Gemeente Amsterdam

STEDENBOUWKUNDIG KADER RUIMTELIJKE KWALITEIT SLOTERDIJK I ZUID



versie dd. 190815

SKRK

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

. LEESWIJZER

Dit document is een bijlage bij de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid en is samen met de Basisblokpaspoorten (BBP), kaderstellend voor de toekomstige planvorming in Sloterdijk I Zuid.
Het bevat de nadere definitie van het aspect 'Ruimtelijke Kwaliteit' bij de in de Investeringsnota benoemde ambities en prestatie-eisen.
Voor de verdere uitwerking en realisatie van Sloterdijk I Zuid is een supervisor aangesteld. De supervisor stelt samen met de gemeente een expertteam samen dat de implementatie van de ambities en prestatie-eisen begeleidt. De supervisor draagt zorg voor een goede overdracht aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) en voorziet elk aan de CRK voorgelegd plan van een advies.

Het Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit (SKRK) en de Basisblokpaspoorten (BBP) vormen ook voor het CRK het formele kader voor de beoordeling van planuitwerkingen en voor de toetsing van bouwaanvragen. Voor de inrichting van de openbare ruimte gelden de gemeentelijke richtlijnen van het 'Handboek Puccini'.

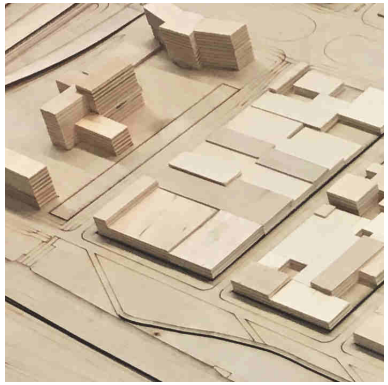
Het SKRK en de BBP zijn tot stand gekomen onder de vigerende wet- en regelgeving en het beleid van de gemeente Amsterdam. Bij wijziging van het beleid en wet- en regelgeving behoudt de gemeente zich het recht voor om ambities, regels en kaders aan te passen.

04 / 09



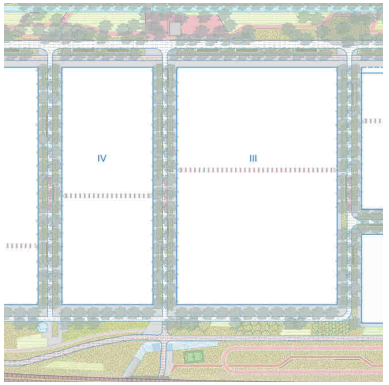
_
KADERS + AMBITIES

10 / 15



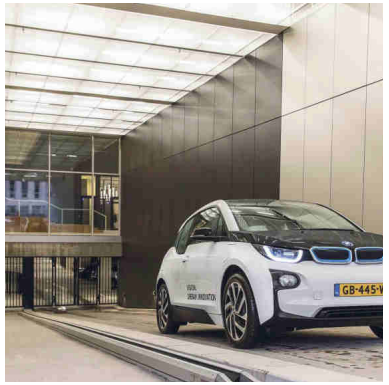
I
CONTEXT +
CONDITIES

16 / 39



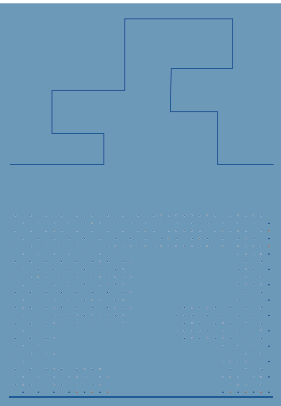
II
CASCO +
RAAMWERK

40 / 43



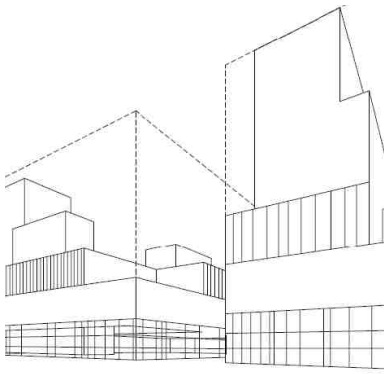
III
FUNCTIONELE EISEN

44 / 47



_
ORGANISERENDE
PRINCIPES

48 / 61



IV
STURENDE PRINCIPES

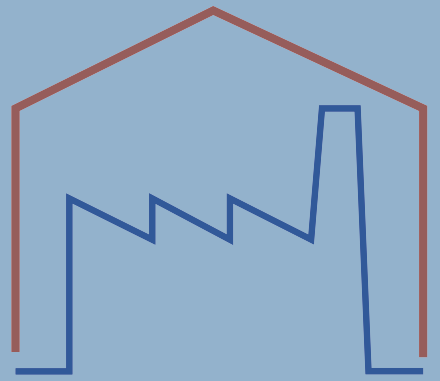
62 / 73



V
BEELD PRINCIPES

K A D

I. KADERS | AMBITIES



werken met veel wonen

. TRANSFORMATIEOPGAVE

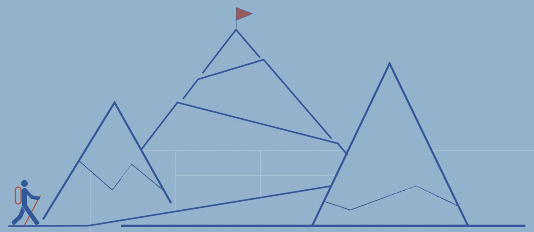
Sloterdijk I Zuid transformeert de komende jaren van een bedrijventerrein naar een gemengde woonwerkwijk, met een hoge dichtheid en grote diversiteit in bewoners, woningen, werk en voorzieningen. De wijk krijgt daarmee een hoogstedelijk karakter.

Goede verbindingen voor fietsers en voetgangers met de omgeving en met openbaar vervoer, straten met royale trottoirs, buitenruimte bij de woningen, collectieve binnenhoven met zon, veel groen in de openbare ruimte en het dichtbij gelegen Toekomstbestendig Westerpark zijn goede ingrediënten voor een aantrekkelijk woonklimaat.

Het gebied wordt toekomstbestendig ontwikkeld: klimaatbestendig, met gebruik van duurzame energie in plaats van fossiele brandstoffen, als onderdeel van een circulaire economie en met minder autoverkeer voor een gezondere leefomgeving.



How People Live in a Local Community | Riken Yamamoto & Field Shop

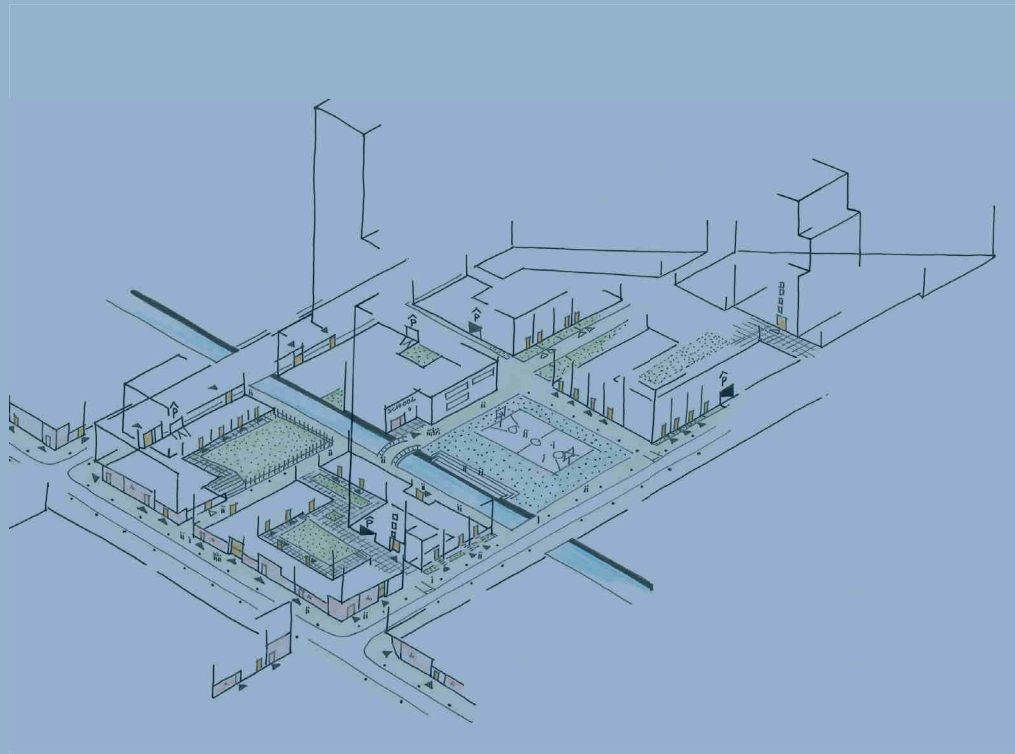


ambities en prestaties

Dit Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit, kortweg SKRK, biedt handvatten om – in het verlengde van de ambities van het Investeringsbesluit – te sturen op een ruimtelijk kwalitatief hoogwaardige uitwerking van de geambieerde gemengde woonwerkwijk met hoogstedelijk karakter.

In woord en beeld legt het SKRK de ambities en principes vast met betrekking tot de gewenste beeldkwaliteit voor de bebouwing en de openbare ruimte. Het beschrijft de gewenste relatie tussen gebouwen en hun directe omgeving, de maat en schaal / de korrelgrootte van architectonische eenheden, de profielopbouw en bouwhoogte, et cetera. De volumetrische blokopbouw, de architectonische uitstraling en de kleur- en materiaalkeuzes zijn hierbij belangrijke sturingselementen.

Dit is een levend document dat op basis van de blokuitwerkingen kan worden aangevuld. De principes staan hierbij nadrukkelijk niet ter discussie. Wel kan het zijn dat gedurende het uitwerkingsproces en verdere stappen in de gebiedsontwikkeling nieuwe handvatten worden gedestilleerd die voor meerdere blokken als inspiratie of uitgangspunt kunnen dienen.



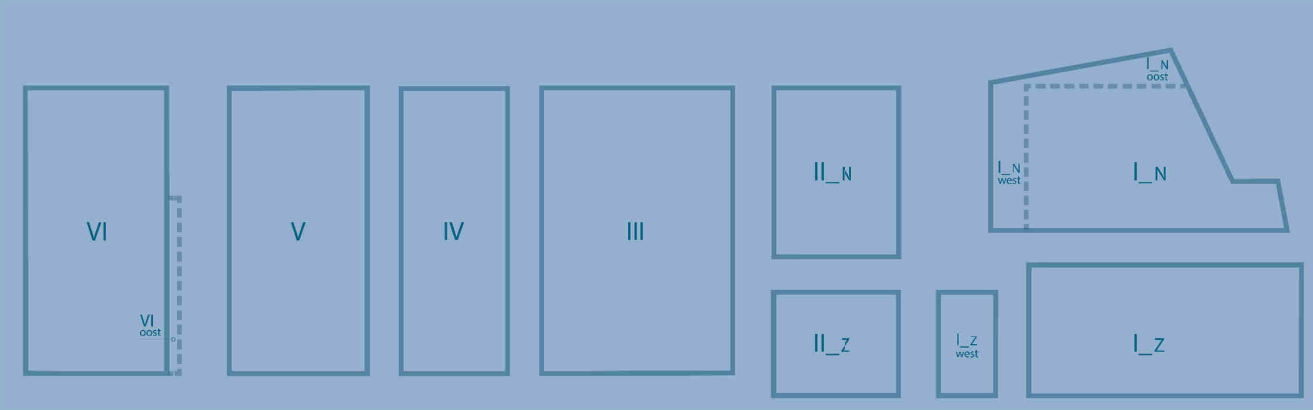
Illustratieve weergave levendig openbaar gebied en actieve plint

. OPBOUW SKRK

Sloterdijk I Zuid maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van Haven-Stad en aangrenzend aan het projectgebied zijn Sloterdijk Centrum en het Toekomstbestendig Westerpark in ontwikkeling. In het hoofdstuk CONTEXT worden deze ontwikkelingen beschreven.

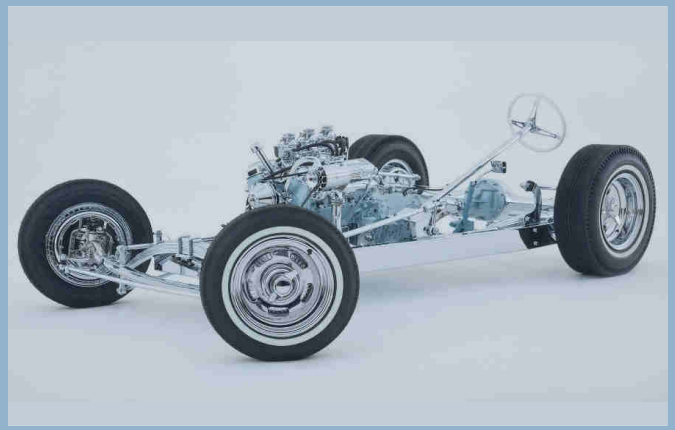
In het hoofdstuk CASCO staan de ingrepen beschreven waarmee de netwerken en het raamwerk openbare ruimte worden opgebouwd en vormgegeven. Het hoofdstuk FUNCTIONELE EISEN geeft een overzicht van de aspecten die een belangrijke bijdrage leveren aan de ambitie om Sloterdijk I Zuid duurzaam en toekomstgericht te ontwikkelen.

Het hoofdstuk ORGANISERENDE PRINCIPES is te zien als een intermezzo en geeft inzicht in het proces dat de gemeente Amsterdam met eigenaren en ontwikkelde partijen volgt. Het hoofdstuk ONTWERP PRINCIPES geeft aanwijzingen voor het ontwerpen aan de blokken. Het nagestreefde beeld en collectief karakter van het gebied wordt beschreven in het afsluitende hoofdstuk BEELD PRINCIPES.



Schematisch overzicht blokken Sloterdijk I Zuid

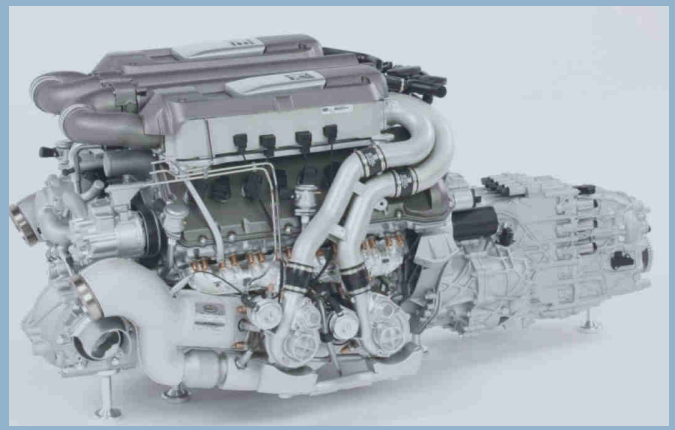
. BASIS



Het plankader bestaat - in basis - uit een openbare ruimte raamwerk met daarbinnen te ontwikkelen blokken. Op hoofdlijnen zijn hiervoor de uitgangspunten, ambities en gevraagde prestaties gelijk.

Het frame is de basis voor de verdere opbouw. Aan het frame worden diverse functionele componenten bevestigd.

. FUNCTIONEREN



Binnen de blokken moeten ambities en prestaties een plek en nader vorm krijgen om het geheel te laten functioneren. Een wijk zonder - bijvoorbeeld - een goed logistiek- of afvalsysteem staat stil.

De motor bepaald zo het functioneren los van de uiteindelijke verschijningsvorm.

. VORMGEVING



Door de diversiteit aan eigenaren, ontwikkelaars en uiteindelijk gebruikers zullen de blokken een keur aan verschijningsvormen laten zien binnen een door de gemeente geregisseerde ruimtelijke samenhang.

De carrosserie kan relatief onafhankelijk van het frame en de motor haar verschijningsvorm krijgen. De uitgekozen accessoires personaliseren de auto.

