzoek gedaan naar het behoud en verplantbaarheid van bestaande bomen. Uitkomst is dat twee groepen bosschages (op het Contactplein en in het Dijkpark) behouden kunnen worden. Al worden deze bosschages later wel uitgedund vanwege sociale veiligheid, overzicht en gebruik. Daarnaast komen er circa 45 bestaande bomen in aanmerking om te verplanten. Deze worden uiteindelijk opgenomen in de toekomstige straatprofielen van het Dijkpark of het Contactplein. Verder zijn er nog tien bomen die gedoneerd zijn door de Sikh-gemeenschap in 2019. Deze bomen vormen nu een tijdelijk parkje, maar zullen uiteindelijk deel uitmaken van het toekomstige Dijkpark.

4.10 - Circulaire openbare ruimte - hergebruik bestaande materialen

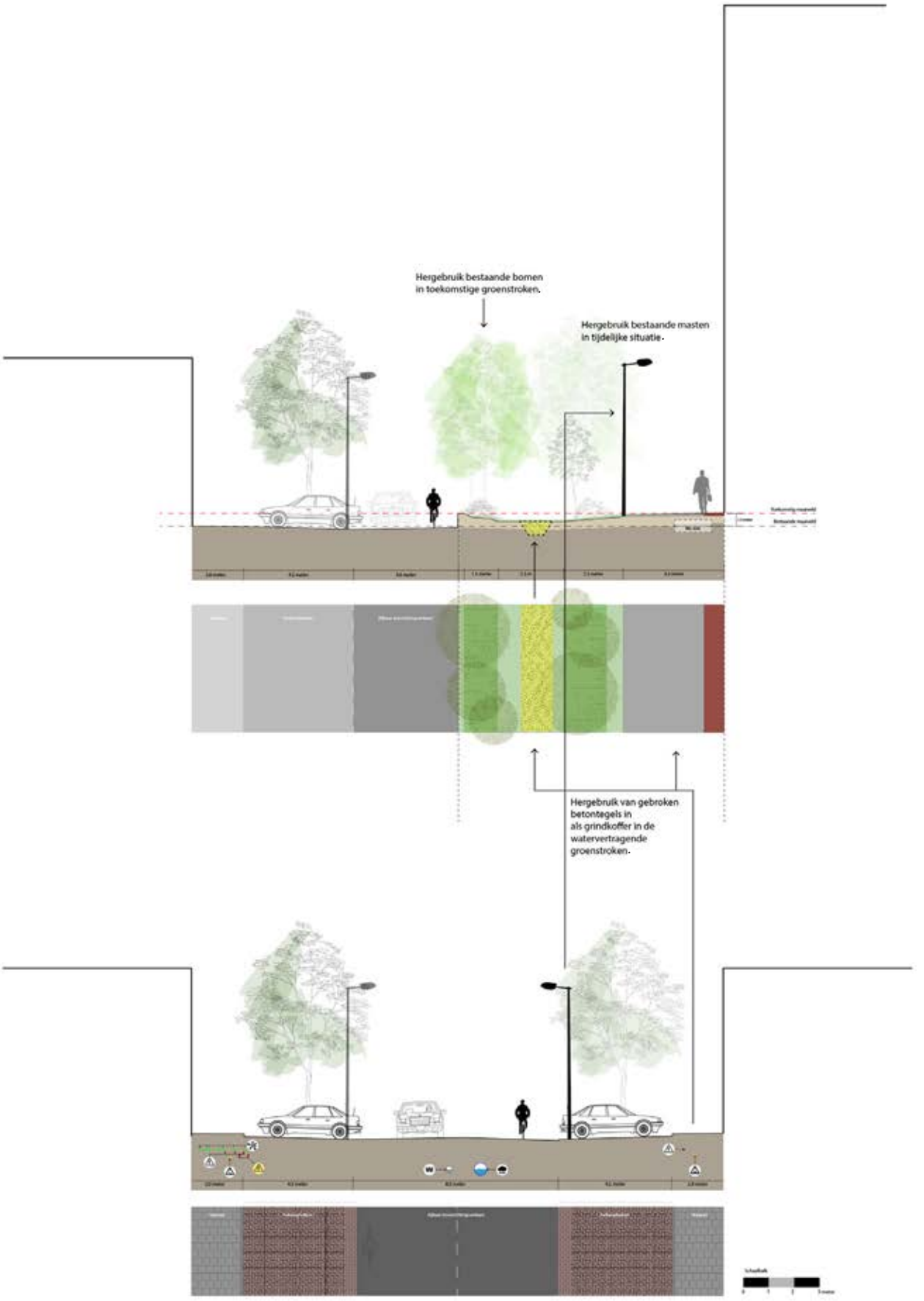


Momenteel telt het gebied circa 3.150 m² aan heestergroepen. Normaal wordt dit soort beplanting afgevoerd en verwerkt tot biomassa. Maar nu ligt er een kans om deze beplanting op een innovatieve manier te hergebruiken. Bijvoorbeeld voor het creëren van nieuwe ecologische structuren binnen Sloterdijk I Zuid of in het nabijgelegen Westerpark. Dit biedt nestmogelijkheden voor fauna en groeiplaatsen voor de ontwikkeling van diverse flora.

Binnen het gebied moet het maaiveld op bepaalde plekken tot circa +1m NAP worden opgehoogd vanwege de grondwaterstand en klimaatbestendigheid. Dit geldt ook deels voor de groengebieden. Door hergebruik van organisch materiaal (gazon) kunnen toekomstige groengebieden worden verrijkt en opgehoogd.

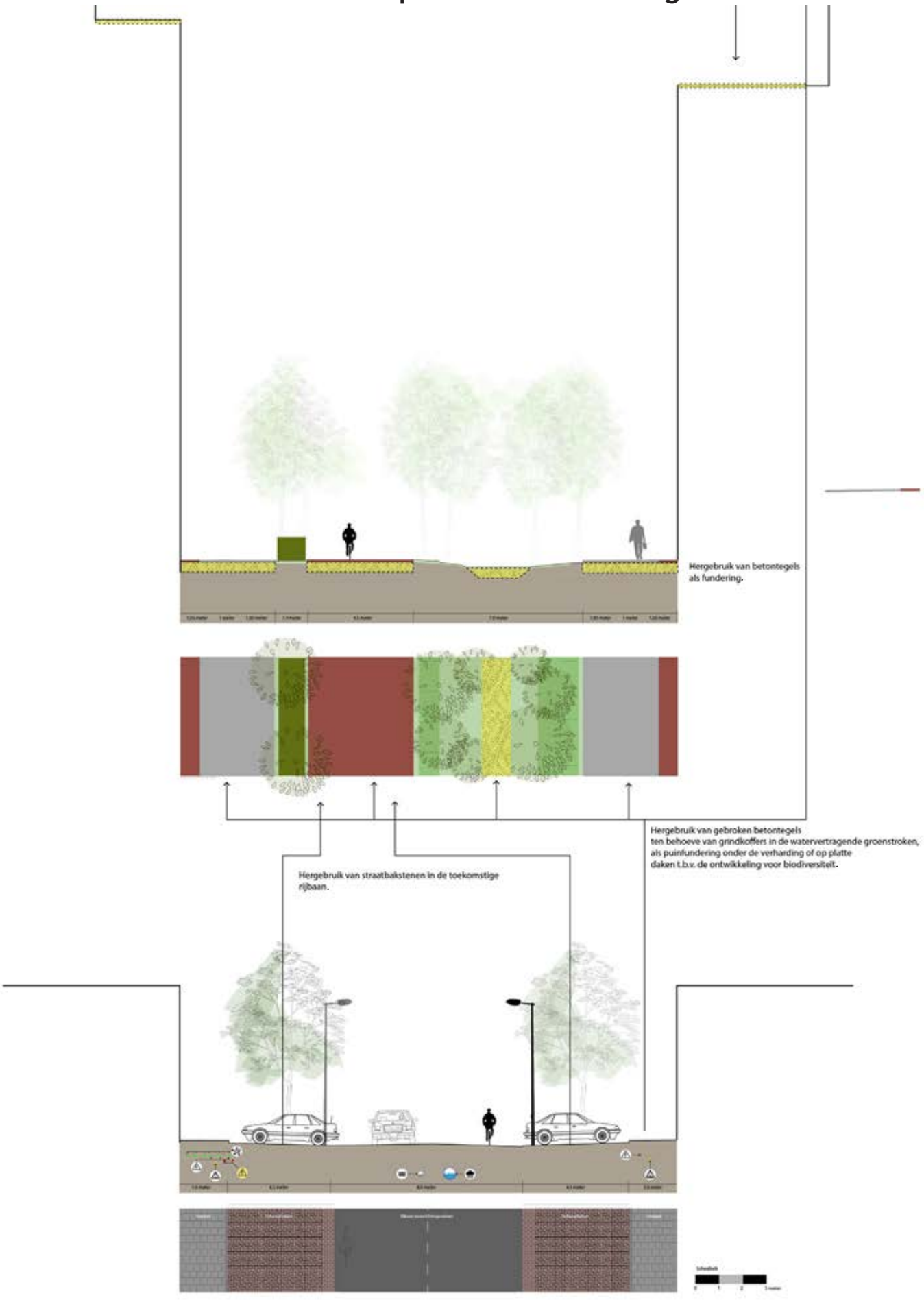
Definitieve inrichting
Binnen het project is het streven om de openbare ruimte zo veel mogelijk in één keer definitief in te richten. Dit bespaart materiaalgebruik en personeelskosten, en het is natuurlijk efficiënter dan twee keer de openbare ruimte inrichten. Desondanks is de kans aanwezig dat er bepaalde delen tijdelijk worden ingericht. Daarbij is ook gekeken welke materialen multifunctioneel toepasbaar zijn. De bestaande verlichtingsmasten worden hergebruikt in de tijdelijke profielen, totdat beide zijden van de straat zijn ontwikkeld. Daarna worden de masten ingewisseld voor gevelarmaturen en hangarmaturen aan spandraden.
Een opgestart onderzoek moet uitsluitsel geven over de definitieve toepassing van de verschillende materialen.

4.



Afb. 169 - Dwarsdoorsnede hergebruik bestaande materialen in de tijdelijke situatie.

4.10 - Circulaire openbare ruimte - hergebruik materialen



Afb. 170 - Dwarsdoorsnede hergebruik bestaande materialen in de definitieve situatie.



Afb. 171 - 'Between time' door Gabriel Lester, Funenpark Amsterdam



Afb. 172 - De leguanen op het Leidseplein door Hans van Houwelingen



Afb. 173 - Kunstobject als speelaanleiding



Afb. 174- Kunstwerk van Joseph Klibansky

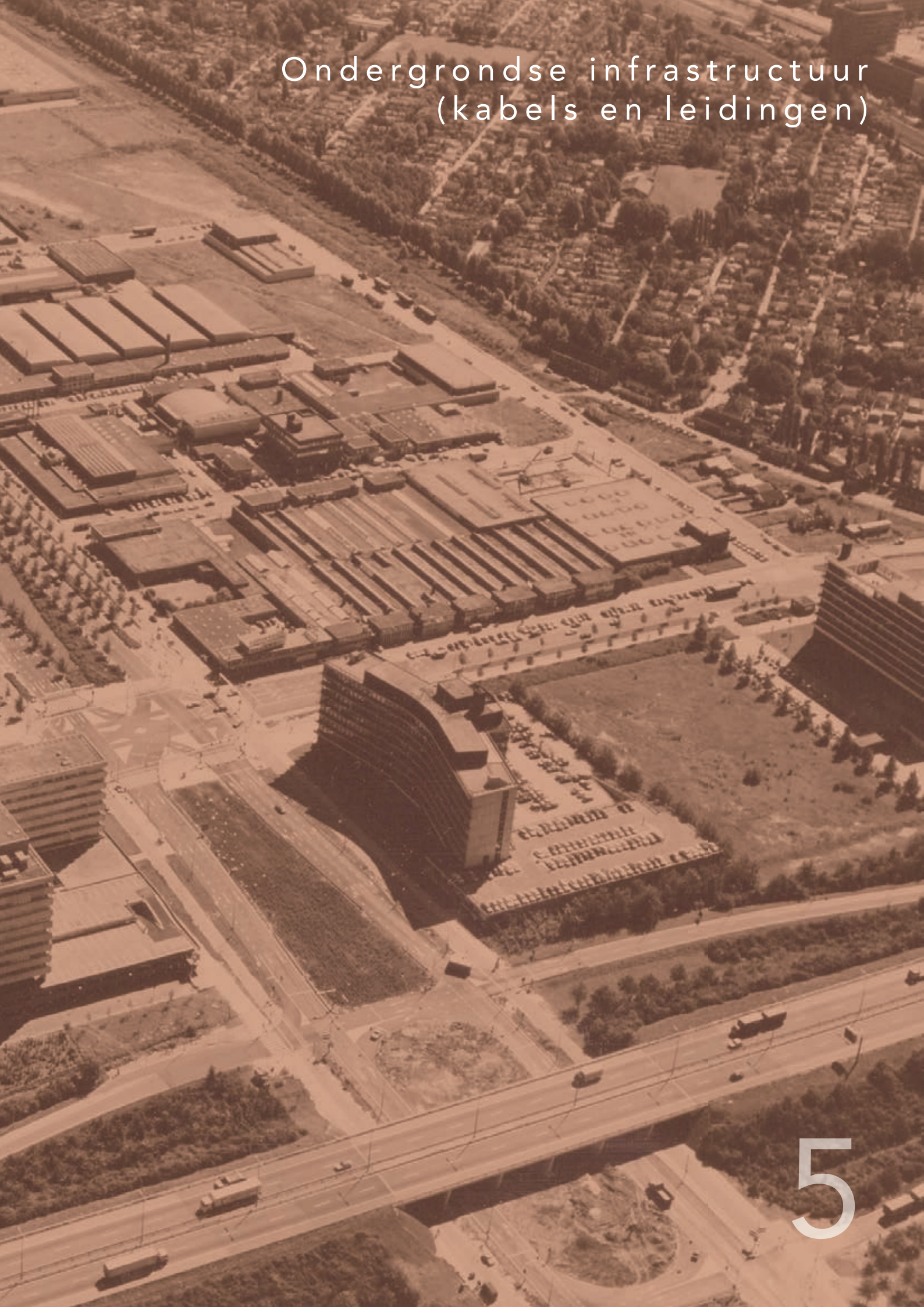
4.11 - Kunst in de openbare ruimte

In de investeringsnota van Sloterdijk I Zuid is een budget opgenomen voor kunst in de openbare ruimte. Het bedrag zal op twee manieren worden ingezet. Ten eerste voor autonome kunst in de openbare ruimte, bijvoorbeeld in de vorm van een vrije kunstopdracht, een bijzondere uitkijktoren of de vormgeving van de verschillende tunnels (spoorlijn en/of A10).

Ten tweede is het bedrag bedoeld voor toegepaste kunst: dit is kunst die zowel van functionele als esthetische aard is. Hierbij kan gedacht worden aan speciale trappen waarop men kan spelen of sporten, bijzondere zitelementen of – zoals in het ontwerp is opgenomen – de watertrappen en tuincascades op pagina 72-73.

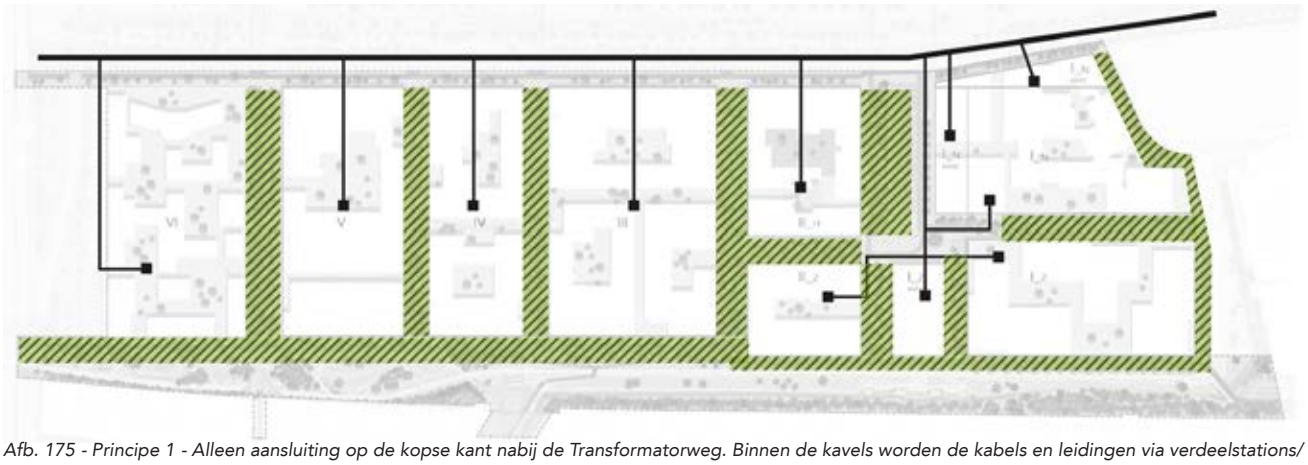


Ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen)