CON

II. CONTEXT | CONDITIES

TEXT



. TRANSFORMATIESTRATEGIE HAVEN-STAD

Haven-Stad behelst de transformatie van de westelijke havengebieden binnen de Ring A10-West, en aan weerszijden van het IJ, tot een hoogstedelijk woonwerkgebied. Met Haven-Stad wordt een nieuw stuk Amsterdam ontwikkeld waarin wonen, winkels, bedrijven en voorzieningen in een hoge dichtheid worden gecombineerd. Het is in oppervlakte bijna net zo groot als de Amsterdamse binnenstad. In Haven-Stad wonen en werken straks meer dan 150.000 mensen. Haven-Stad wordt goed aangesloten op het regionaal en stedelijk wegen- en railnetwerk.

De verhouding woningen-bedrijven/voorzieningen is 80% - 20%. Bijzonder uitgangspunt is de menging van wonen en werken op gebouwniveau. Alle maatschappelijke voorzieningen zijn straks in het gebied aanwezig: winkels, scholen, cultuur, zorg en sport. Bewoners van Haven-Stad kunnen straks gebruik maken van twee stadsparken: Het Toekomstbestendig Westerpark en de Noorder-IJplas. Het woningbouwprogramma, waaronder het percentage sociale woningbouw, wordt per deelgebied bepaald conform het dan geldende stedelijke beleid.

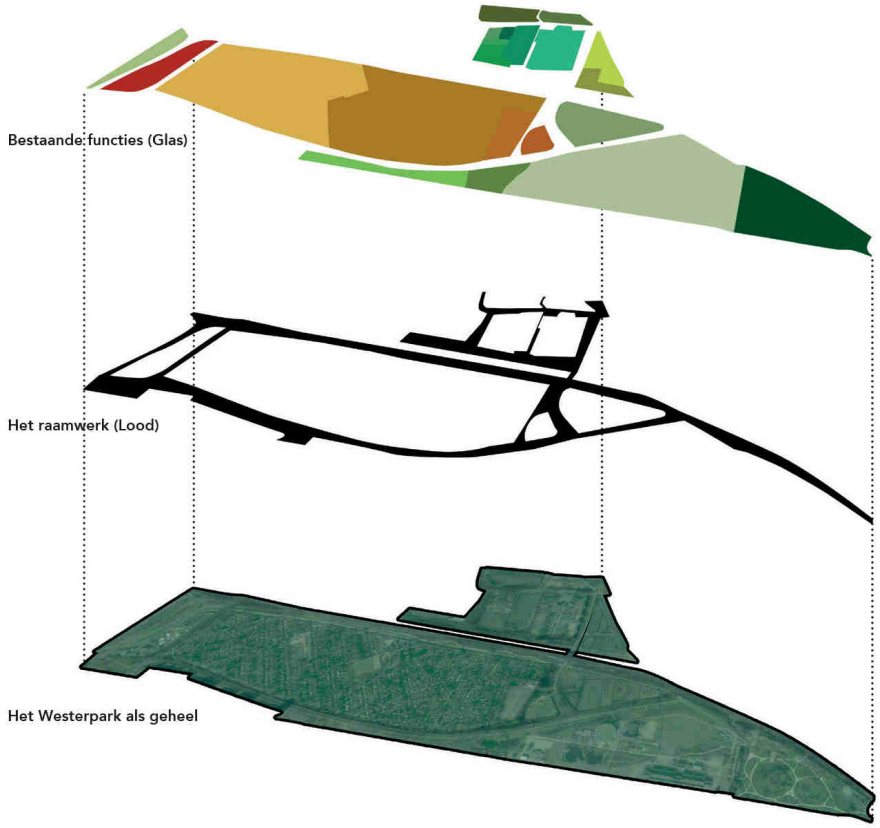




. ONTWIKKELING TOEKOMSTBESTENDIG WESTERPARK

Toekomstbestendig Westerpark is een gebied van 98,5 hectare met daarin het Westerpark, de Westergasfabriek, volkstuinparken, het dorp Sloterdijk en het aangrenzende Molenwerf gebied. Ten noorden van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem omvat het de groengebieden ten oosten van de Contactweg. Het gebied heeft een grote hoeveelheid recreatief groen, dat echter weinig samenhang kent. Toekomstbestendig Westerpark is het begin van de groene scheg die van Westerpark tot aan Haarlem loopt: de Brettenscheg.

Nu de werkgebieden aan de west- en noordzijde in het kader van Haven-Stad veranderen naar gemengde woon-werkgebieden komt Toekomstbestendig Westerpark midden in de stad te liggen. De opgave is om de groengebieden in en om het Westerpark op middellange en lange termijn gereed te maken voor het toenemende gebruik als gevolg van de ontwikkelingen in de directe omgeving. Een groot stadspark in West met een rijke schakering aan plekken voor ruimte en rust, maar ook voor reuring en vermaak.





. TRANSFORMATIEOPGAVE ‘DE SLOTERDIJKEN’

De Sloterdijken liggen ten westen van het centrum van Amsterdam en ten noorden van Geuzenveld-Slotermeer. Het gebied strekt zich uit van de Spaarndammerdijk, via station Sloterdijk tot aan Spaarnwoude. De zuidelijke strook wordt gevormd door de Brettenzone, dat inclusief sportpark (Spieringhorn) een natuurgebied vormt van 5 km lang en 500 meter breed. De Sloterdijken bestaan uit de deelgebieden Sloterdijk-Centrum, Sloterdijk I, Sloterdijk II, Sloterdijk III, en Sloterdijk IV met elk hun eigen transformatieopgave:

- Sloterdijk-Centrum, gefaseerde transformatie naar een hoog stedelijk woon-werkmileu met een veelheid aan voorzieningen.
- Sloterdijk I, gefaseerde transformatie van bedrijfsterrein naar forse verdichting en menging van werken met wonen.
- Sloterdijk II, gefaseerde vernieuwing van de bedrijvigheid.
- Sloterdijk III en IV, gefaseerde vernieuwing van de bedrijvigheid.



Illustratieve weergave deelgebieden binnen ‘de Sloterdijken’

. TRANSFORMATIEOPGAVE SLOTERDIJK I

Sloterdijk I wordt begrensd door enerzijds het spoor van de huidige metrolijn aan de noordzijde en de spoorlijn Amsterdam-Haarlem aan de zuidzijde en anderzijds; de Ring A10 West aan de westzijde en sportpark Transformatorweg en het Toekomstbestendig Westerpark aan de oostzijde. Sloterdijk I is verdeeld in een noordelijk en een zuidelijk deelgebied.

Sloterdijk I Zuid kan op korte termijn ontwikkeld worden omdat dit gebied buiten het Convenant 'Pas op de Plaats' en de huidige 55dB(A) contour ligt. Voor de ontwikkeling vinden inmiddels gesprekken plaats met verschillende gebouweigenaren en is een strategiebesluit genomen in 2016. Naar verwachting wordt medio 2019 een investeringsbesluit genomen voor het zuidelijke deel. Sloterdijk I Noord wordt niet eerder dan vanaf 2025 ontwikkeld en zal na transformatie bijdragen aan extra draagvlak voor het sluiten van de 'kleine metroring'. In Sloterdijk I geldt een verhouding van 80% wonen en 20% niet-wonen. Omdat Sloterdijk I direct gekoppeld is aan de Ring A10 West is dit een voor de hand liggende plek voor het vestigen van productieve bedrijvigheid conform het rapport 'de Economie van Morgen'.



Sloterdijk I



III. CASCO | RAAMWERK

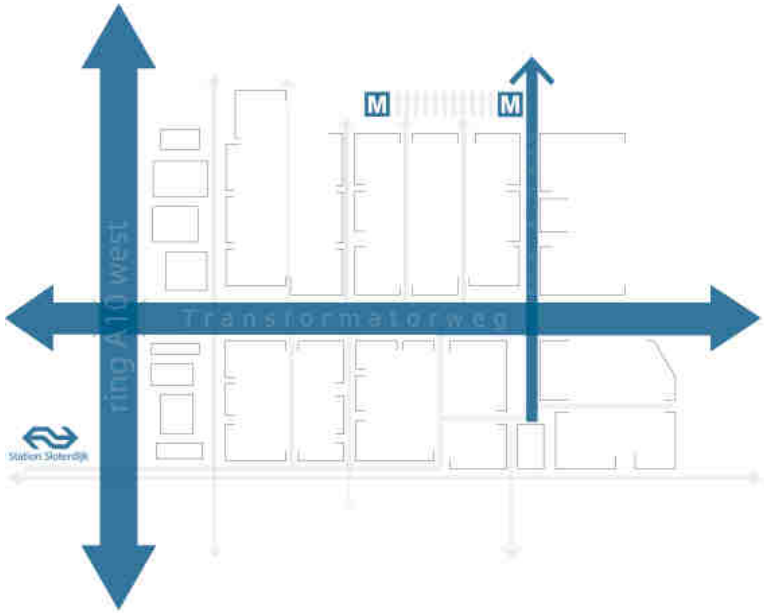




. BINNEN DE RING | STADSENTREE | STADSSTRAAT

Sloterdijk I Zuid is goed bereikbaar met alle vervoermiddelen; het maakt deel uit van het multimodaal knooppunt, zoals beschreven in 'Ruimte voor de Economie van Morgen'. Door de aanwezige verkeersinfrastructuur is dit gebied uitstekend verbonden met stad en regio en daarmee uitermate geschikt om in te werken. Verwacht wordt dat de transformatie van mono- naar multifunctioneel woonwerkgebied leidt tot extra vraag naar nieuwe / moderne kantoorruimte en bedrijfsruimte.

Binnen Sloterdijk I wordt de Transformatorweg op termijn afgewaardeerd. Het doorgaand verkeer van en naar de stad zal in de toekomst niet langer over de Transformatorweg rijden, maar dan als alternatief de opgewaardeerde Nieuwe Hemweg nemen. De Transformatorweg kan hierdoor uitgroeien tot een levendige hoofdstraat, in de Amsterdamse stadsplanning 'stadsstraat' genoemd; "Straat met een belangrijke verblijfs- en economisch-maatschappelijke functie op verschillende schaalniveaus met daarnaast een belangrijke verkeersfunctie".



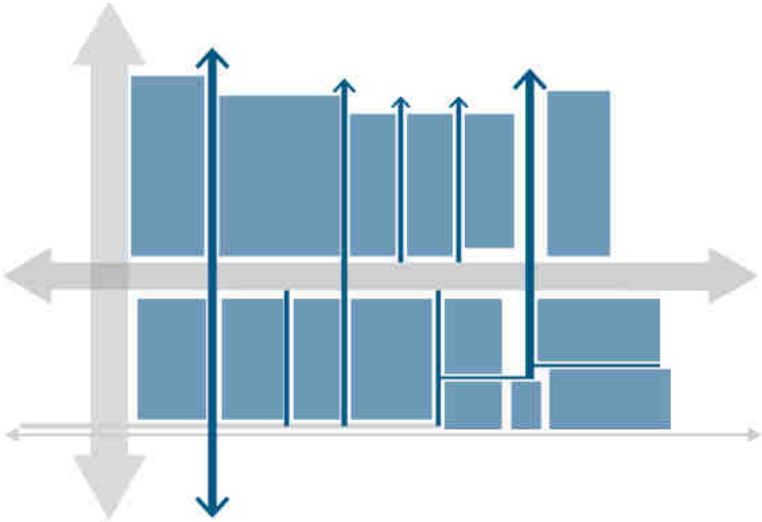


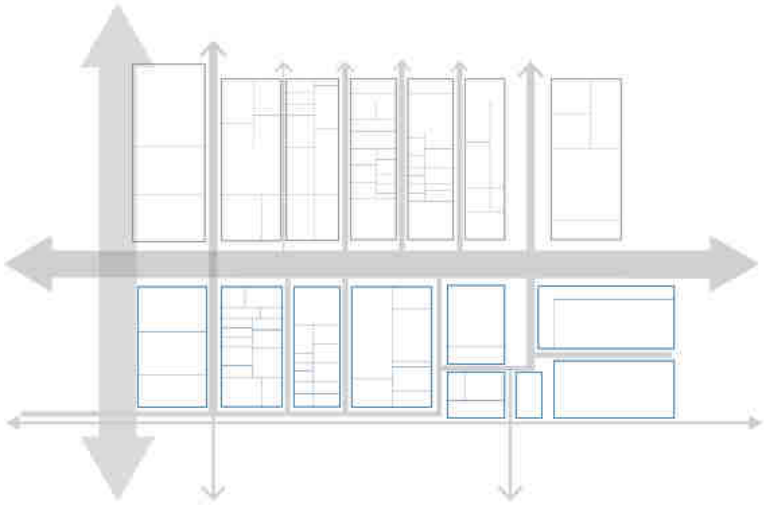


. ONTWIKKELSTRATEGIE | INITIATIEF

Voor de transformatie en ontwikkeling van Sloterdijk I Zuid is gekozen voor een aanpak die aansluit bij het eigenaarschap en het ondernemerschap in het gebied. De gemeente koopt panden en gronden niet aan, maar schept de kaders waarbinnen initiatiefnemers de ruimte krijgen om zélf stedenbouwkundige bouwstenen aan te dragen en bouwplannen te realiseren. De huidige orthogonale verkaveling / gridstructuur vormt een helder vertrekpunt voor het raamwerk openbare ruimte en private ontwikkeling in de blokken.

Voor de transformatie van Sloterdijk I Zuid is gekozen voor een strategie, waarbij de gemeente het initiatief op hoofdlijnen neemt, maar de individuele eigenaren/erfpachters het initiatief nemen voor de feitelijke ontwikkeling van het gebied. De gemeente regisseert tijdens de transformatie de samenhang van het geheel. Ze stimuleert initiatieven vanuit de markt die bijdragen aan de gemeentelijke ambities. Deze werkwijze biedt veel ruimte voor initiatief, innovatie en optimalisatie.



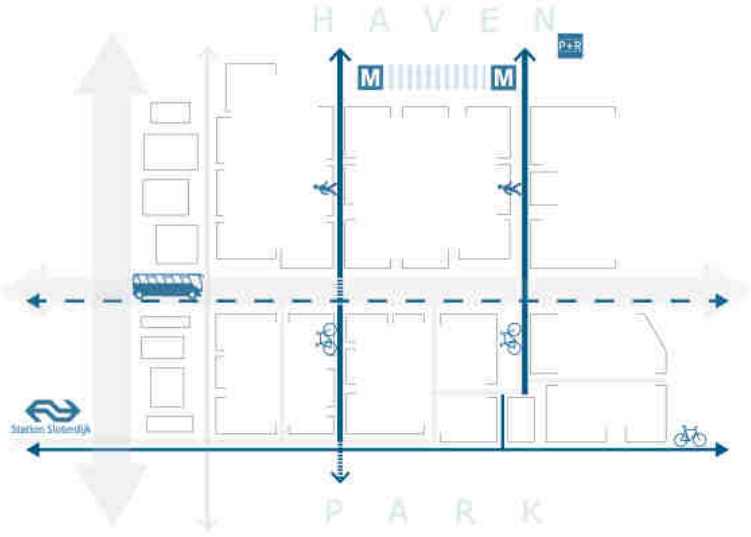


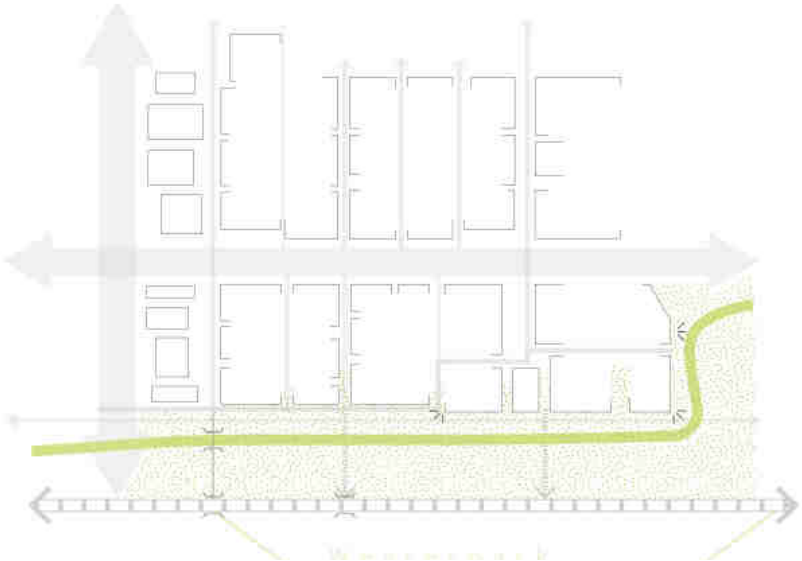


. STEDELIJKE VERBINDINGEN VAN PARK NAAR HAVEN

De in noord-zuidrichting gesitueerde dwarsstraten verbinden haven en park. Sloterdijk I Noord zal na transformatie bijdragen aan extra draagvlak voor het sluiten van de kleine metroring. Station Isolatorweg wordt dan verbonden met Station Amsterdam Centraal waardoor het op dezelfde reistijd vanaf Centraal Station komt te liggen als station Wibautstraat.