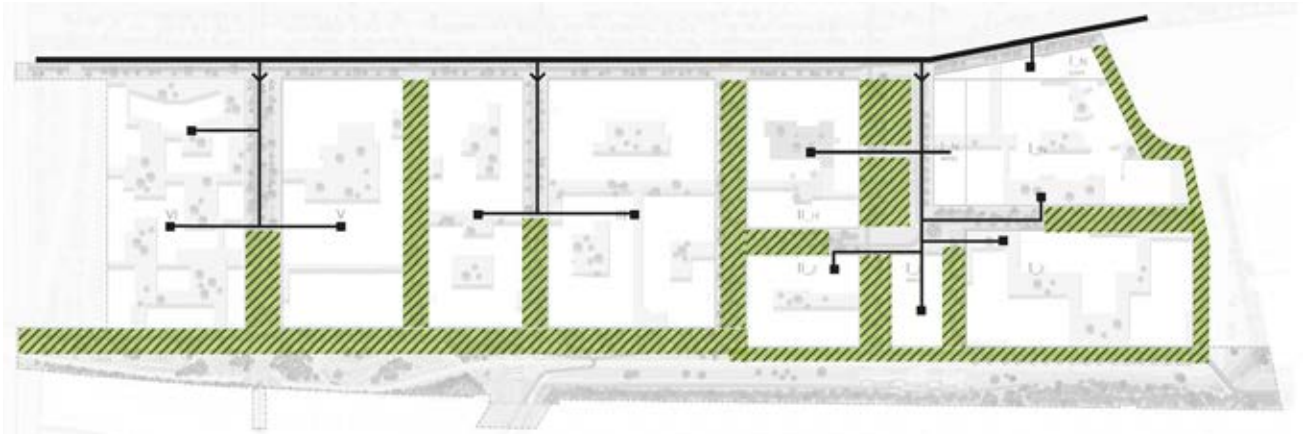


5

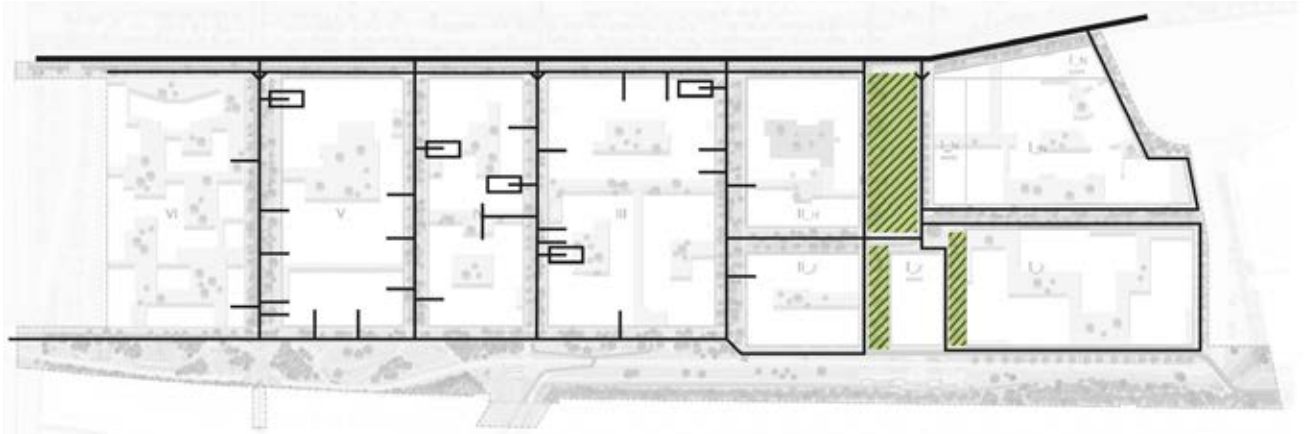
5.



Afb. 175 - Principe 1 - Alleen aansluiting op de kopse kant nabij de Transformatorweg. Binnen de kavels worden de kabels en leidingen via verdeelstations/ distributiestations aan de huishoudens gekoppeld.

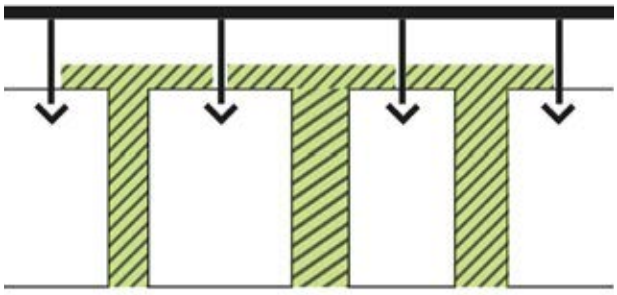


Afb. 176 - Principe 2 - Aansluiting van de kabels en leidingen gaan tot halverwege de straat en worden dan op de te ontwikkelen kavels/blokken aangesloten. Hierdoor kun je 2,5 straat ' vrijspelen' van kabels en leidingen . Via verdeelstations/distributiestations worden de kabels en leidingen aan de huishoudens gekoppeld.

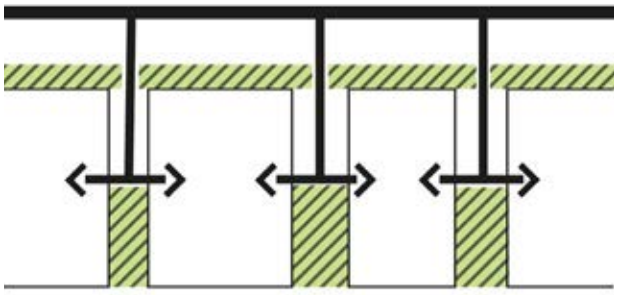


Afb. 177 - Principe 3 - Conventionele manier van aansluitingen op de kavels/blokken. Alles door de straat en onder de grond. Hierdoor is er minder ruimte voor toekomstig groen.

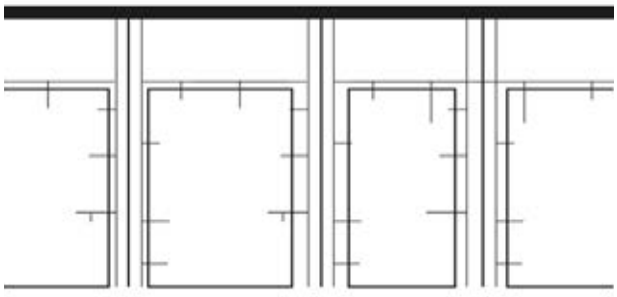
5.1 - Aansluitmogelijkheden kabels en leidingen (in onderzoek)



Afb. 178 - Conceptdiagram principe 1



Afb. 179- Conceptdiagram principe 2



Afb. 180 - Conceptdiagram principe 3

Verschillende aansluitmogelijkheden kabels en leidingen
In verband met de transformatie en verdichting van Sloterdijk I Zuid zal de druk op de ondergrondse infrastructuur toenemen. Dit komt vanwege de hoge bebouwingsdichtheid en een veel groenere inrichting van de openbare ruimte (wat noodzakelijk is bij een verdichtende stad). Daarnaast speelt de verduurzaming en energietransitie een belangrijke rol. Dat maakt dat er gezocht dient te worden naar efficiënte en innovatieve inpassingen van de kabels en leidingen in het gebied. Vandaar dat er onderzoek is gedaan naar mogelijke aansluitingsmogelijkheden vanaf de openbare ruimte op de toekomstige bouwblokken. Ook is gekeken naar efficiënte en innovatieve indelingen van de ondergrondse infrastructuur in het straatprofiel.

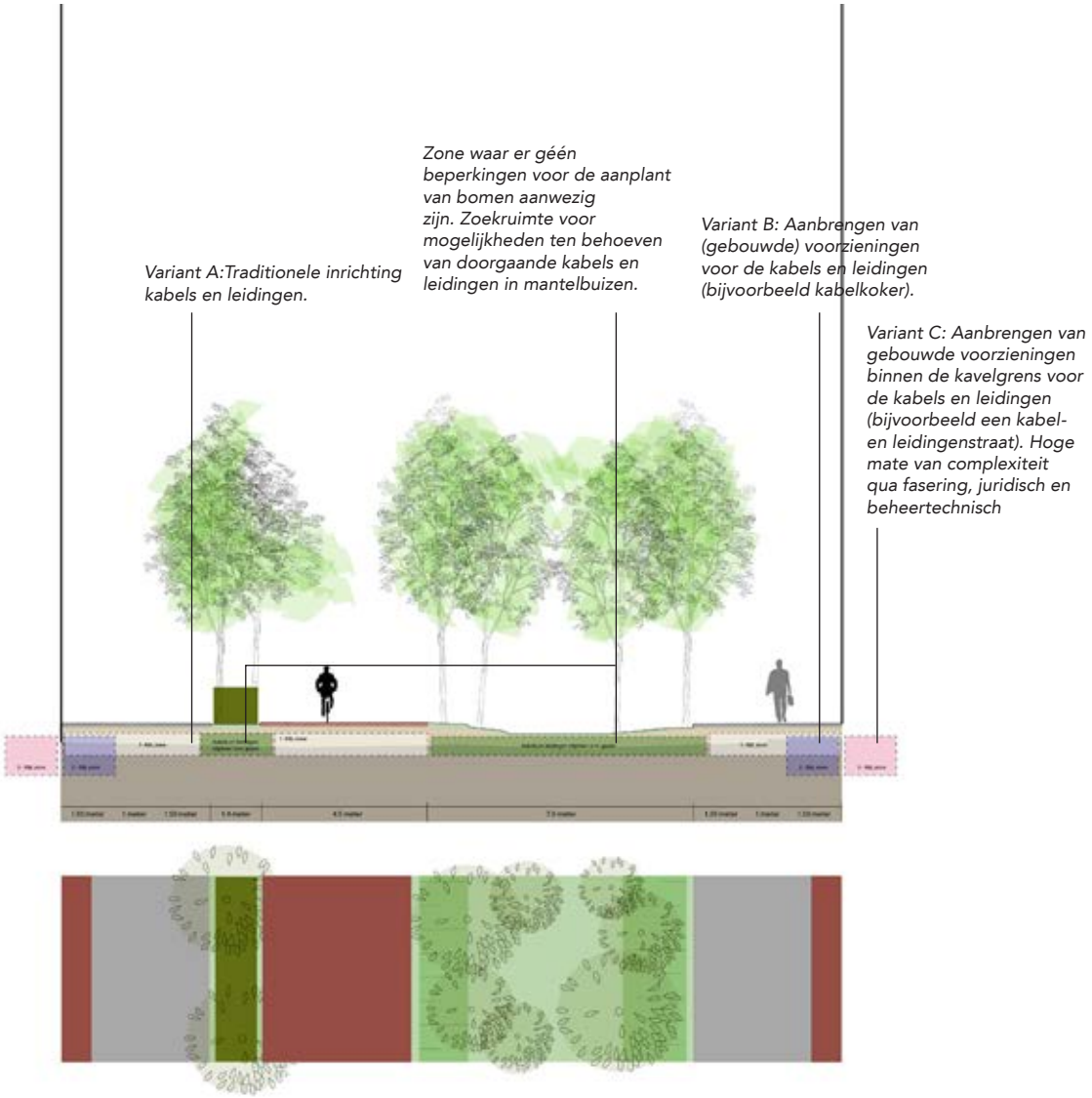
Alles in dit hoofdstuk is nog in onderzoek. Binnen de verschillende varianten zijn er daarom nog geen keuzes gemaakt.