In aansluiting op het Toekomstbestendig Westerpark aan de zuid- en oostzijde wordt het groen het plangebied ingetrokken. Met de groenstructuur wordt gerefereerd aan de originele dijkloop (groene lijn). De Sloterdijkerweg en het zuidelijke deel van de Contactweg zullen als doorgaande autowegen uit het wegennet worden gehaald en alleen nog toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer, fietsers en voetgangers. Hierdoor is het mogelijk ten zuiden van de Magneetstraat een stedelijk verblijfsgebied aansluitend op de parkstrook te realiseren.





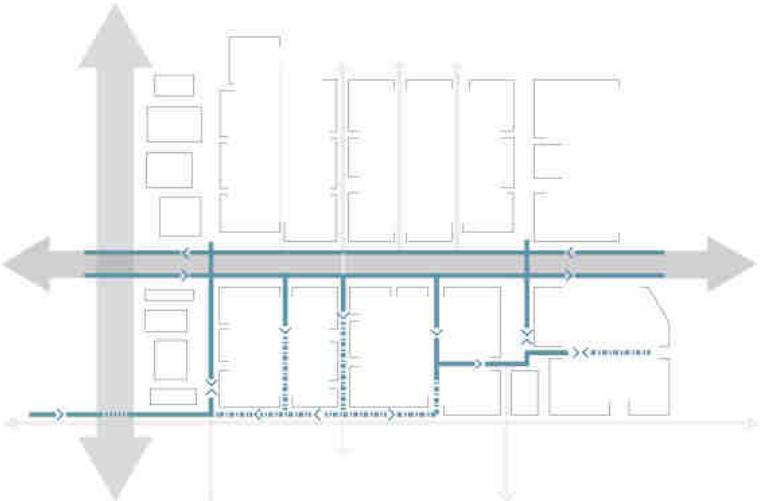


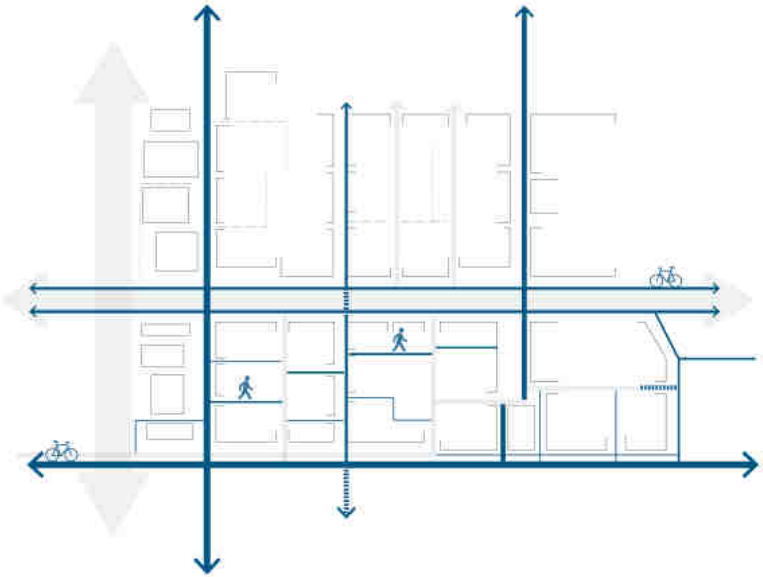


. VERBINDINGEN MAKEN

Het gebied wordt autoluw; dat gebeurt door – waar mogelijk – eenrichtingsverkeer te introduceren. Vanaf de Transformatorweg komend zijn alle straten voor autoverkeer toegankelijk. Ontsluiting van Sloterdijk I Zuid vindt plaats bij de Contactweg en de Kabelweg. Daar is tweerichtingsverkeer en zijn de oversteekplaatsen van de Transformatorweg via geregelde volledige kruispunten, zodat in alle richtingen het verkeer zijn route kan vervolgen.

Binnen de blokken komen verbindingen tussen de noord-zuidlopende dwarsstraten met een kleinschalig en vriendelijk karakter. Deze vergemakkelijken het doorkruisen van het gebied voor langzaam verkeer en maken de aanliggende entrees openbaar toegankelijk. Deze verbindingen sluiten naadloos aan op de openbare ruimte en kunnen de meer kwetsbare functies aan zich koppelen.





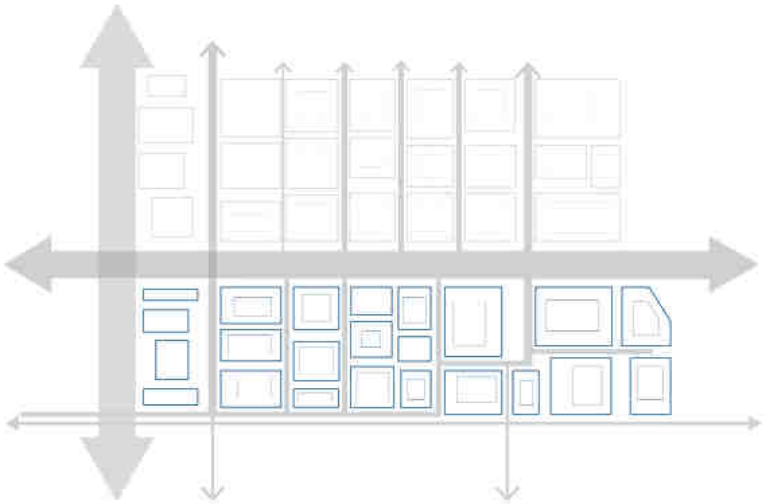


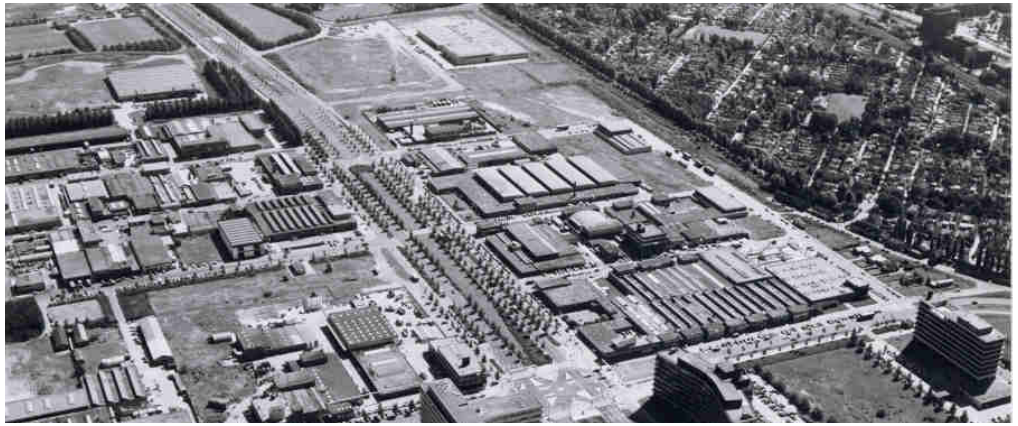
. CONCENTRATIE LOGISTIEKE BEWEGINGEN

Goede bereikbaarheid van de commerciële en maatschappelijke voorzieningen alsmede de collectieve parkeervoorzieningen is van belang voor het goed functioneren van Sloterdijk I Zuid. De concentratie van logistieke bewegingen aan de noordzijde van het plangebied maakt het mogelijk de zuidzijde autoluwer te maken. Dit versterkt bovendien de fysieke relatie met de parkzone en daarmee het Toekomstbestendig Westerpark. Bij voorkeur zijn de logistieke routes uit het gebied zo direct mogelijk, gericht op de twee geregelde kruispunten. Voor laden en lossen en voor koeriers worden er voorzieningen getroffen. Er komt een laad- en losstrook aan de Transformatorweg en laad- / losvakken in de overige straten.



Huisvuil en bedrijfsafval worden inpandig opgeslagen tot het opgehaald wordt. In het straatprofiel wordt prioriteit gegeven aan de verblijfskwaliteit. Parkeren van auto's, scooters, fietsen, et cetera van zowel bewoners, bezoekers als bedrijven gebeurt op eigen terrein, uit het zicht van de openbare weg. De programmatische verdeling over de blokken houdt rekening met de logistieke bewegingen en de parkrand. Hieronder staat een schematische weergave van de mogelijke ontwikkeling door coalities / collectieven per bouwveld / blok.



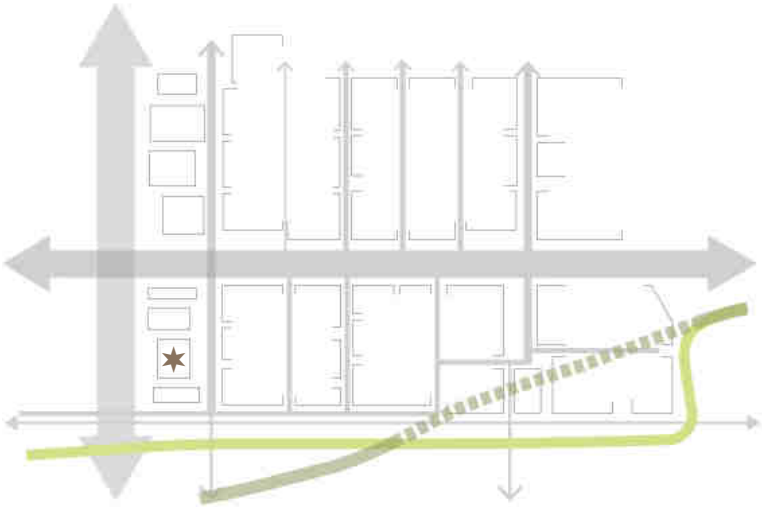


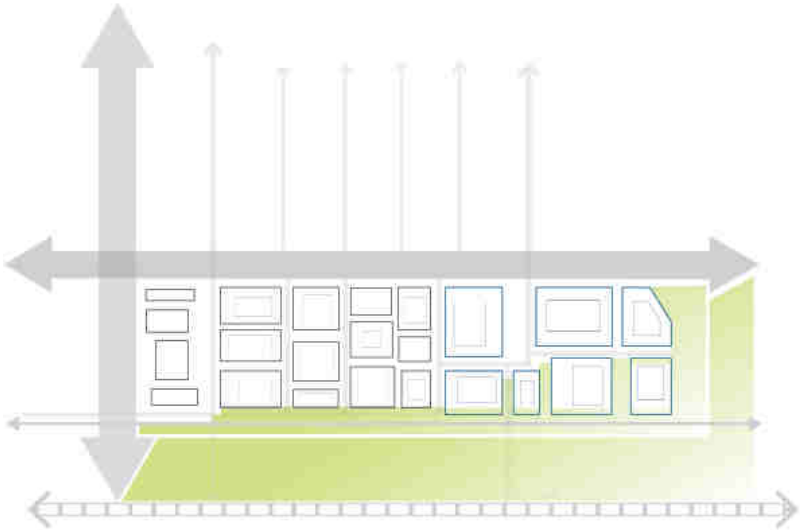
. BIJZONDERE CULTUURHISTORISCHE ELEMENTEN

Uit het onderzoek in opdracht van de gemeenteraad naar de cultuurhistorische waarden in Haven-Stad, zijn enkele gebouwen (waaronder het Einsteingebouw) hoog gewaardeerd alsmede de oude IJdijken. Bij de planuitwerking dient onderzocht te worden hoe deze cultuurhistorische waarden te combineren zijn met de gewenste transformatie.

De verdichting van de stad heeft consequenties voor het gebruik van de openbare ruimte en parken. Goede bereikbaarheid van het aangrenzende groen en de functies in het park vergroot de leefbaarheid van Sloterdijk I Zuid.

De oude dijkloop van de Spaarndammerdijk, donkergroene lijn in onderstaande afbeelding, is aanleiding om de groene kwaliteiten van het Toekomstbestendig Westerpark zo veel als mogelijk het gebied in te trekken. Het sterke orthogonale patroon van straten en blokken kent een verbijzondering aan de zuid- en oostzijde. Deze blokken staan gedeeltelijk in het Toekomstbestendig Westerpark omdat rijbanen voor gemotoriseerd verkeer hier geen barrière vormen. De wenselijke verbindingen met / door het Toekomstbestendig Westerpark liggen niet binnen de scope van dit project, maar worden in dat project verder doordacht.







. ZONERING VOORZIENINGEN

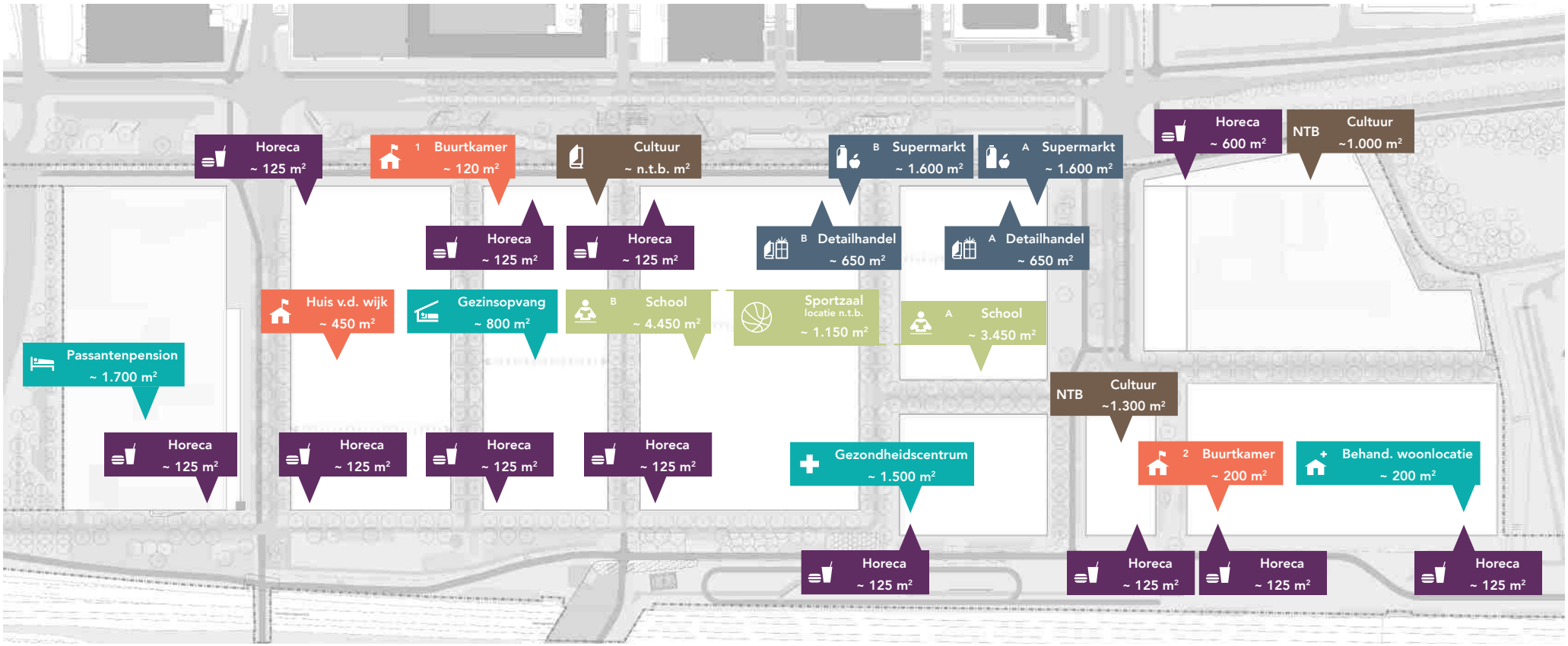
Een hoogstedelijk gebied kent een hoge mate van functiemenging. Deze menging is niet gelijkmatig maar kent een zekere mate van zonering en concentratie vanwege toekomstige routes, knooppunten en vanwege bijvoorbeeld logistiek of milieutechnische randvoorwaarden. Aan de noordzijde komt het accent meer op werken te liggen en aan de zuidzijde meer op wonen.

Vanwege milieucondities veroorzaakt door spoor, weg en haven heeft het middengebied de beste vestigingsvoorwaarden voor de maatschappelijke voorzieningen. Een verbindende route dwars door de blokken genereerd de condities om hier functies aan te koppelen die een kwalitatieve verblijfskwaliteit verlangen in de luwte van de productieve en stadsverzorgende bedrijvigheid en de doorgaande verbindingen.

. VOORZIENINGENKAART

Legenda

- Huis van de wijk/buurtkamer
- School
- Sportzaal
- Behandel woonlocatie
- Gezondheidscentrum
- Passantenpension
- Gezinsopvang
- Kleinschalige culturele buurtvoorziening
- Horeca
- Supermarkt
- Detailhandel



. RAAMWERK OPENBARE RUIMTE

De openbare ruimte wordt ingericht voor gebruik door bewoners, bezoekers, werknemers en bedrijven. Voetgangers en fietsers krijgen de hoofdrol. In het algemeen geldt dat de openbare ruimte rustig en vrij van obstakels wordt ingericht. Dit heeft consequenties voor het parkeren op straat. Zowel fiets- als autoparkeren vindt plaats op de kavels. Ten behoeve van de bedrijvigheid worden hier en daar laad- en losplekken aangebracht. In de smalle straten wordt de verlichting tussen de gevels gehangen. En wordt het autoverkeer afgescheiden van de voetgangers met behulp van groenvlakken.

Binnen de blokken komen verbindingen tussen de noord-zuidlopende dwarsstraten met een kleinschalig en vriendelijk karakter. Deze vergemakkelijken het doorkruisen van het gebied voor langzaam verkeer en maken de aanliggende entrees van bijvoorbeeld maatschappelijke voorzieningen openbaar toegankelijk. Deze verbindingen sluiten naadloos aan op de openbare ruimte.

De inrichting kent flexibiliteit om zich in de toekomst op eenvoudige wijze aan te kunnen passen. Daarmee kan de inrichting meebewegen met de dynamiek van het gebied. De openbare ruimte wordt zo veel mogelijk groen, circulair en rainproof ingericht met comfort door de seizoenen heen (in relatie tot wind, zon / schaduw, beschutting). Daarbij wordt ook meegewogen of er duurzaam beheer kan worden toegepast.

Wie in Sloterdijk I Zuid wil bouwen (en dus moet graven) heeft te maken met een te hoge grondwaterstand en een gemeentelijke norm voor kruipruimteloos bouwen. Het plangebied moet worden opgehoogd, de consequentie hiervan is dat er een watergang aangelegd moet worden in de Transformatorweg

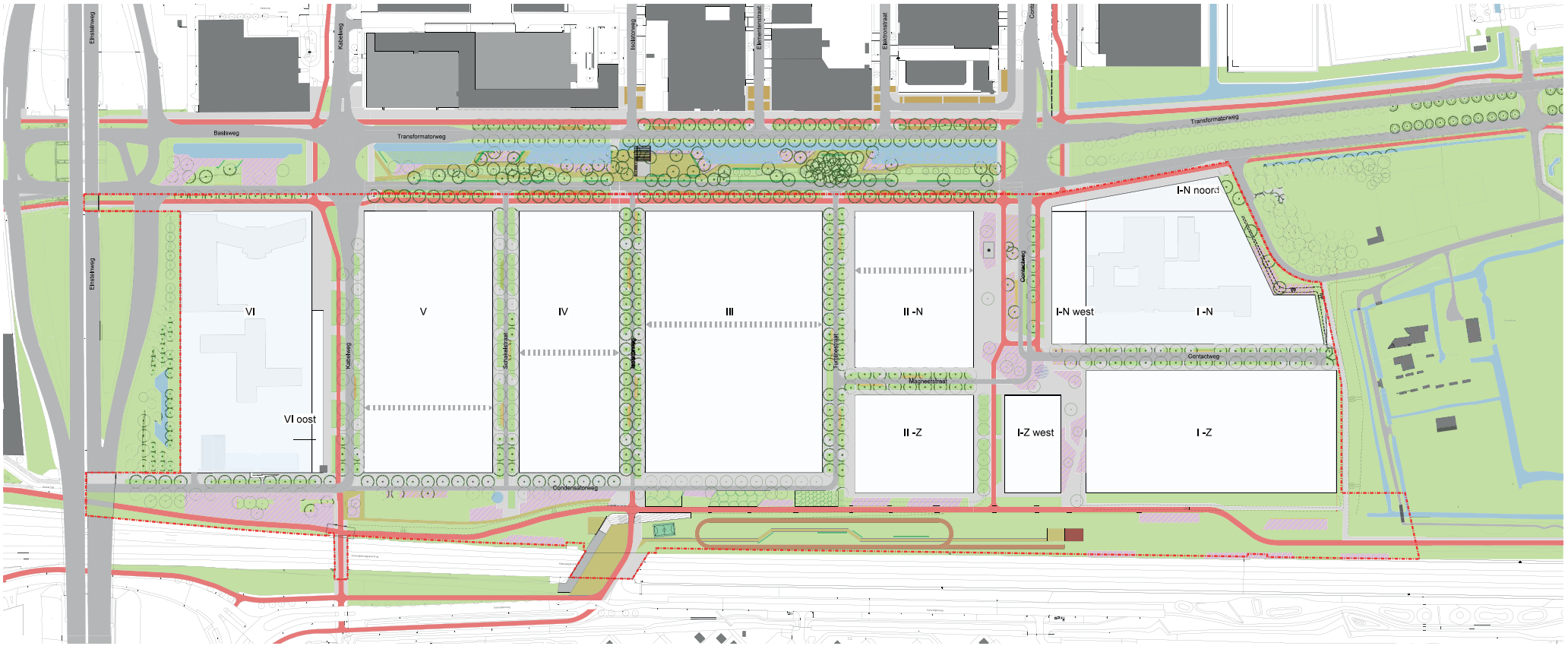
De aanwezigheid van kabels en leidingen voor wijkdistributie en van diverse hoofdtransportleidingen legt beperkingen op aan de inrichting van de openbare ruimte. Bodem- en milieuonderzoek toont aan dat er sprake is van lichte verontreiniging. Ook ondergrondse obstakels als archeologische restanten, explosieven en de aanwezigheid van een oergeul kunnen de ontwikkelingen beïnvloeden. Deze aspecten dienen in de planvoorbereidingsfase verder onderzocht te worden.

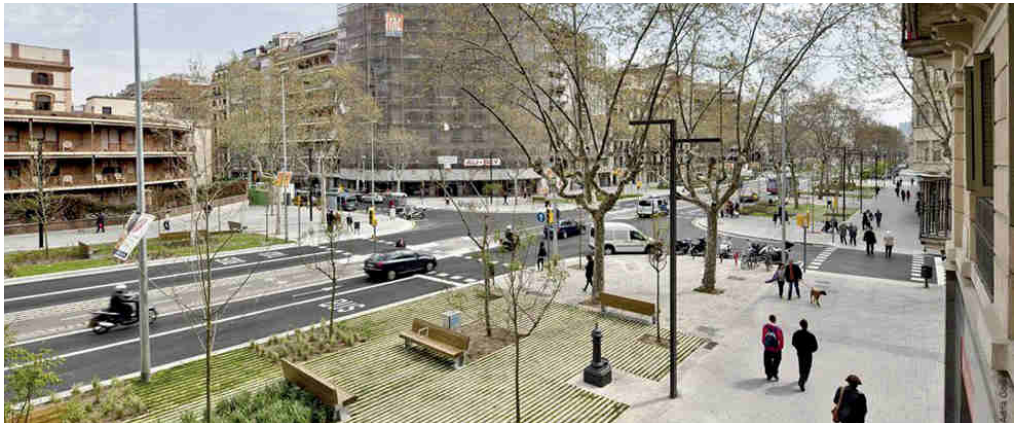
De aanwezige flora en fauna genieten bescherming op basis van de Wet Natuurbescherming en de aanwezige bomen vertegenwoordigen een monetaire waarde. Al deze thema's beïnvloeden de transformatie en zullen onderwerp van nader onderzoek zijn in de planvoorbereidingsfase.

De keuze voor een gefaseerde ontwikkeling per blok of groot deel van een blok verhoogt de complexiteit in voorbereiding en realisatie. Het gefaseerd ophogen van het gebied heeft consequenties voor de huidige ligging van de kabels en leidingen, die daarom gefaseerd vervangen moeten worden.



. ILLUSTRATIEVE WEERGAVE RAAMWERK OPENBARE RUIMTE



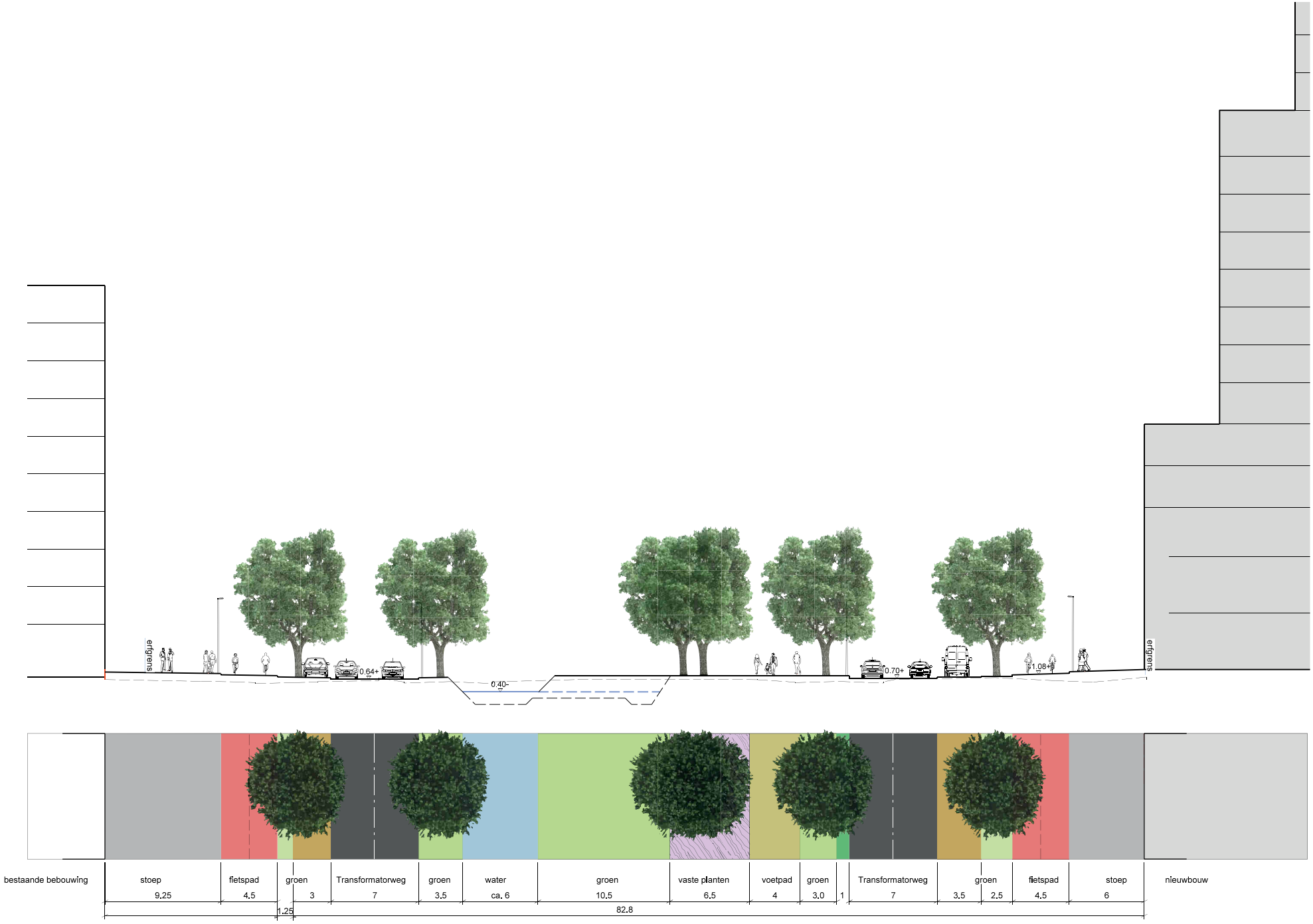




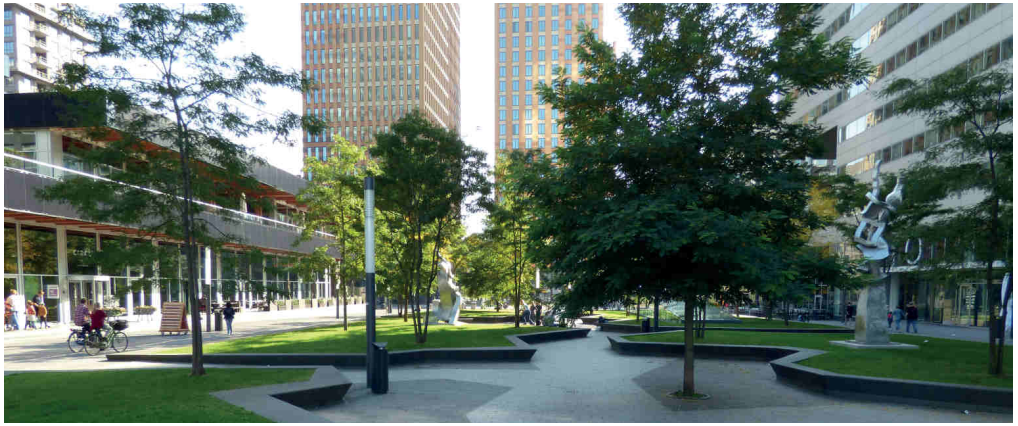
. TRANSFORMATORWEG

De Transformatorweg blijft voorlopig een doorgaande weg, maar zal op termijn worden afgewaardeerd door het aantal rijbanen te verminderen. De Transformatorweg krijgt een andere inrichting, met behoud van het huidige groene karakter. In de middenstrook komt een watergang die extra kwaliteit zal geven, met een parkachtige verblijfsruimte eromheen. De entrees van het gebied bij de Transformatorweg worden gemarkeerd, bijvoorbeeld met kunst.