Op deze pagina is te zien welke aansluitmogelijkheden er zijn voor kabels en leidingen naar de kavels en blokken. Mogelijkheid 1 gaat uit van een aansluiting vanuit de Transformatorweg – die als 'backbone' kan fungeren – op distributiestations in de bouwblokken. Op die distributiestations worden vervolgens weer huishoudens en andere functies aangesloten. Dit biedt mogelijk uitkomst voor de grotere hoofdtracés.
Mogelijkheid 2 gaat uit van de aanleg van kabels en leidingen tot halverwege in de straat. Vanaf daar worden de aansluitingen gemaakt naar de kavels. Binnen die kavels bevinden zich interne distributiestations waarop huishoudens en de andere functies worden aangesloten. Op deze manier kan een noordelijke of zuidelijke ontwikkeling van een bouwblok onafhankelijk worden ontwikkeld.

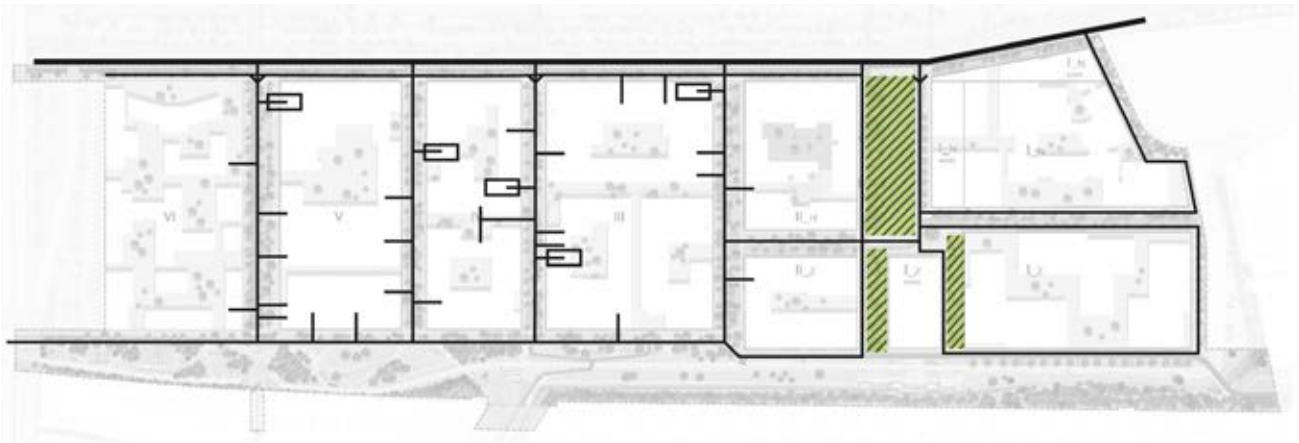
Mogelijkheid 3 hanteert de standaarduitleg van kabels en leidingen in de ondergrond. De standaarduitleg kent relatief weinig flexibiliteit en veel ruimte tussen de kabels en leidingen. Dit vanwege mogelijk noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden in de toekomst.

Per locatie wordt een afweging gemaakt welke mogelijkheden hanteerbaar, wenselijk en praktisch toepasbaar zijn. Wellicht is een combinatie van verschillende varianten ook mogelijk. Dit wordt nader onderzocht door de gemeente in samenwerking met de nutsbedrijven.

Om alle voor- en nadelen inzichtelijk te maken, worden verschillende beoordelingscriteria gebruikt. Zo wordt er geredeneerd vanuit de openbare ruimte en vanuit de kosten om deze in te richten én te beheren. Het is een aanzet om verschillende afwegingsfactoren inzichtelijk te maken. De fasering van de verschillende bouwblokken speelt hierin een belangrijke rol.



Afb. 181 - Mogelijke opties voor kabels en leidingen in relatie tot de inrichting van de openbare ruimte.



Afb. 182 - Principe 3 - Conventionele manier van aansluitingen op de kavels/blokken. Alles door de straat en onder de grond. Hierdoor is er minder ruimte voor toekomstig groen.

5.2 - Positionering kabels en leidingen (in onderzoek)

Bij mogelijkheid 3 vindt nader onderzoek plaats naar de meest optimale en efficiënte positie van kabels en leidingen in het straatprofiel.
Dit nadere onderzoek – de 'verdiepingsslag' – heeft drie verschillende varianten opgeleverd wat betreft de positie van kabels en leidingen. Die varianten zijn uitgewerkt in het toekomstige basisprofiel van een straat van circa 20 meter breed, zoals de Isolatorweg.

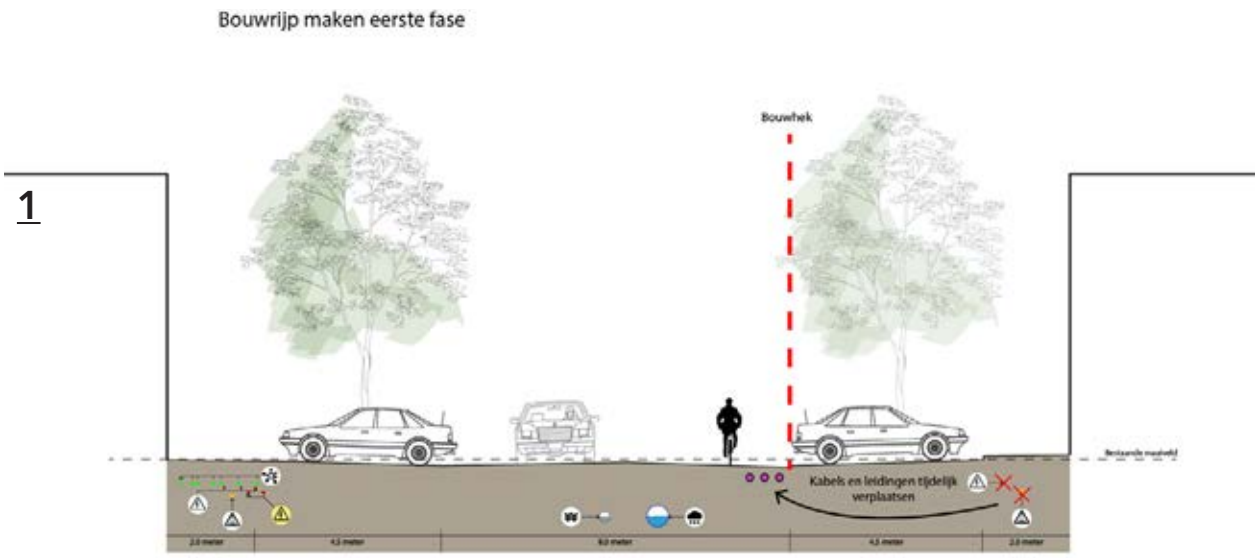
De focus voor de positionering ligt nu op de ruimte onder en boven de toekomstige voetpaden. Er is niet specifiek gekeken naar de rijbaan. Wel is een ruimtereservering opgenomen voor het warmtenet van circa 2 meter.

Variant A is de standaardinpassing van de kabels en leidingen; variant B gaat uit van minimaal één gebouwde voorziening, zoals een ondergrondse kabelgoot of mantelbuis; variant C gaat uit van een aparte 'kabel- en leidingenstraat' binnen de kavels/bouwblokken. Ook is een zone aangegeven waar geen beperkingen kunnen ontstaan voor de aanplant van bomen.

Variant A levert de minste flexibiliteit op voor de inrichting van de openbare ruimte, variant C de meeste flexibiliteit. Daar zitten natuurlijk ook kosten aan verbonden, en er moeten afspraken worden gemaakt met de ontwikkelende partijen.

Ook in dit geval wordt er nog geen keus gemaakt voor een variant. In specifieke situaties zijn er ook combinaties mogelijk.

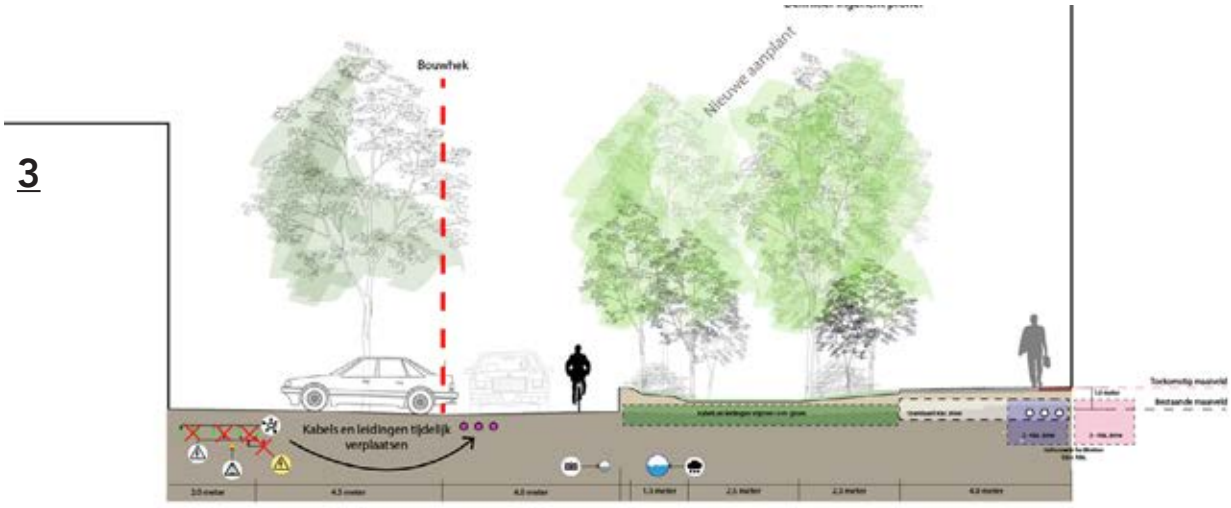
5.



Afb. 183 - Stap 1 - Bestaande kabels en leidingen verplaatsen richting rijbaan + ophoging van de straat.