De indeling van de Transformatorweg bestaat uit een aantal zones voor verschillende gebruikers. Langs de gevels is aan weerszijden voldoende ruimte voor voetgangers. Voor de fietsers zijn er aan weerszijden fietspaden aangelegd in twee richtingen. Voor het autoverkeer zijn er twee rijstroken in beide richtingen. In studie is nog de inpassing van een HOV-busverbinding. Naast de rijbaan is in de definitieve situatie nog ruimte voor laden en lossen op trottoirniveau. Door ruim bemeten laad- en losvakken kunnen bedrijven aan de Transformatorweg op een veilige manier worden bevoorraad.


erfgrens
0.64+
0.40-
0.70+
1.08+
erfgrens
bestaande bebouwing
stoep 9.25
fietspad 4.5
groen 3
Transformatorweg 7
groen 3.5
water ca. 6
groen 10.5
vaste planten 6.5
voetpad 4
groen 3.0
1
Transformatorweg 7
groen 3.5
2.5
fietspad 4.5
stoep 6
nieuwbouw
1.25
82.8

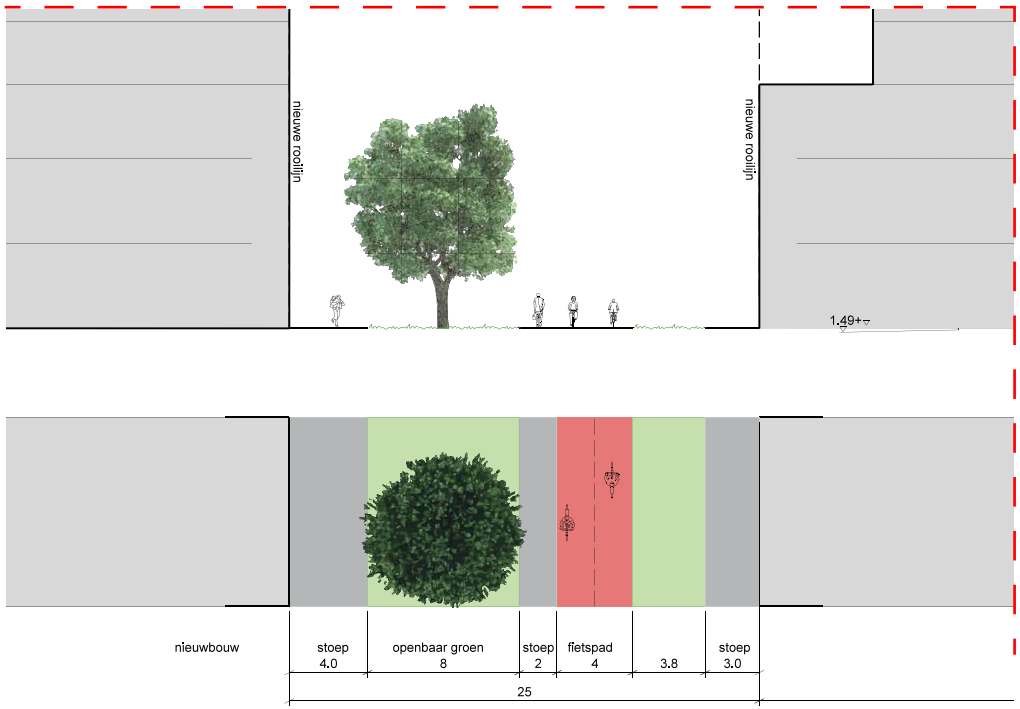




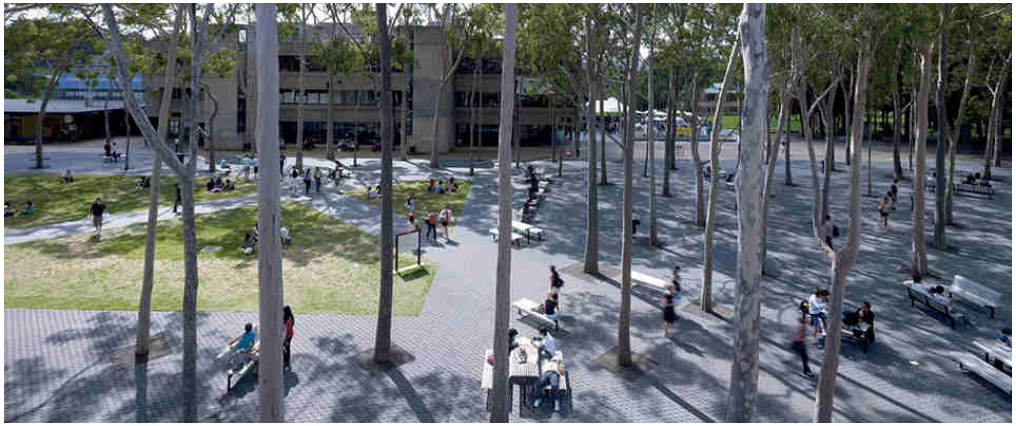
. CONTACTWEG

De Contactweg wordt opnieuw ingericht tot een stedelijk verblijfsgebied. De nieuwe rooilijnen zullen dichter bij elkaar liggen dan in de huidige situatie. Er zal door de extra ruimte benodigd ten behoeve van publiekaantrekkende functies in de aanliggende bouwblokken aan de westzijde, sprake zijn van een assymetrisch profiel.

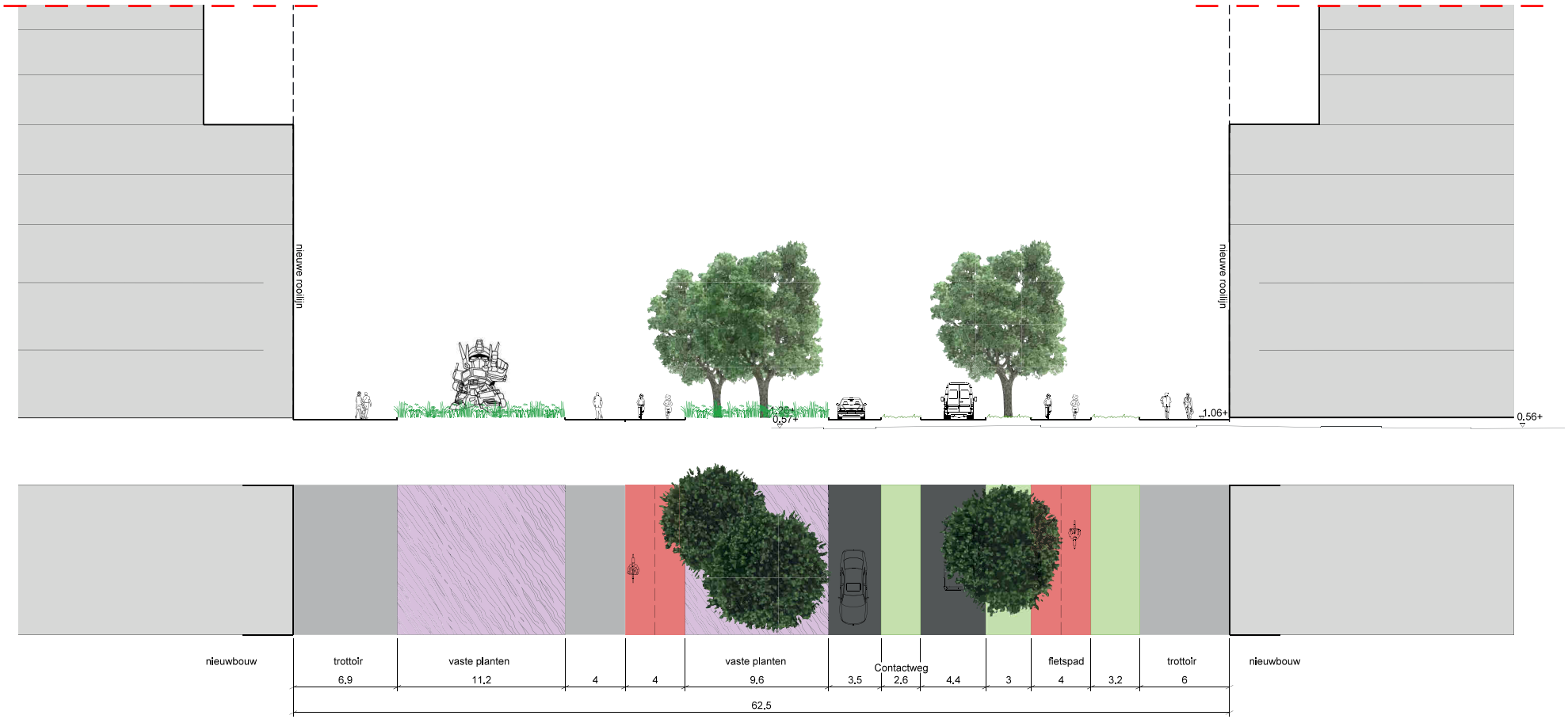
De Sloterdijkerweg en het zuidelijke deel van de Contactweg zullen als doorgaande autowegen uit het wegennet worden gehaald en alleen nog toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer, fietsers en voetgangers. Hierdoor is het mogelijk ten zuiden van de Magneetstraat een stedelijk verblijfsgebied aansluitend op de parkstrook te realiseren.










nieuwe rooilijn
nieuwe rooilijn
0,57+
1,06+
0,56+
nieuwbouw
trottoir
6,9
vaste planten
11,2
4
4
vaste planten
9,6
3,5
Contactweg
2,6
4,4
3
fietspad
4
3,2
trottoir
6
nieuwbouw
62,5

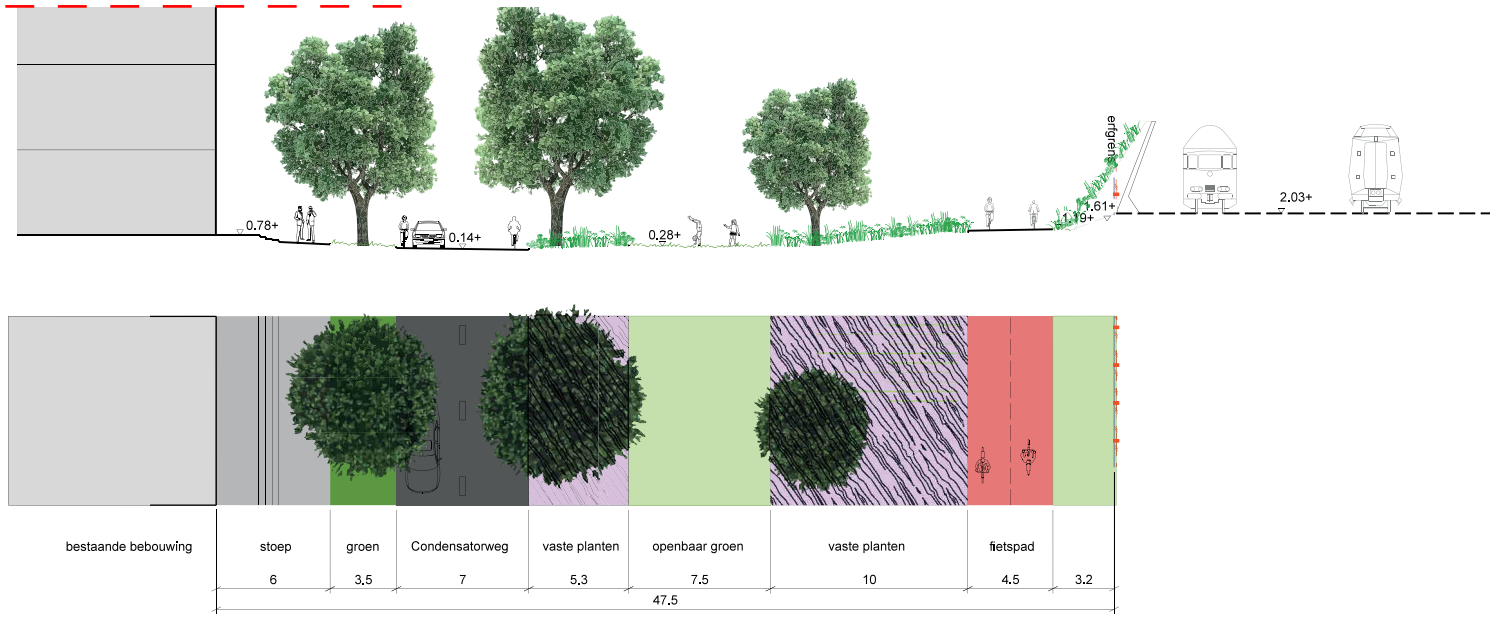


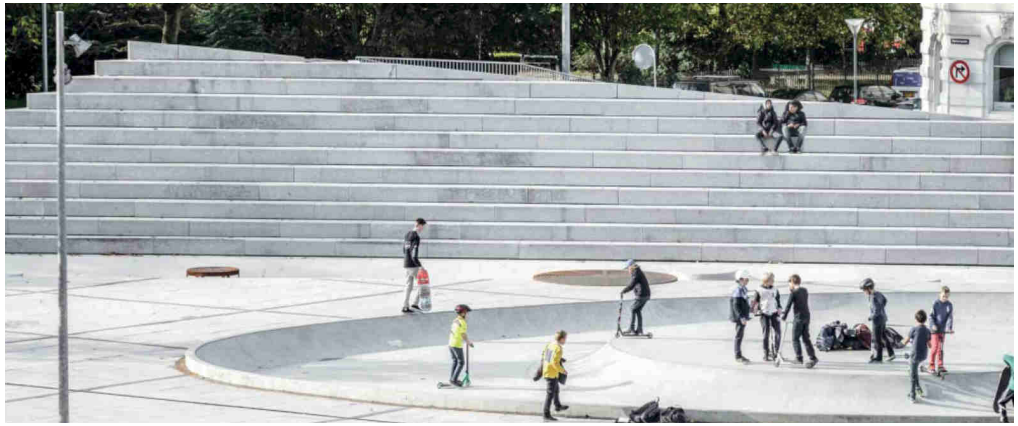


. PARKRAND

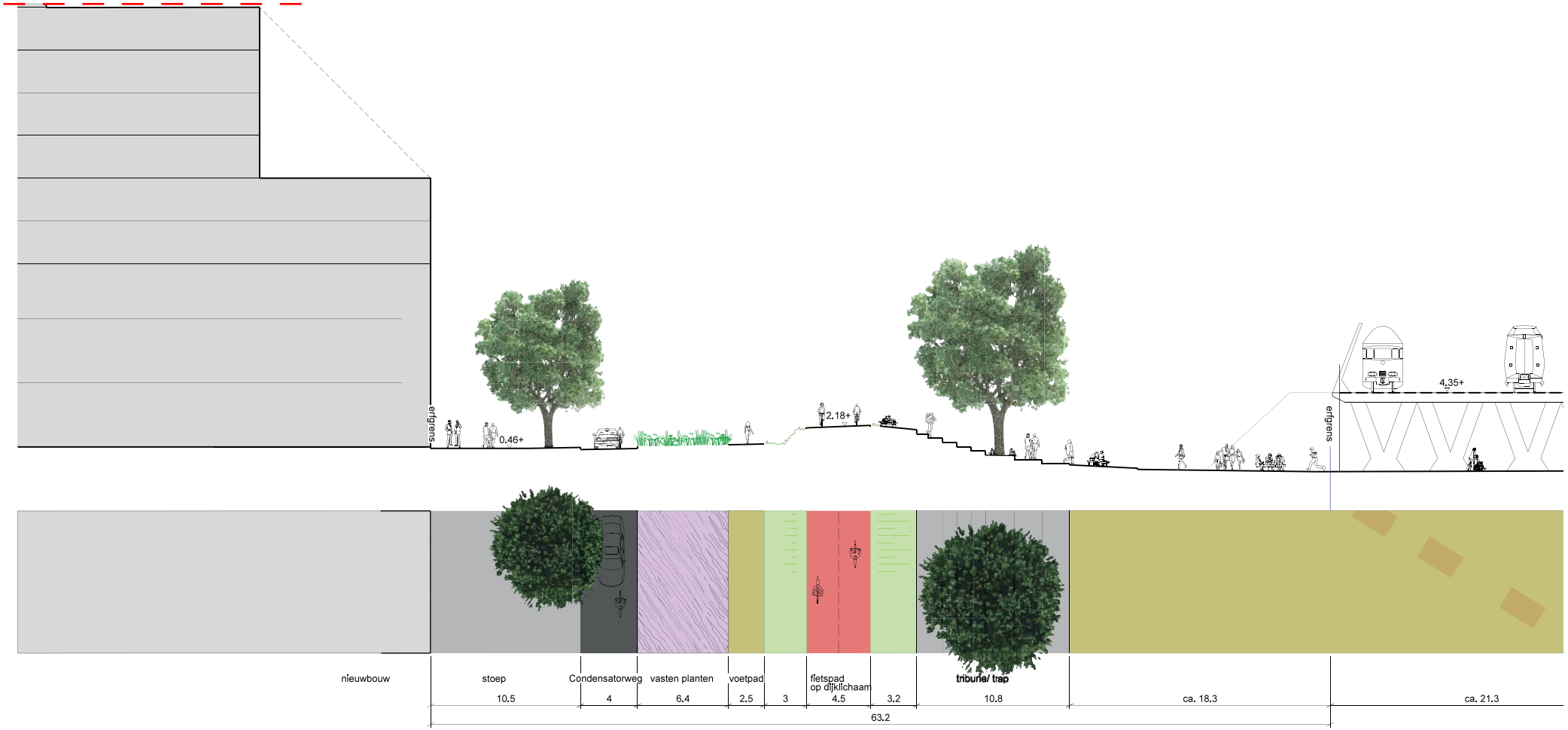
De zuidrand wordt als parkstrook ingericht met veel voorzieningen die je in een park kunt verwachten. Met sport-, spel- en speelplekken, maar ook met ruimte om te wandelen door het groen. De parkrand van Sloterdijk I Zuid kan een zonnige groene boulevard met terrasjes worden. Aan de oostkant wordt het wandelpad op de bestaande dijk toegankelijk gemaakt, ook daar begint het Toekomstbestendig Westerpark.

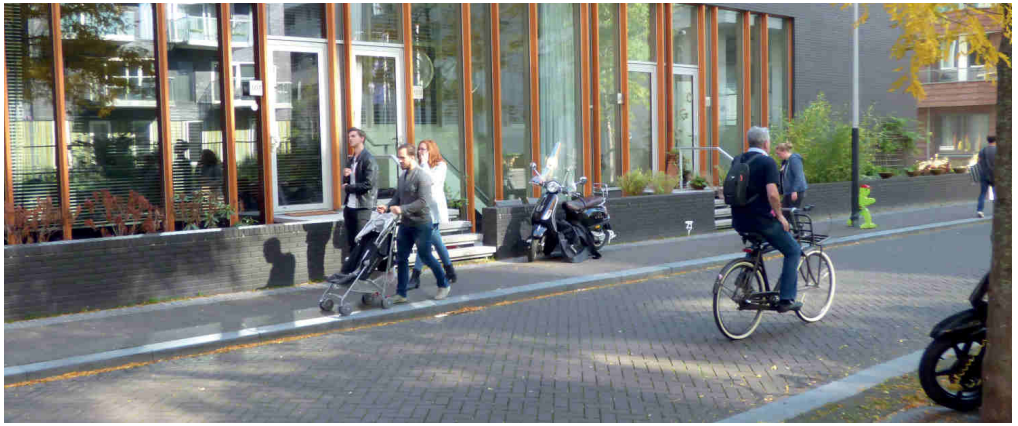
Veel mensen zullen via de parkstrook naar en van Station Sloterdijk lopen en fietsen. Door te zorgen voor een mooie overgang naar het groen, ontstaat een zone met ruimte voor terrasjes, zitjes, speelplekken en andere vormen van recreatie. Tussen de Isolatorweg en de Turbinestraat komen heuvels in het grasveld die uitnodigen tot bewegen. Een aantal plekken wordt met verschillende functies en een speciale inrichting bijzonder gemaakt.








erfgrens
0.46+
2.18+
4.35+
erfgrens
nieuwbouw
stoep
10.5
Condensatorweg
4
vasten planten
6.4
voetpad
2.5
3
fietspad
op dijklichaam
4.5
3.2
triburie/ trap
10.8
ca. 18.3
ca. 21.3
63.2





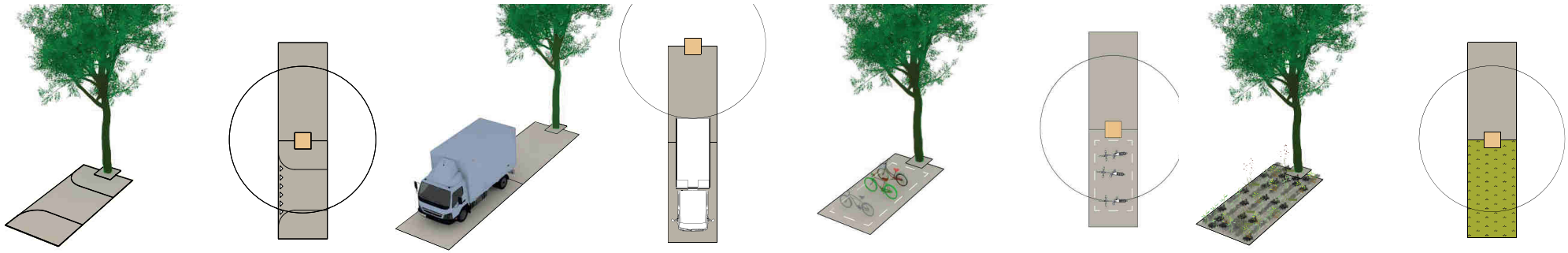
. DWARSSTRATEN

Het gebied wordt autoluw, dat gebeurt door in veel straten eenrichtingsverkeer te introduceren. Vanaf de Transformatorweg komend zijn alle dwarsstraten voor autoverkeer in te rijden. Ontsluiting van de wijk vindt plaats bij de Contactweg en de Kabelweg, daar is tweerichtingsverkeer en zijn de oversteekplaatsen van de Transformatorweg. Parkeren gebeurt op eigen terrein, uit het zicht van de openbare weg.

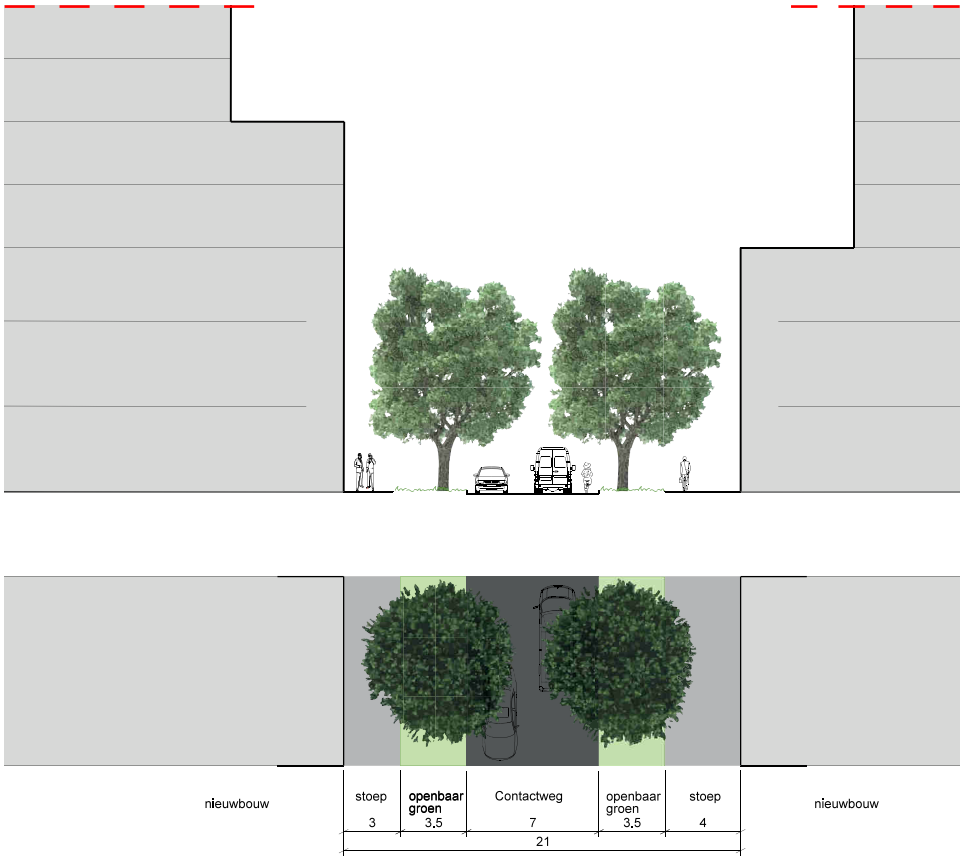
De noord-zuidlopende dwarsstraten zijn de verbindende schakel tussen het park, metrostation Isolatorweg en de haven. De straten hebben naast de verkeersfunctie heel duidelijk een verblijfsfunctie. Levendige plinten met voorzieningen, entrees naar de woongebouwen en bedrijfsruimten begeleiden de route.

In de openbare ruimte is slechts beperkte ruimte. Om de belasting op de openbare ruimte en de leefkwaliteit te beperken, mag laden en lossen alleen op bepaalde locaties en tijden (venstertijden) en dienen programmaonderdelen als auto- en fietsparkeren, afval en dergelijke allemaal binnen de blokken opgelost te worden. Afgifte van goederen – zoals pakketjes voor bewoners – wordt geconcentreerd op een aantal locaties, in combinatie met collectieve entrees.

Door het autoluwe karakter van de dwarsstraten is het mogelijk het auto en fietsverkeer te mengen op de rijbaan. Met behulp van groenstroken wordt het rijdend verkeer gescheiden van de wandelaars. De groenstroken verbinden de twee zijden van de rijbaan. Deze worden met bomen en een onderbeplanting van bijvoorbeeld lage siergrassen ingericht. Zicht van de ene kant naar de andere kant van de straat is essentieel voor de sociale veiligheid en overzicht.




nieuwe rooilijn
0.55+
0.50+
0.65+
erfgrens
nieuwbouw
stoep
4
fietspad
4
openbaar groen
3.5
Kabelweg
7
openbaar groen
4.5
stoep
3.5
nieuwbouw
26

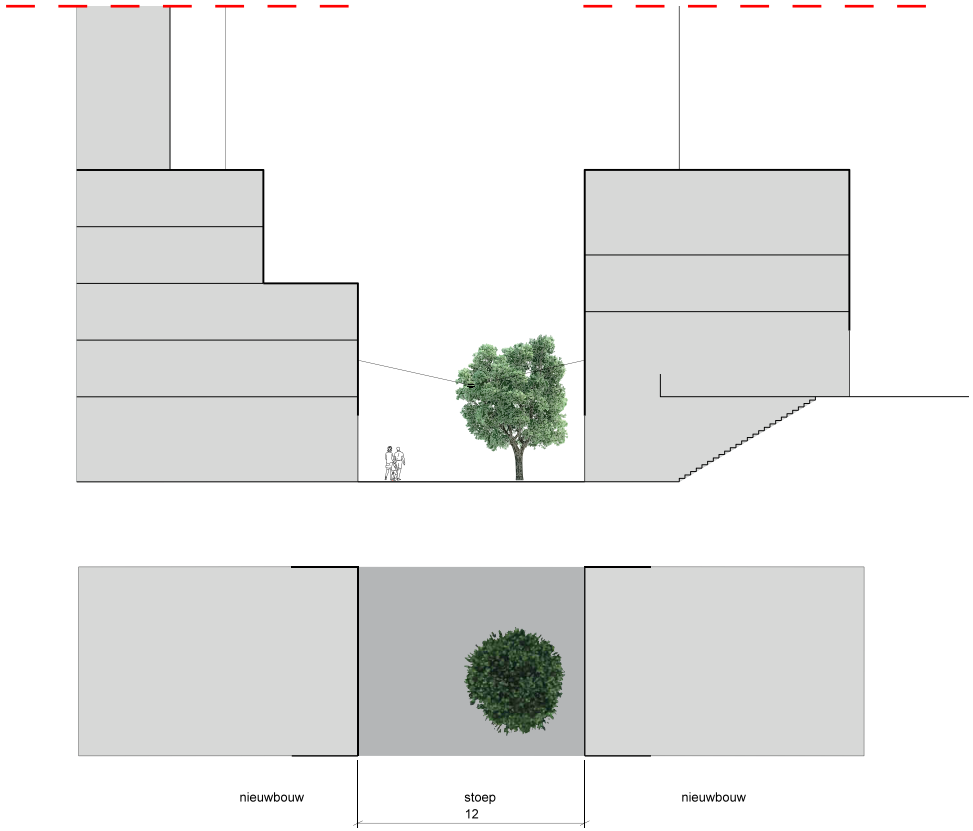

nieuwbouw
stoep
3
openbaar groen
3,5
Contactweg
7
openbaar groen
3,5
stoep
4
nieuwbouw
21



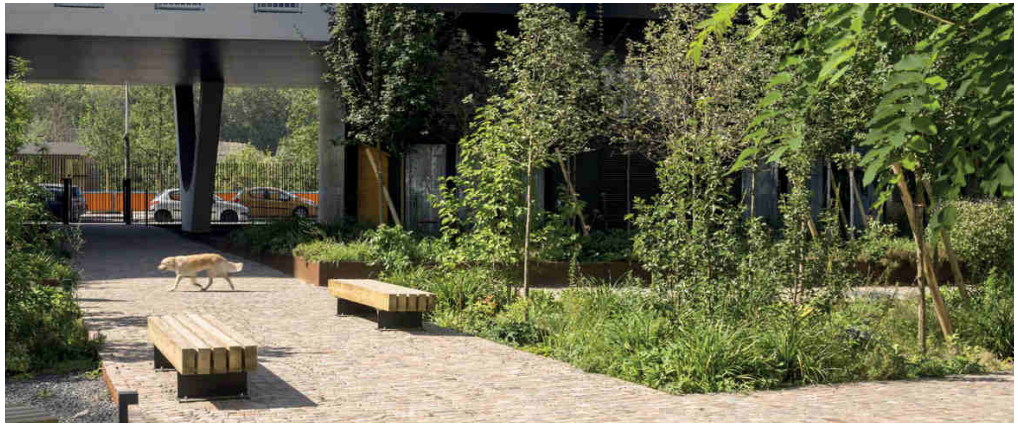


. TUSSENSTRATEN

De tussenstraten die dwars door de blokken de noord-zuidlopende straten verbinden hebben een kleinschaliger karakter. Er is geen verkeer en er wordt gewoond, gewerkt en bijzondere functies als scholen krijgen er hun plek. Het streven is een mix van functionaliteit, levendigheid, rust en privacy.







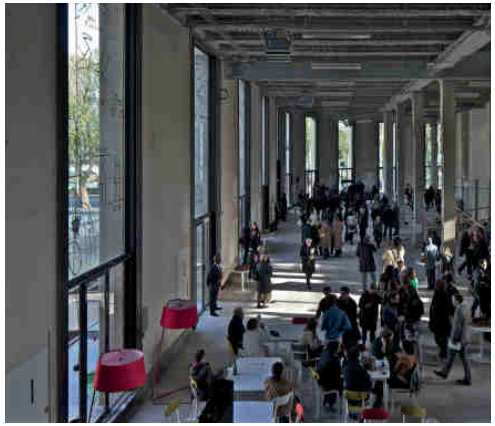
















. PROFIELOPBOUW

De bebouwing krijgt een compact stedelijk karakter. Met straatwanden die worden gevormd door bouwblokken met een basishoogte van 20 tot 30 meter. Daarboven is sprake van hoogbouw / accenten tot 45 meter. Incidenteel op markante locaties en verspreid gesitueerd komen solitaire torens tot maximaal 60 meter hoog. De straten blijven licht en de bovenbouw is niet dominant in de openbare ruimte. Functies in de bovenbouw hebben door ‘setbacks’ een grotere onderlinge afstand, waardoor uitzicht, bezonning en privacy van de woningen en het daklandschap verbeteren.