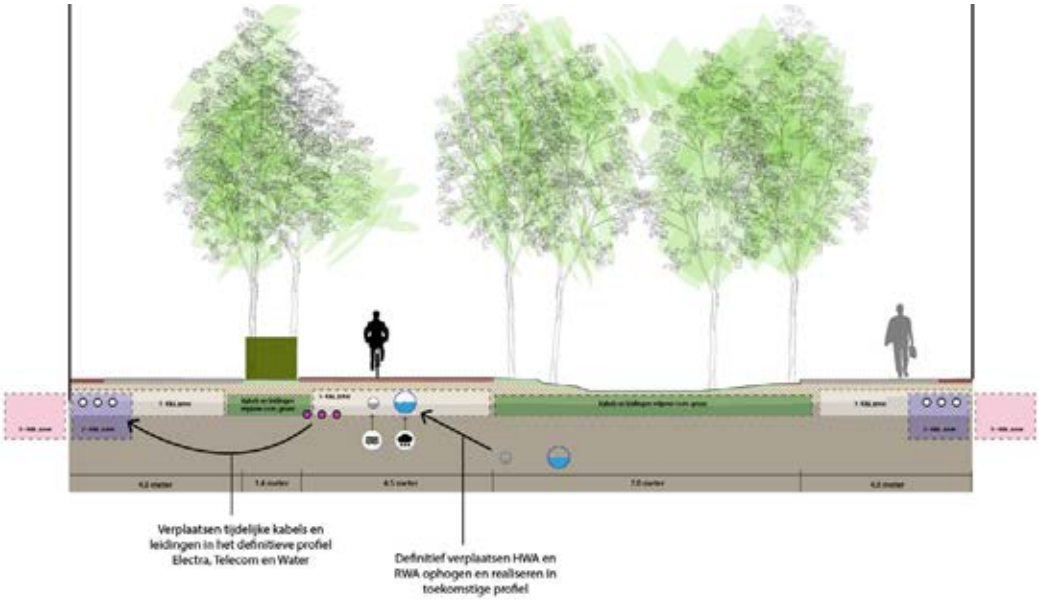


Afb. 184 - Stap 2 - Na ophoging kabels en leidingen verplaatsen onder definitief ingericht openbare ruimte.



Afb. 185 - Stap 3 - Als de overzijde van de straat in ontwikkeling gaat, worden hier ook de bestaande kabels en leidingen verplaatst.

4



Afb. 186 - Stap 4 - Nieuwe kabels en leidingen verplaatsen onder nieuw ingerichte openbare ruimte + verplaatsen riolering.

5



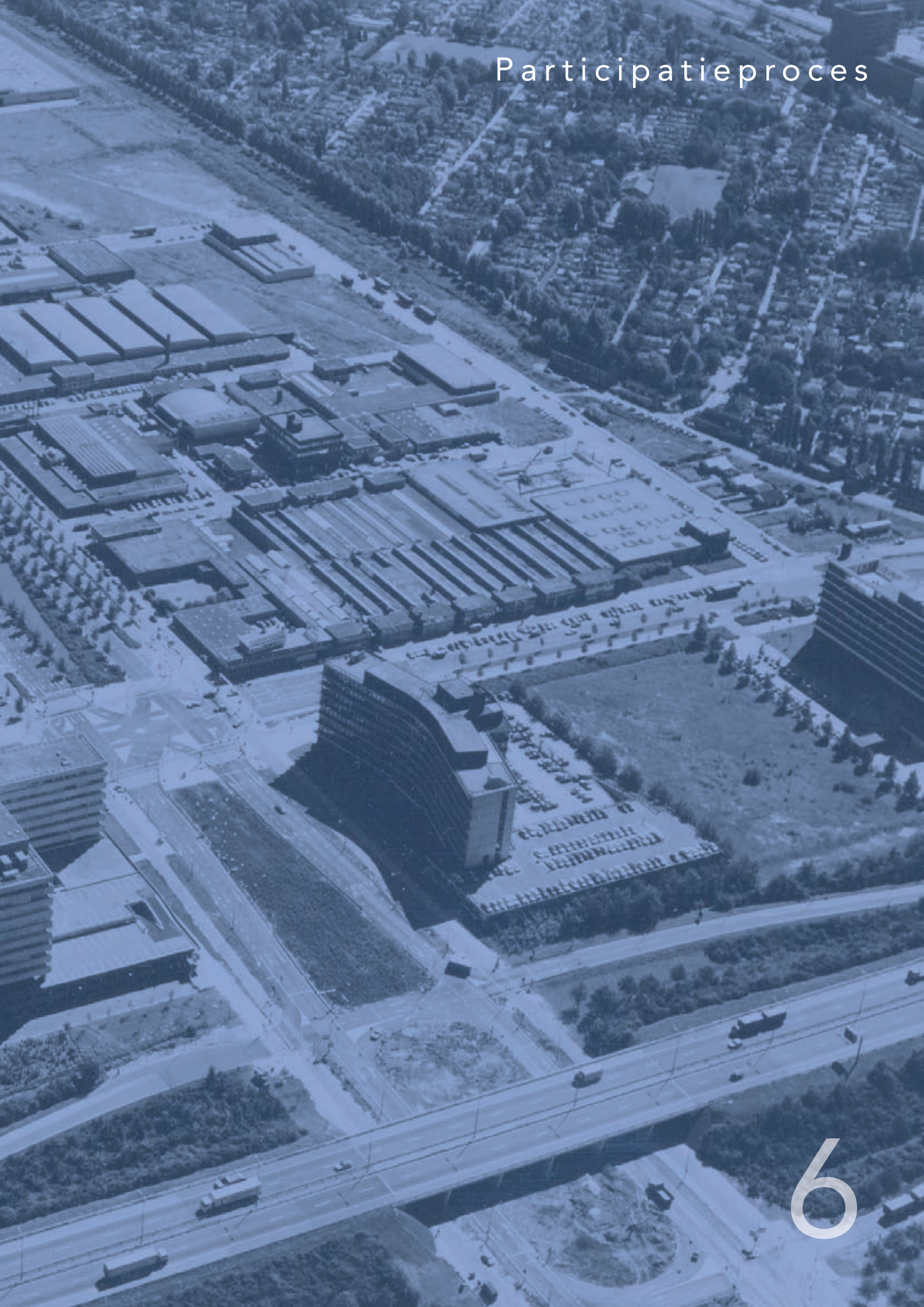
Afb. 187 - Stap 5 - Uiteindelijk definitief ingerichte openbare ruimte na maximale opgehoging van ca. 1 meter.

Relatie fasering, ophoging en toekomstige inrichting (ondergrondse) openbare ruimte
Een wezenlijk onderdeel van het project is de toekomstige ophoging van Sloterdijk I Zuid. De ophoging zal het grootst zijn aan de westzijde van het projectgebied met circa 1 meter. Aan de oostzijde, richting het Westerpark, is de ophoging minimaal, variërend tussen de 0,3 meter en 0,0 meter.

Op deze pagina is te zien hoe een gefaseerde ophoging en definitieve inrichting van de openbare ruimte er in theorie uit kan zien. In deze fasering is rekening gehouden met de maximale ophoging van circa 1 meter. Maar er zijn dus ook gebieden die minder opgehoogd hoeven te worden. Uiteindelijk zal er per kavel, straat en gebied maatwerk worden geleverd.



Participatieproces



6

6

Vanuit de gemeente Amsterdam is participatie altijd een belangrijk onderdeel bij het opstellen van visies, stedenbouwkundige plannen en ontwerpen van de openbare ruimte. Uitgangspunt is dat deze participatie leidt tot betere plannen en gedragen besluitvorming. Voor een goed participatietraject is het van belang dat de regels en kaders vooraf helder zijn en dat duidelijk is op welke manier het beleid of de plannen nog beïnvloedbaar zijn.

Sloterdijk I Zuid wordt gefaseerd ontwikkeld, waarbij tempo en locatie afhankelijk zijn van de initiatieven van eigenaren en erfpachters uit het gebied. Dit heeft tot gevolg dat de openbare ruimte niet in één keer kan worden aangelegd. Gedurende de transformatie zal de planvorming voor de openbare ruimte in Sloterdijk I Zuid steeds specifieker en gedetailleerder worden.

In de planvorming van het ontwerp van de openbare ruimte worden de volgende fases onderscheiden:

1. Ontwerp openbare ruimte

2. Definitieve deeluitwerkingen openbare ruimte (rondom de blokken)

3. Definitieve deeluitwerkingen speciale ruimtes:
   a. Contactplein
   b. Kabelweg
   c. Parkzone

4. Definitieve deeluitwerkingen vrije plekken in het gebied
   a. Parkzone
   b. Straten

Tijdens de planvorming zal het onderwerp van participatie verschuiven van globale plannen naar een steeds gedetailleerdere uitwerking.

Participatie ontwerp inrichting openbare ruimte
Bij het schrijven van dit ontwerp waren de toekomstige bewoners en gebruikers van het gebied nog niet bekend. Daarom zijn met name de eigenaren/erfpachters, bestaande bedrijven en belangenorganisaties uit de omgeving betrokken bij de planvorming van het ontwerp. In de beginfase was de participatie voor een ontwerp vooral gericht op het gezamenlijk definiëren van een ‘basisstructuur met inrichtingsprincipes’, ofwel hoe straten er in het algemeen uit gaan zien.

Het participatie-onderdeel van dit ontwerp is vormgegeven met drie digitale bijeenkomsten. In oktober 2020 is er een webinar georganiseerd waarbij de uitgangspunten en principes van het vontwerp zijn besproken. Dit gebeurde aan de hand van opgenomen filmpjes gecombineerd met een online live uitzending met de projectmanager en de ontwerpers van de openbare ruimte.