De plint krijgt invulling met een divers programma. Hiervoor is een minimale hoogte tussen 4.5 en 12 meter benodigd. Er is sterke interactie tussen binnen en buiten; levendigheid en dynamiek zijn van groot belang voor een duurzaam functionerende stad. Om de levendigheid en dynamiek vast te kunnen houden is het nodig om het gebruik van de plintlagen zo flexibel mogelijk te maken in de tijd. De demografie en de economie kunnen veranderen per decennium; de gebouwen staan er als het goed is veel langer. Juist de plinten kunnen de ruimte bieden om veranderingen in gebruik te accomoderen. Belangrijker dan precies te bepalen en voor te schrijven welke functies waar in de plinten moeten komen, is het zaak voor condities te zorgen die leiden tot flexibiliteit en de mogelijkheid om door de decennia heen van typen functies te verwisselen.

Door het situeren van diverse functies met verschillende dagritmes ontstaat een levendige straat over een groot gedeelte van de dag. Voorkomen moet worden dat in straten na bijvoorbeeld zes uur geen licht meer aan is in de plintlagen. Niet elke straat hoeft overal levendig te zijn. In de hiërarchie van straten zijn rustiger straten juist ook gewenst. Zo zullen de routes naar het openbaar vervoer meer levendigheid kennen dan de andere dwarsstraten en zijn de tussenstraten juist rustig en kleinschaliger van karakter. De situering en vormgeving van plekken waar je graag langer wilt verblijven sluiten hierop aan. Deze hebben een menselijke maat en bevorderen de interactie met gebouwen en straten.

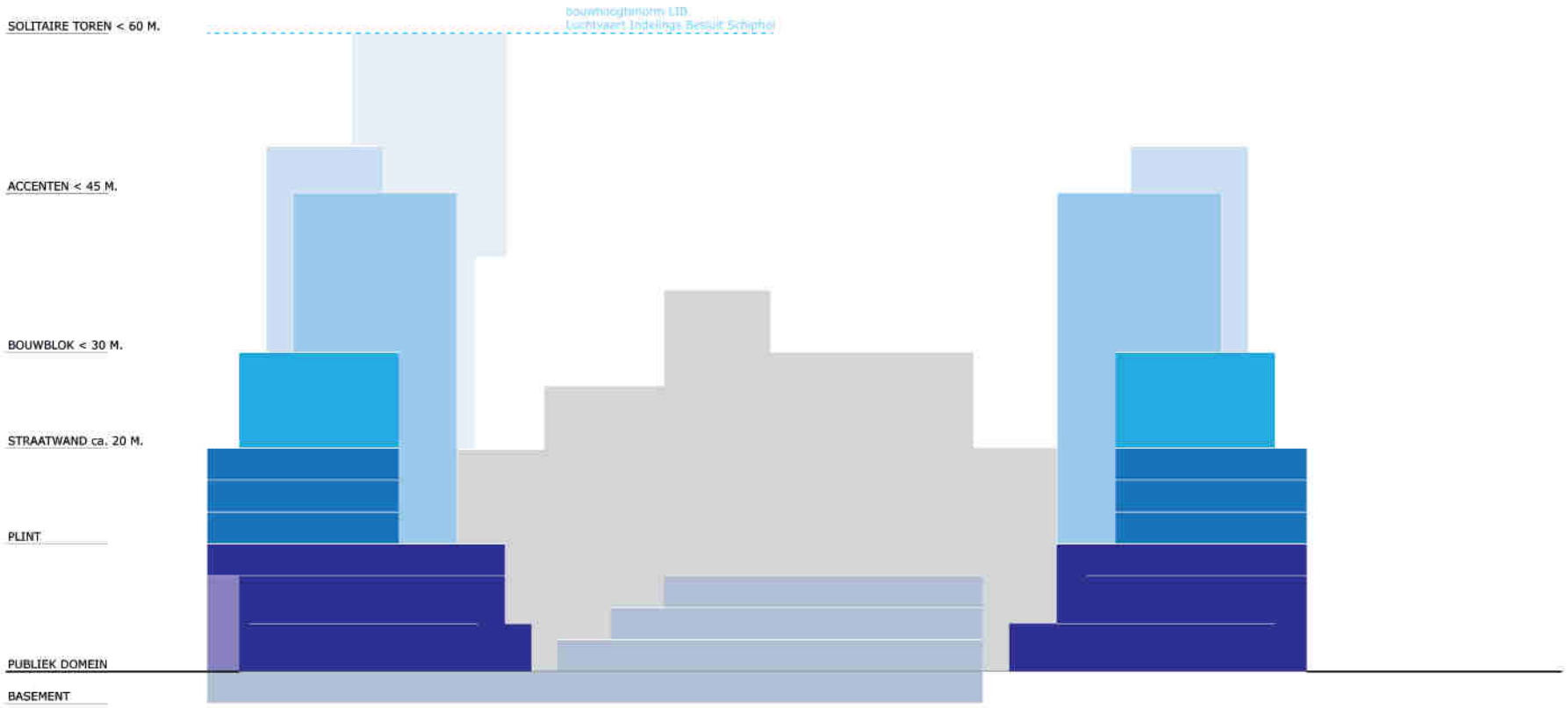
Rond het bouwblok ligt een overgangszone, ook wel ‘encroachmentzone’ genoemd. Dit is een strook van zo’n 0,5 meter breed die gebruikt kan worden om een prettige interactie tussen de straat en de gebruikers van de gebouwen tot stand te brengen. De halve meter werkt als een soort buffer tussen verblijven en verplaatsen. Zodoende is er contact mogelijk, maar sta je elkaar niet in de weg als iemand net de deur uit komt lopen.










SOLITAIRE TOREN < 60 M.
bouwhoogtenorm LIB
Luchtvaart Indelings Besluit Schiphol
ACCENTEN < 45 M.
BOUWBLOK < 30 M.
STRAATWAND ca. 20 M.
PLINT
PUBLIEK DOMEIN
BASEMENT



FUNCTIO

IV. FUNCTIONELE EISEN



. MOBILITEIT EN LOGISTIEK

De hoge bebouwingsdichtheid genereert veel verkeer. Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden, is vermindering van het autoverkeer in combinatie met hoogwaardig openbaar vervoer en een kwalitatief hoogwaardig langzaam verkeersnetwerk een voorwaarde. De doelstelling is om de volgende verhouding in verkeersbewegingen (modal split) te bewerkstelligen; hoogwaardig openbaar vervoer 30%, fiets 30%, voetganger 25% en auto 15%.

Er zullen meer duurzame vervoersconcepten worden geïntroduceerd. Er wordt ingezet op een verschuiving van investeren in dure garages voor individuele parkeerplaatsen naar ruimte voor slimme vervoersconcepten zoals autodelen, 'Mobility As A Service' (MaaS), collectieve deelconcepten voor zowel (elektrische) auto's als fietsen. Hierdoor zal het aantal aan te realiseren inpandige parkeerplaatsen dalen. De straten zijn vrij van geparkeerde vervoermiddelen. Parkeren van auto's, fietsen, et cetera. van zowel bewoners, bezoekers als bedrijven gebeurt inpandig.



. DUURZAAME ENERGIE

Om de langetermijndoelstellingen (Europees, landelijk en gemeentelijk) te kunnen realiseren, moeten deze nu worden verwerkt in de transformatieopgave van Sloterdijk I Zuid.

In lijn met de 'Ontwikkelstrategie & MER Haven-Stad', zijn de volgende doelen van kracht voor duurzaamheid:

- opwekking 20% meer duurzame energie in 2020 t.o.v. 2013;

- 20% minder energieverbruik in 2020 t.o.v. 2013;

- een CO2-reductie van meer dan 85% in 2050 (ten opzichte van 1990 conform het Klimaatakkoord van Parijs);

- nieuwbouw heeft een energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van 0,2 of zoveel lager volgens de geldende regelgeving (verwachting is verlaging naar 0,15 en verder).



. CIRCULARITEIT EN AFVAL

Circulair bouwen is het zo lang mogelijk (her) gebruiken van grondstoffen en bouwmaterialen. Minder bouwafval, meer herbruikbare materialen – dat alles om het gebruik van nieuwe grondstoffen en het energiegebruik bij het fabriceren van bouwmaterialen te beperken.

De gemeente wil dat het afvalscheidingspercentage omhoog gaat. Mits goed gescheiden is afval te beschouwen als grondstof. Het doel is om 65% van het huishoudelijk afval te scheiden in 2020 (tegen 27% in 2014). Belangrijk is dat het scheiden van grondstoffen en afval al in huis begint en dat praktische en comfortabele voorzieningen voorhanden zijn in de directe woonomgeving.

Voor Sloterdijk I Zuid is de inzet om de voorzieningen voor gescheiden grondstoffen- en afvalinzameling inpandig te realiseren. Het gaat hierbij om de afvalstromen plastic en drankkartons, papier en karton, glas, restafval, groente en fruitafval, en grof huishoudelijk afval.



. NATUURINCLUSIEF BOUWEN

Het bewust ontwerpen en inrichten van de openbare ruimte biedt veel kansen om de biodiversiteit in de stad te vergroten, door de omgeving met vaak ook relatief kleine en goedkope maatregelen geschikt te maken voor allerlei soorten dieren en planten, inclusief soorten die het thans moeilijk hebben.

Daarbij valt te denken aan bijvoorbeeld; neststenen voor huismussen, gierzwaluwen en spreeuwen, (inbouw)kasten voor vleermuizen, maar ook aan een slimme aanleg van groen en water en de keuze voor bloemen et cetera. Natuurinclusief bouwen kan bovendien bijdragen aan een klimaatbestendige stad (Rainproof, tegengaan van hittestress), bijdragen aan de ecologische structuur van Amsterdam, uitnodigen tot beweging en spel en bijdragen aan de schoonheid van de stad en de gezondheid van haar inwoners.



. KLIMAATADAPTATIE

In het extremer wordende klimaat en de verdere verdichtende stad is een extra inspanning nodig om de stad hemelwaterbestendig (rainproof) te maken en ervoor te zorgen dat de stad op warme dagen niet te heet wordt (hittestress effect).

Sloterdijk I Zuid moet rainproof gemaakt worden, vanwege de hoge grondwaterstand en het relatief hoge overstromingsrisico. Bij de inrichting van alle buitenruimte wordt rekening gehouden met het tijdelijk opvangen en vasthouden van hemelwater tijdens steeds vaker voorkomende extreme buien. De kavels moeten een regenbui kunnen bergen van minimaal 60 mm per uur en dat water in minimaal 24 uur vertraagd afvoeren met een constant debiet.

Een verdichtende stad kan op warme dagen erg heet worden. Voor kwetsbare groepen kan het verblijf in de stad ondraaglijk worden en voor gezondheidsproblemen zorgen. Het ontwerp van gebouwen en openbare ruimte moet bijdragen het verminderen van dit ‘hittestress-effect’.



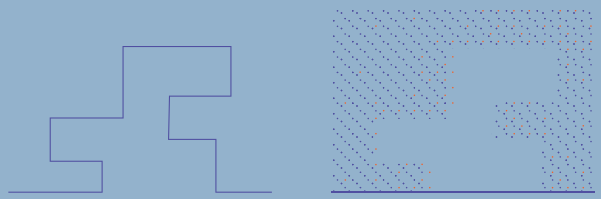
. LUCHT- EN GELUIDCONDITIES

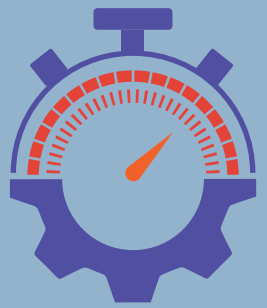
In de hoge dichtheid en de functiemenging waarmee de Sloterdijk I Zuid wordt ontwikkeld, is luchtkwaliteit een aandachtspunt. De inzet is om het huidig autogebruik zoveel mogelijk te beperken en elektrisch vervoer te stimuleren. Conform het beleid van Amsterdam mogen direct naast drukke wegen zoals de Transformatorweg geen nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd voor ouderen, mensen met een kwetsbare gezondheid, onderwijs of voor de opvang van minderjarigen.

Sloterdijk I Zuid kent een relatief hoge geluidsbelasting. Van alle kanten wordt de wijk belast door industriegeluid en weg- en spoorgeluid. Langs het spoor zal een geluidsscherm gerealiseerd worden. Met het toepassen van innovatieve wetgeving zoals de Stad- en Milieubenadering is het mogelijk om af te zien van dove gevels, mits bij het betreffende bouwplan (door marktpartij) compenserende maatregelen worden getroffen (waaronder bijvoorbeeld extra isolatie om burengeluid tegen te gaan).


VORM

. ORGANISERENDE PRINCIPES





. MATE VAN REGIE

Het regisseren van de ruimtelijke samenhang vindt plaats op blokniveau en is er vooral op gericht om de afstemming tussen de verschillende ontwikkelingen te waarborgen. Een ontwikkeling moet geen onmogelijkheden voor een andere ontwikkeling te weeg brengen.

De afgelopen jaren heeft de gemeente Amsterdam daarom vanuit haar faciliterende / regisserende rol gesprekken gevoerd en ateliers georganiseerd met de betrokken partijen binnen het gebied om tot gezamelijke beeldvorming te komen. Daarnaast moet een samenhangende blokontwikkeling de kwaliteit van de relatie tussen bebouwing en openbare ruimte waarborgen.

De gemeente zal zelf de openbare ruimte inrichten. Hiermee is de beoogde identiteit en de samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen voor wat betreft de openbare ruimte geborgd.

. BASISBLOKPASPOORT

Voor de blokken is in eerste instantie een Basisblokpaspoort opgesteld. In dit Basisblokpaspoort worden de uitgangspunten uit de Investeringsnota en het SKRK die voor de betreffende locatie van toepassing zijn, samengevat. Het Basisblokpaspoort legt daarmee de programmatische, financiële en (civiel) technische randvoorwaarden en de ambities met betrekking tot duurzaamheid vast. Wanneer een blok – of groot deel daarvan – in ontwikkeling wordt genomen, wordt in overleg / afstemming met de initiatiefnemers een Definief Blokpaspoort opgesteld.