Tijdens deze live sessie konden de verschillende genodigden en belanghebbenden meekijken en vragen stellen via een chat.

Op een scherm werden naast de filmpjes ook ondersteunende plattegronden en impressies getoond van de toekomstige openbare ruimte. De gestelde vragen werden vervolgens door de ontwerpers of projectmanager beantwoord.

Uiteindelijk hebben ongeveer 250 geïnteresseerde personen deelgenomen aan de digitale bijeenkomsten of later teruggekeken. De reacties op het ontwerp waren erg positief: men stelde goede kritische vragen en gaf tips of ideeën die relevant kunnen zijn voor de nadere uitwerking van het ontwerp. Vragen gingen vooral over fiets- en voetgangersverbindingen, aansluiting op het openbaar vervoer, maar ook over parkeergelegenheid, het Contactplein en over de toepassing van groen in de straten. Ook werden er vragen gesteld over de toepassing van geluidsschermen ter afscherming van het spoorweglawaai. De gestelde vragen of opmerkingen in de chat zijn gedocumenteerd en zijn vervolgens ingedeeld in verschillende thema's. Op basis van deze thema's zijn eind 2020 vervolgens twee verdiepende sessies geweest waar de geïnteresseerden zich voor aan konden aanmelden. Themabijeenkomst 1 ging over woon-werkstraten en verkeer, themabijeenkomst 2 ging over groen, verblijven en de langzaam-verkeersverbindingen.

Voor beide bijeenkomsten hebben zich gemiddeld vijftien mensen aangemeld, waarvan een aantal een bedrijf heeft in Sloterdijk I Zuid. Verder waren er vertegenwoordigers van bewonersgroepen die betrokken zijn bij het Groot Westerpark, (landschaps)architecten, adviseurs van ontwikkelaars die actief zijn in het gebied en vertegenwoordigers van Onbeperkt West.

Tijdens de eerste themabijeenkomst gingen de vragen met name over de toekomstige verkeerscirculatie en toegankelijkheid met betrekking tot logistieke bewegingen. Naast complimenten over het ontwerp waren er ook aandachtspunten voor de bereikbaarheid en toegankelijk voor mensen met een beperking. Bijvoorbeeld door de openbare ruimte zo obstakelvrij mogelijk in te richten. In het kader van de groene inrichting gaf een vakgenoot aan dat versnippering van groen voorkomen dient te worden; het groen dient als krachtig element te worden ingezet. Dit zijn concrete aandachtspunten die worden meegenomen in de fase van uitwerking.

Bij de tweede themabijeenkomst werden er verdiepende vragen gesteld over bijvoorbeeld circulaire ambities, gebiedsoverstijgende lijnen (fiets- & voetpaden en waterstructuur) en historie. Eén van de aandachtspunten waarop men attendeerde, was de oude ligging van de voormalige zeedijk. Dit aandachtspunt is al onderdeel van het ontwerp en zal geconcretiseerd worden in de uitwerking van het Contactplein. Een reactie van een belanghebbende ging over een mogelijke overkapping van het spoor aan de zuidzijde of een mogelijk verdiepte ligging. Dit kan vanwege de hoge kosten en scope helaas niet meegenomen worden in het ontwerp. Wel is afgesproken dat de ontwerper(s) met één van de aanwezigen een rondgang gaan maken door het gebied om kennis en ideeën uit te wisselen.

Ook is afgesproken dat een verdiepend gesprek gevoerd wordt met de belangenorganisatie die meekijkt en adviseert op het gebied van toegankelijkheid voor gehandicapten.

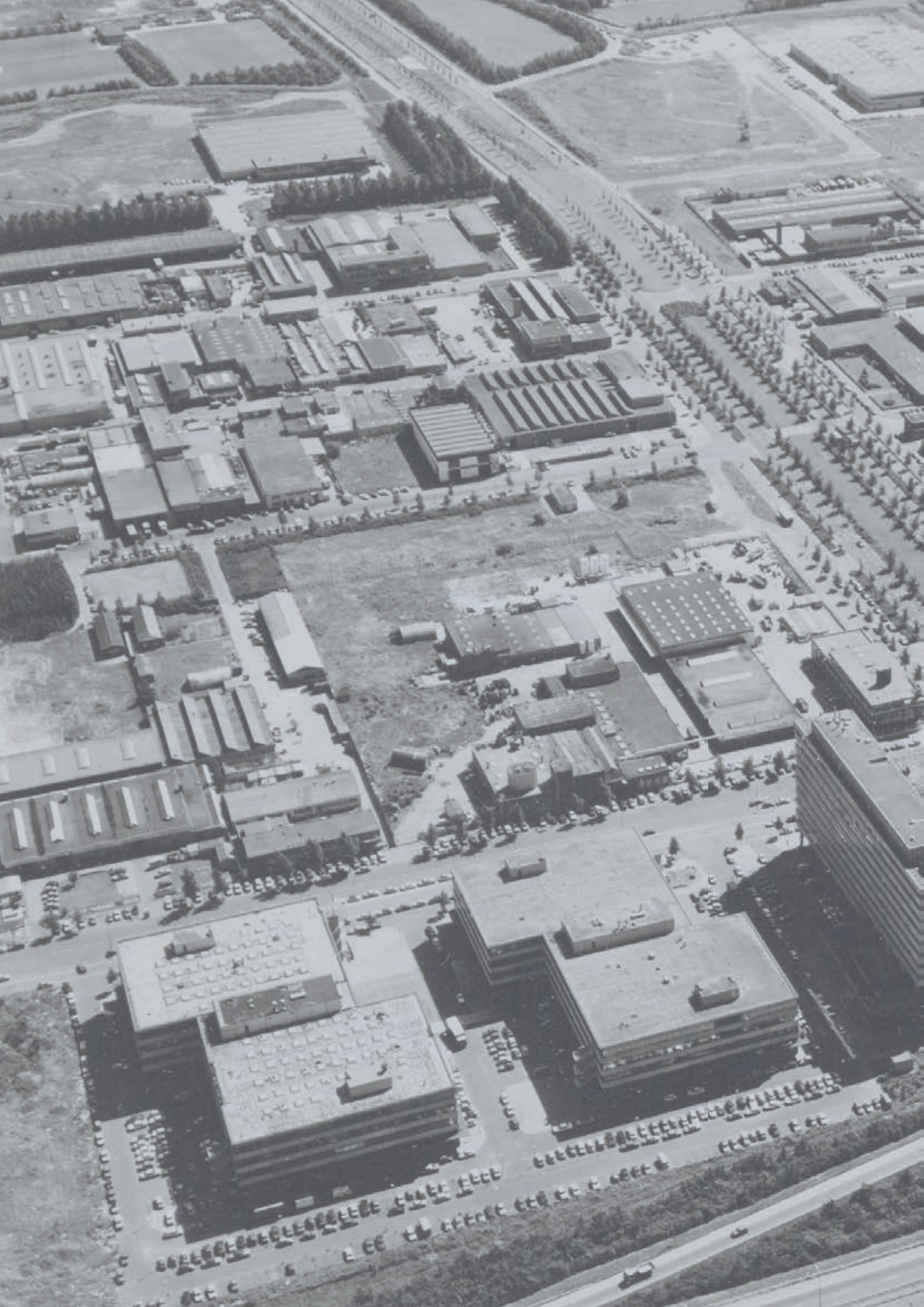
Over het algemeen zijn er verdiepende vragen gesteld die in een later stadium van de uitwerking van het ontwerp worden onderzocht, verwerkt of op een andere manier terug zullen komen. De verschillende bijeenkomsten waren waardevol en dienden ook als een klankbord voor het project en de gestelde uitgangspunten en principes.

De bovengenoemde reacties zijn meegenomen in dit ontwerp, dat in het najaar van 2022 is voorgelegd aan het college van burgemeester & wethouders voor vrijgave inspraak. Voor de inspraak is een informatiebijeenkomst georganiseerd, waarbij belangstellenden een eerste reactie konden geven en vragen konden stellen. De schriftelijke inspraakreacties zijn verzameld en beantwoord in een nota van beantwoording. Inspraakreacties die aanleiding gaven tot wijziging, zijn verwerkt in het ontwerp. Dit ontwerp wordt uiteindelijk met de nota van beantwoording voorgelegd aan het college van burgemeester & wethouders ter vaststelling.

Vervolg participatietraject
Na vaststelling van het ontwerp volgt verdere uitwerking. Gedurende de transformatie zal de planvorming voor de openbare ruimte steeds specifieker en gedetailleerder worden. In de eerste fase van de ontwikkeling gaat het vooral om afstemming van de inrichting van de openbare ruimte op de functionaliteit van het aangrenzende nieuwe bouwblok. Naarmate de ontwikkeling vordert, worden steeds meer toekomstige bewoners en gebruikers bekend. Zij zullen nauw worden betrokken bij de verdere planontwikkeling en gedetailleerde inrichting van de openbare ruimte rondom de bouwblokken, afgestemd op en met de gebruikers.
Het is mogelijk dat bepaalde planonderdelen, zoals het Dijkpark of (delen van) de Contactweg, al eerder worden aangelegd, nog vóór de eerste bewoners in het gebied komen. Het doel is dan om met deze bewoners in gesprek te gaan: hebben zij nog aanvullingen op het gerealiseerde gebied? Gevraagd wordt om mee te denken over soorten beplanting, (speel)activiteiten en dergelijke.

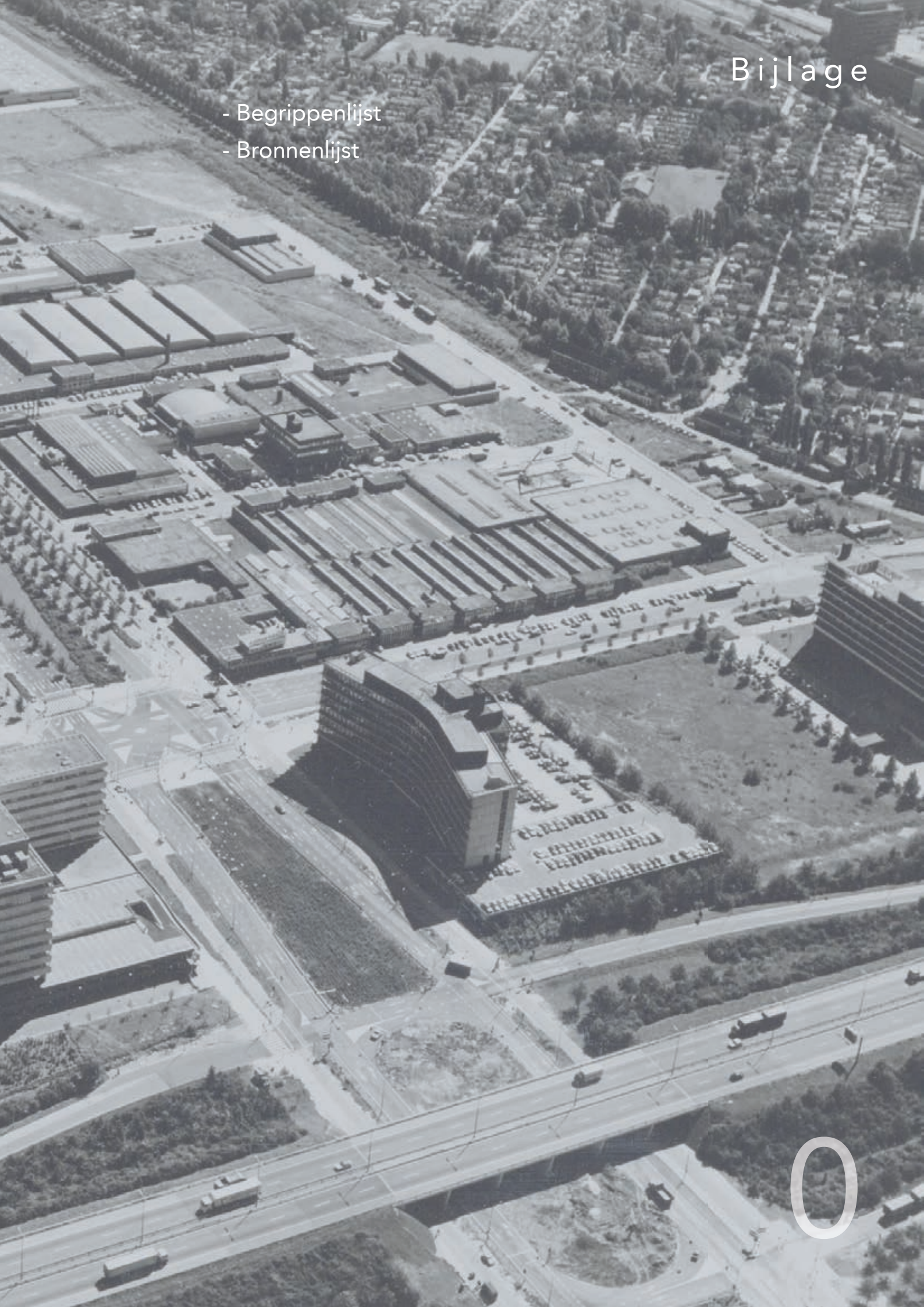
In het ontwerp voor de openbare ruimte bevindt zich ook een aantal locaties die een eigen traject en aanpak kunnen krijgen. Dit zijn bijvoorbeeld:
- vrij in te richten plekken op straat. Denk aan geveltuinen, speeltoestellen et cetera.
- inrichting groenstroken, locatie straatmeubilair et cetera.
- vrije plekken in de parkzone (functionele toewijzing van deze plekken, keuze sport en spel, groen et cetera).

Binnen het raamwerk van het algemene ontwerp worden deze plekken nader uitgewerkt in een afgestemd ontwerp op de gebruikers.



Bijlage

- Begrippenlijst
- Bronnenlijst



0

Begrippenlijst

De Keur waterschap Amstel, Gooi en Vecht
In de Keur staan de regels die het waterschap hanteert bij de bescherming van onder andere waterkeringen, watergangen en bijbehorende kunstwerken (viaducten en bruggen). Deze regels voorkomen dat dijken en oevers beschadigen. Ook zijn er regels voor het onderhoud van sloten, beken, rivieren en andere waterlopen om de waterafvoer in het oppervlaktewater te waarborgen.

Groennorm
Norm die gehanteerd wordt voor het minimaal te realiseren aantal vierkante meters groen per huishouden in nieuw te ontwikkelen gebieden.

Grindkoffer
Een grindkoffer is een hoeveelheid grind, ingegraven in de grond, die ervoor zorgt dat hemelwater wordt geïnfiltreerd zonder dat de bodem dichtslibt.

Hitte-eilandeffect
Het hitte-eilandeffect of urban heat island-effect (UHI) is het fenomeen dat de temperatuur in een stedelijk gebied gemiddeld hoger is dan in het omliggende, landelijke gebied.

Hoogstedelijk
Dit zijn goed ontsloten gebieden met zeer goede openbaarvervoersverbindingen en een groot station op loop/fietsafstand. Daarbij kent het gebied vele functies, zoals wonen (vooral in de vorm van hoogbouw), winkels, kantoren, infrastructuur en andere voorzieningen.

Hemelwaterverordening
In mei 2021 is de Hemelwaterverordening van de gemeente Amsterdam vastgesteld. Om de'sponswerking' van de stad te vergroten, is hierin opgenomen dat alle nieuwbouw (inclusief uitbreiding
van gebouwen, nieuwe bouwlagen en ingrijpende renovaties) een hemelwaterberging moet
hebben en dat deze in stand gehouden moet worden.

HOV-Bus
Hoogwaardig openbaar vervoer, afgekort HOV, is een in Nederland gebruikelijke term voor stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming (hoge gemiddelde rijsnelheid).

Milieukostenindicator
De milieukostenindicator (MKI) is een indicator die de milieu-impact van een product uitdrukt in euro's. Het weegt alle relevante milieueffecten die ontstaan tijdens de levenscyclus van een product en telt deze op tot één enkele score. De MKI, ofwel de schaduwprijs van een product, is een makkelijke manier om de milieu-impact van producten of projecten te vergelijken en communiceren.

Mobiliteitshub
Een mobiliteitshub is, ondanks haar naam, meer dan een knooppunt van mobiliteit zoals we deze nu kennen. Het gaat om slimme en nieuwe mobiliteit (elektrisch vervoer, deelauto's) alsook Mobility as a Service. Daarin kan - afhankelijk van de reis, de beschikbare middelen en de voorkeuren van de individuele reiziger - gekozen worden voor de op dat moment best beschikbare reis. Zo kan optimaal worden voorzien in de vraag van de reiziger, alsook het optimaal faciliteren van de overstap, iets wat toch als kwalijkste punt wordt gezien binnen een reis met het openbaar vervoers.

Mobiliteitsplan
Een plan om de mobiliteit te bevorderen en de verkeerstoestroom op te vangen.

Modal split
Modal split is de verdeling van de (personen-) verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten). De modal split wordt in de meeste gevallen op twee verschillende manieren berekend: modal split naar voertuigkilometers en de modal split naar aantal verplaatsingen.

Multifunctionele parkeervoorzieningen
Gebouwde parkeervoorzieningen waarin verschillende functies zijn gehuisvest. Zoals een afhaalpunt voor pakketten, wasserette, fietsenmaker, deelfietsen, deelauto's, oplaadstations voor elektrische fietsen en auto's (kleinere versie van een mobiliteitshub, geen relatie met openbaar vervoer).

Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027
Hierin is het beleid voor de gemeentelijke taken voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater opgenomen. Het programma is een uitwerking van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en is tot stand gekomen door de samenwerking tussen gemeente, Waternet en Amsterdam Rainproof.

Parkeernorm
Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een functie of woning nodig zijn: voor Sloterdijk I Zuid is deze norm 0,2 parkeerplaats per woning.

Placemaking
Placemaking legt verbinding tussen haar gebruikers en openbare ruimtes, waarbij de gebruiker de belangrijkste rol heeft. Denk aan parken, stadscentra, pleinen, stadstuinen, speelpleinen en buurten.

Plint
De aanduiding plint of buitenplint verwijst naar het onderste deel van een gebouw wanneer dat anders uitgevoerd is dan het bovendeel, het opgaande werk.

Puccini
Vastgesteld beleidsdocument omtrent de materialisatie en inrichting van de openbare ruimte.

Tweede fietsring
Fietsring die loopt van de Bilderdijkstraat naar de Eerste Constantijn Huygensstraat, het Museumplein en de Ceintuurbaan.

Raamwerk openbare ruimte
Het raamwerk openbare ruimte is een visie op de toekomstige openbare ruimte van Haven-Stad en komt voort uit de vastgestelde Ontwikkelstrategie Haven-Stad.

Referentienorm & voorzieningenmodel
De referentienormen worden vertaald naar 'het Amsterdams voorzieningenmodel'. Dit is een rekentool waarin de referentienormen zijn verwerkt en waarmee, in de verschillende fasen in het proces van gebiedsontwikkeling, makkelijk berekend kan worden hoeveel ruimte voor voorzieningen nodig is ten opzichte van het aantal woningen.

Speelaanleidingen
Speelaanleidingen zijn objecten of elementen die uitlokken om te spelen, te sporten of te bewegen. Denk hierbij aan houten stammen, een duikelrek, betonnen stapstenen of hink-stap-sprongtegels.

Stroomweg
Een stroomweg is in de Nederlandse wegcategorisering een weg waarop gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk ononderbroken kan doorstromen.

Tenderen
Een tender is een procedure waarbij door middel van inschrijving getracht wordt een bepaalde dienst of product te verkrijgen, die op basis van factorenafweging wordt verleend of verstrekt. Factoren zijn vaak prijs en/of kwaliteit.

Tuincascade
Tuin met niveauverschillen, al dan niet gecombineerd met water.

Warmtenet
Een warmtenet staat ook wel bekend als stadsverwarming of blokverwarming. Het is een soort cv-installatie in het groot. Je hebt ergens in de wijk een centrale 'ketel' (een warmtebron), bijvoorbeeld een datacentrum. Met buizen gaat het warme water naar de huizen.

Beleidsdocumenten

Agenda Duurzaamheid
Agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad.
https://www.globalcovenantofmayors.org/wp-content/uploads/2016/04/agenda_duurzaamheid.pdf

Agenda Groen
Vastgestelde agenda/beleidsdocument waarin beschreven wordt hoe de gemeente Amsterdam de aankomende decennia wil omgaan met het groen in de stad.
https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/groen/agenda-groen/

Amsterdam Rainproof
Programma voor het klimaatbestendiger inrichten van de openbare ruimte, waarbij de focus op hemelwater ligt.
https://www.rainproof.nl/

Bewegende Stad
Het programma Bewegende Stad is erop gericht de stad zo in te richten dat Amsterdammers meer gaan bewegen.
https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/bewegende-stad/

Ontwikkelstrategie Haven-Stad
Herontwikkelingsgebied ten westen van de Houthavens. Onderdelen hiervan zijn Sloterdijk I (noord & zuid), Minervahaven, Alfadriehoek, Coen- en Vlothaven en de noordelijke IJ-oevers. De ontwikkelstrategie is vastgesteld op 26 november 2019 door het college van B&W.
https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/

Integraal Raamwerk Haven-Stad
https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/integraal-raamwerk/

Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027
https://www.waternet.nl/siteassets/ons-water/omgevingsprogramma-riolering-2022-2027.pdf

Bronnenlijst

Afb. 10 - https://www.arquitectes.cat/iframes/paisatge/fitxa/7019

Afb. 11 - https://brique-architecten.nl/cases/de-plint-tilburg

Afb. 17 - https://landezine.com/rhone-river-banks-by-in-situ-architectes-paysagistes/

Afb. 18 - http://www.inthebigpicture.com/2014/11/

Afb. 31 - https://www.hvanwijk.nl/projecten/willem-leevendstraat-amsterdam/

Afb. 35 - https://www.da-magazine.co.il/%D7%90%D7%93%D7%A8%D7%99%D7%9B%D7%9C%D7%95%D7%AA/%D7%9E%D7%A2%D7%92%D7%9C%D7%99%D7%9D-%D7%91%D7%A9%D7%93%D7%A8%D7%94/

Afb. 36 - https://www.arkitekt.se/nyhet/namntavling-om-landskapspris-avgjord/

Afb. 37 - https://www.volkskrant.nl/economie/wormenhotel-biedt-stedeling-compost-ik-heb-nu-meer-contact-met-mensen-in-de-straat-dan-voorheen~b27969eb/

Afb. 51 - https://www.scoopnest.com/user/alexbozikovic/743458023952134144-lots-of-moveable-seats-sitto-at-village-of-yorkville-park-too-bad-all-the-furniture-is-tied-down

Afb. 52 - https://dirt.asla.org/2017/08/07/new-campaign-needed-to-bring-urban-nature-into-the-healthcare-system/

Afb. 56 - https://agenceter.com/en/projets/duisbourg-place-konig-heinrich/#

Afb. 57 - https://landezine.com/the-neue-messe-entrance-to-planten-un-blomen-by-a24/

Afb. 58 - https://landezine.com/macquarie-university-central-courtyard-by-hassell/

Afb. 59 - https://landezine.com/riverlight-by-gillespies/

Afb. 64 - https://www.archdaily.com/421607/green-screen-house-hideo-kumaki-architect-office/521e4d8ce8e44ef64000003f-green-screen-house-hideo-kumaki-architect-office-photo

Afb. 65 - https://www.grotec.com.au/green-wall/

Afb. 66 - https://www.hassleholm.se/download/18.27fa38159cde60415b960f/1485415693979/Planbeskrivning%20samr%C3%A5d%20mindre%20storlek.pdf

Afb. 67 - https://www.externalworksindex.co.uk/entry/126093/Gramm-Barrier-Systems/EcoSoundBlok-noise-barrier-earth-bund-alternative/

Afb. 68 - https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1687404815000048

Afb. 69 - https://www.nederlandscultuurlandschap.nl/nederlands-kampioenschap-maasheggenvlechten-2017/

Afb. 71 - https://architecturenow.co.nz/articles/piet-oudolf-landscapes-in-landscapes/

Afb. 72 - https://www.prettigeplekken.nl/excursie

Afb. 73 - https://travelingwiththejones.com/2017/06/19/exploring-westerpark-in-amsterdam/

Afb. 77 - https://mooool.com/en/nanjing-niushoushan-cultural-park-by-hassell.html

Afb. 78 - http://lemap-bordeaux.com/map-listing/jardin-botanique-bastide-botanical-garden/

Afb. 79 - https://www.friesland.nl/de/orte/1085679380/it-polderhus

Afb. 80 - https://littlewanderbook.com/amsterdam-en/strandzuid-balinese-surf-vibe-en/

Afb. 82 - https://www.handiplusaquitaine.fr/node/2442

Afb. 84 - https://www.archdaily.com/797238/ruhr-west-university-of-applied-sciences-hpp-plus-astoc

Afb. 85 - https://studyabroad.shiksha.com/usa/universities/yale-university

Afb. 87 - https://www.stadslabbreda.nl/plannen/ideen+droombreda/606933.aspx?t=Bijzondere-speelplek-voor-bijzondere-kinderen

Afb. 88 - https://ellenbarten.format.com/placa-nicaragua#7

Afb. 89 - https://www.carve.nl/en/item/181

Afb. 91 - https://landezine.com/garscube-landscape-link/

Afb. 92 - https://www.pbase.com/image/128129454

Afb. 93 - https://www.dwell.com/home/khokhlovskaya-square-4f340759/6559013575727357952

Afb. 94 - https://www.bbc.com/news/uk-england-london-24022025

Afb. 95 - https://www.re-thinkingthefuture.com/wp-content/uploads/2020/07/A1288-Recycling-urban-spaces-15-Under-flyover-Folly-for-Flyover-Image-1.jp

Afb. 96 - https://worldlandscapearchitect.com/shenzhen-water-cascade-shenzhen-china-one-landscape-design/

Afb. 100 - https://www.sfbg.org/plant-collections

Afb. 101 - https://www.karresenbrands.com/project/quirijn-park

Afb. 102 - https://landezine.com/the-towers-at-merriman-square-by-square-one-landscape-architects/

Afb. 103 - https://www.belleisleconservancy.org/piet-oudolf

Afb. 106 - https://landezine.com/gridgrounds-by-openfabric-and-dmau/

Afb. 107 - https://landezine.com/solvallsparken-by-karavan-landskapsarkitekter/

Afb. 108 - https://landezine.com/wp-content/uploads/2020/03/DTP_Spielraum_Schermbeck_BENNER_004.jpg

Afb. 109 - https://arquitecturayempresa.es/noticia/inmersion-en-la-naturaleza-los-proyectos-de-lola-landscape-architects

Afb. 112 - https://stgk.jp/EN/projects/gmp/

Afb. 113 - https://www.stage32.com/profile/627507/photos#2490507265228942286

Afb. 114 - http://www.theodorapark.com/gallery

Afb. 115 - https://landezine.com/solvallsparken-by-karavan-landskapsarkitekter/

Afb. 117 - https://investinamsterdam.com/assets/sloterdijk-i__fed060882d9c

Afb. 119 - https://www.archiexpo.com/prod/escofet/product-51516-1597344.html

Afb. 120 - https://landezine.com/passeig-de-st-joan-boulevard-by-lola-domenech/

Afb 128 - https://landezine.com/city-of-glasgow-college-by-rankinfraser-landscape-architecture/

Afb. 129 - https://landezine.com/fontys-university-of-applied-sciences-eindhoven-by-mecanoo/

Afb. 130 - https://landezine.com/stevenage-town-centre-gardens-by-hta-landscape/

Afb. 131 - https://landezine.com/a-social-setting-northern-plaza-monash-university-clayton-by-t-c-l/

Afb. 133 - https://landezine.com/escales-decouvertes-by-civiliti/

Afb. 135 - https://landezine.com/escales-decouvertes-by-civiliti/

Afb. 136 - https://brightup.nl/projecten/rembrandtpark-amsterdam

Afb. 142 - Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021)

Afb. 171 - https://nl.m.wikipedia.org/wiki/Bestand:2020_Tussentijd_III_%282%29.jpg

Afb. 172 - https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/het-leidseplein-opnieuw-herschikt-na-een-rigoureuze-opruiming~bab148de/

Afb. 173 - https://www.ad.nl/deventer/ken-jij-het-verhaal-achter-deze-kunstwerken-in-deventer~a4c96551/174357969/

De afbeeldingen die niet zijn opgenomen in deze lijst zijn vervaardigd door of eigendom van de Gemeente Amsterdam.

Gemeente Amsterdam

versie dd. 20-10-2023

Ontwerp Openbare Ruimte
SLOTERDIJK I ZUID