Indien voldaan wordt aan de ambities en prestatie-eisen uit de Investeringsnota, het SKRK en het Basisblokpaspoort wordt een bestemmingsplan gemaakt dat passend is voor de ontwikkeling.

initiële erfpacht- en eigendomsituatie

coalitievorming en integrale planontwikkeling

herkaveling tot ontwikkeleenheden

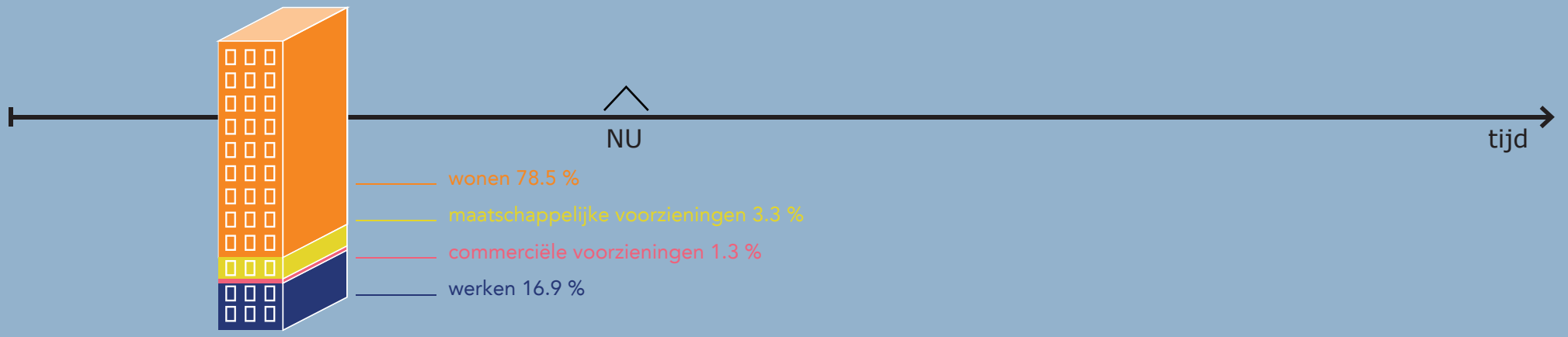
blokprincipe programmatisch functioneel

accent op werken en voorzieningen

accent op wonen en verblijven

blokprincipe ruimtelijk esthetisch

vastlegging in specifiek bestemmingsplan



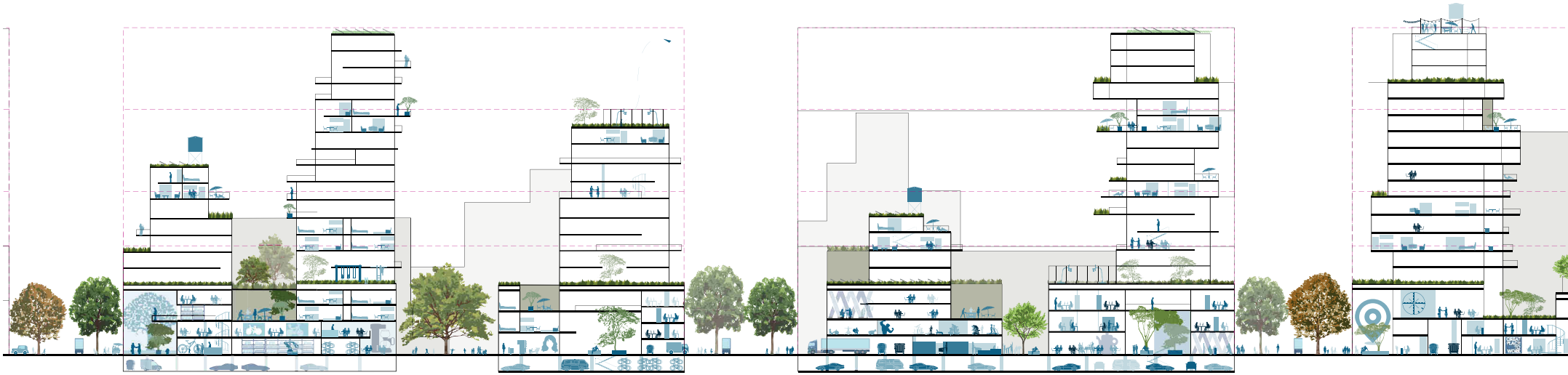

VORM

V. ONTWERP PRINCIPES

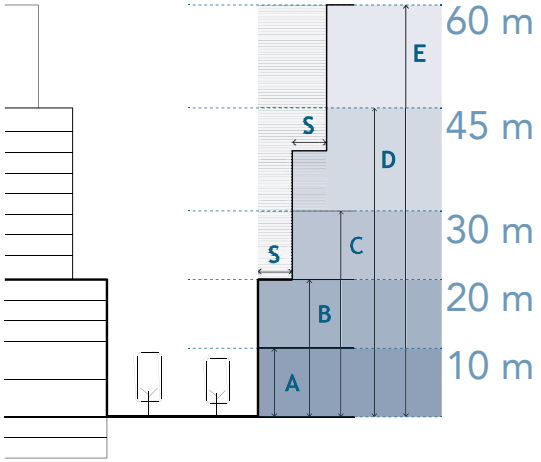
. STADSBEELD

Het bedrijfsgebied wordt getransformeerd naar een gebied met gemengde woon- en werkfuncties in een hoge dichtheid. De menging van het wonen met werkfuncties is flexibel en aanpasbaar en niet direct afleesbaar in de gevels. De karakteristieken van het stadsbeeld en de grote mate van menging met werkfuncties op gebouwniveau in Sloterdijk I Zuid is prototypisch voor de toekomstige bebouwing van Haven-Stad.

De structuur van het plangebied wordt bepaald door het handhaven van het bestaande stratenpatroon en bouwvelden. Het stratenplan met de intensief bebouwde bouwblokken en de bebouwing met een daklandschap van groenblauwe daken en terrassen bepaalt de alzijdige identiteit van het gebied als geheel. Ieder bouwblok heeft een grote mate van variatie en differentiatie in gebouwtypologie, bouwhoogte en vormgeving.



Illustratieve weergave Sloterdijk I Zuid

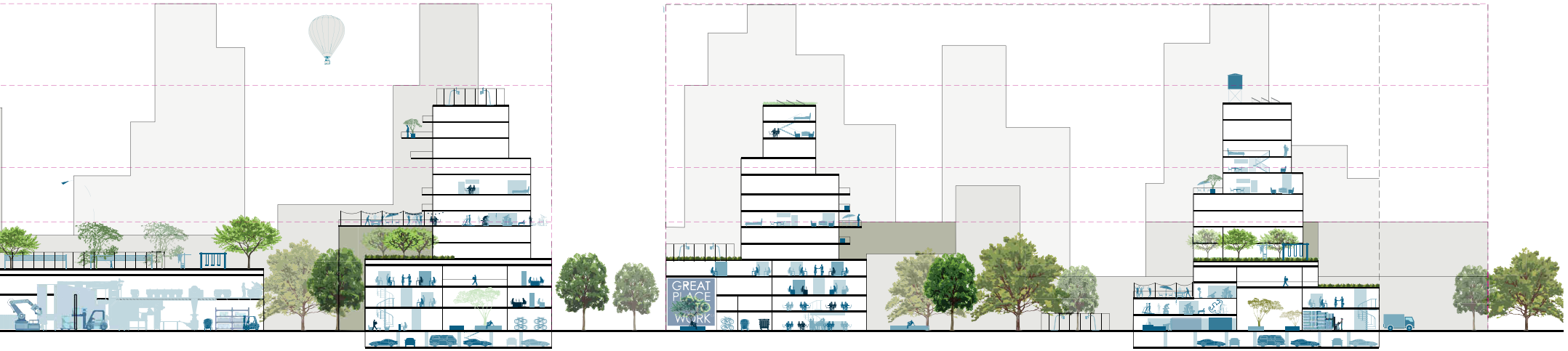


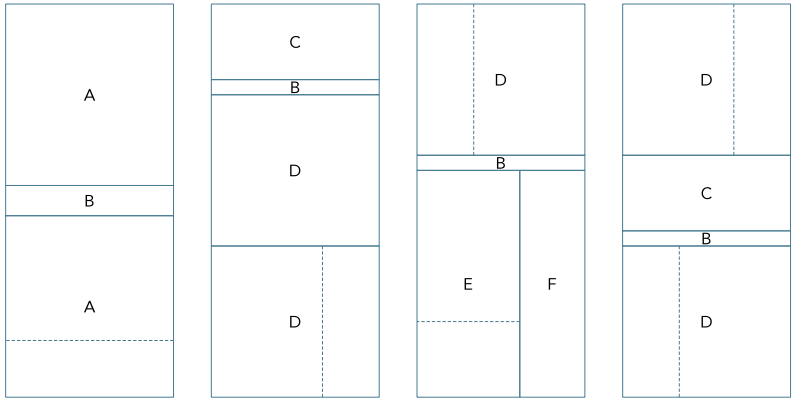
S SETBACK minimaal 5 meter

E TORENACCENT maximaal 60 meter
D HOOGBOUWACCENT tot circa 45 meter
C BOUWBLOK tot circa 30 meter
B STRAATWAND tot circa 20 meter
A PLINT tot circa 10 meter

De blokken vormen krachtige straatwanden die worden opgedeeld door tussenstraten, openingen en setbacks van hoogbouw. De noordzuid gelegen straten zorgen voor een aansluiting op het stratenpatroon van Haven-Stad. De opbouw van de bouwvolumes in de blokken bestaat uit compacte bebouwing met een bouwhoogte die varieert van globaal 8 tot 20 meter hoog. Daarboven is sprake van incidentele, trapsgewijs oplopende hoogbouw van globaal 30, 45 en 60 meter hoog. Setbacks dienen in ieder geval op maximaal 20 meter hoogte te worden gerealiseerd en tussen de 30 en 60 meter dient minimaal een tweede setback gemaakt te worden.

In het noordelijke deel is sprake van een hoger percentage werkfuncties die een relatie hebben met logistiek. In het midden van het gebied is een oostwest georiënteerde zone (en route) voor de situering van kwetsbare voorzieningen zoals scholen. Het patroon van straten en blokken is in de zuidoosthoek iets afwijkend. Het oude tracé van de Sloterdijk en de overgang naar de oude polder van St. Barbara zijn aanleiding voor een specifieke verkaveling en hoogteopbouw.



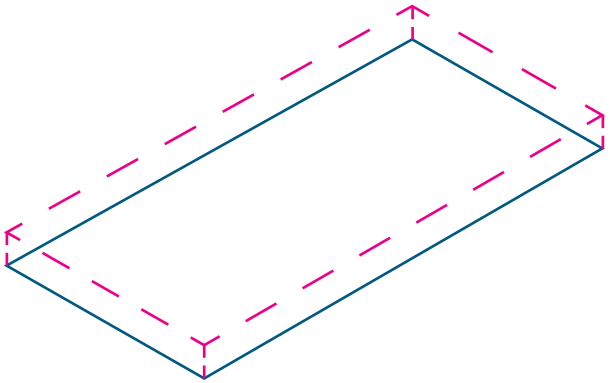


mogelijke coalities | ontwikkeleenheden

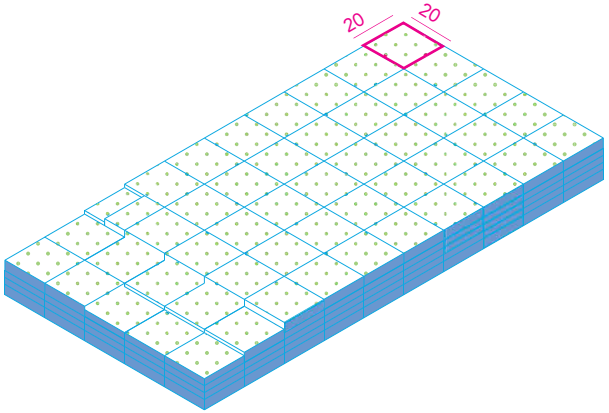
. COALITIES | ALLOCATIE VAN PROGRAMMA, DICHTHEID EN FUNCTIES

Kwaliteit van het stedenbouwkundig ontwerp en programmatische (her) verdeling is alleen te bereiken als de ontwikkeling van het gehele blok voorop staat. Economische belangen en eigendomsgrenzen moeten hierbij niet in de weg staan. Door stedelijke herverkaveling en het vormen van coalities / allianties is uitwisseling van programma en volume mogelijk. De ontwikkelende partijen gaan hierbij een samenwerking aan om het stedenbouwkundig ontwerp voor het blok te realiseren en de financiële consequenties rechtvaardig te verdelen over de eigendomssituaties. Het totaal programma / laadvermogen is als een platte pannenkoek uitgesmeerd over de blokken.

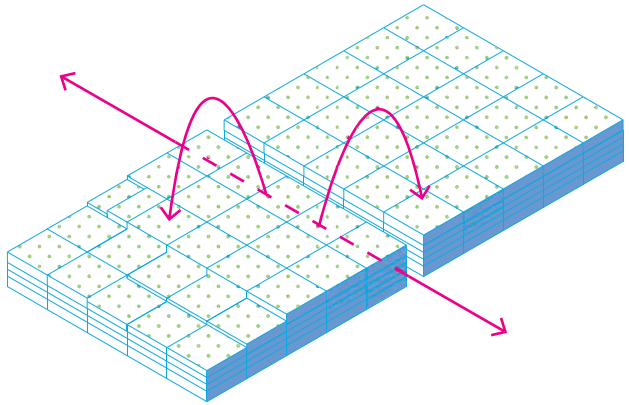
Om ruimtelijke kwaliteit te kunnen realiseren is programmatische (her) verdeling nodig. Zo is aan de Transformatorweg meer behoefte aan functies en levendigheid die passen bij de stadstraat en is aan de parkrand meer behoefte aan functies gericht op verblijf. Naast de wisselwerking met de openbare ruimte is het van belang naar de naast- en bovengelegen functies te kijken. De situering van binnenhoven, hoogteaccenten, collectieve entrees, logistiek en parkeervoorzieningen bepalen grotendeels de spreiding en concentratie van het laadvermogen over de blokken.



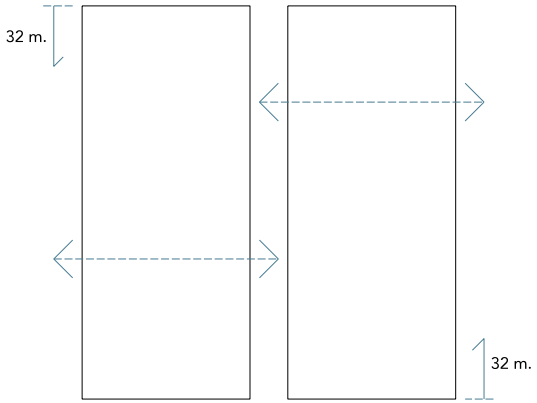
blokoppervlakte = basis voor programma



laadvermogen opgedeeld in basisunits van 20 x 20 meter



tussenstraat maken + blokprogramma alloceren



minimaal één tussenstraat

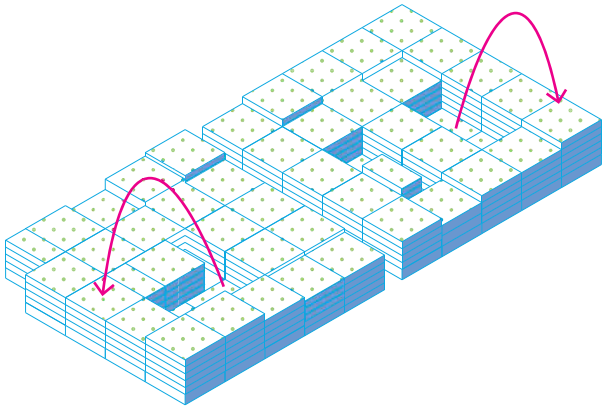


gemiddeld 2 à 3 architectonische eenheden per straatwand

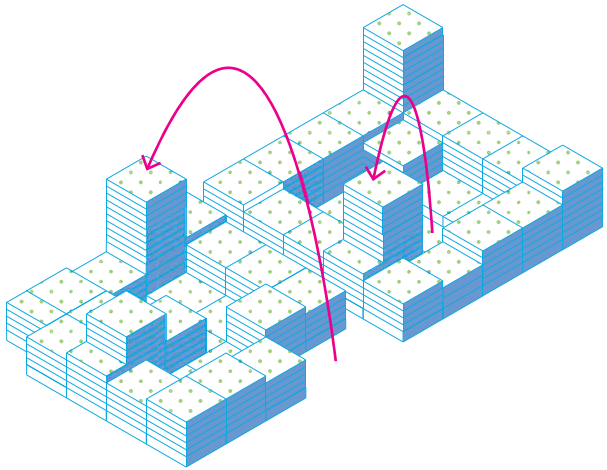
. VOLUME OPBOUW

De bouwblokken worden door minimaal één verbinding tussen de dwarsstraten onderbroken. Deze tussenstraten liggen op minimaal 32 meter vanaf de Transformatorweg en de Condensatorweg. Hierdoor ontstaat voldoende maat voor de gebouwen om op stedelijke wijze de hoeken goed vorm te geven en functies te situeren. De tussenstraten ontsluiten het centrale deel van de blokken en hebben een informeler en kleinschaliger karakter. Er is geen verkeer en er wordt gewoond, gewerkt en bijzondere functies als scholen krijgen er hun plek. In de tussenstraten wordt gezocht naar de juiste mix van functionaliteit, levendigheid, rust en privacy.

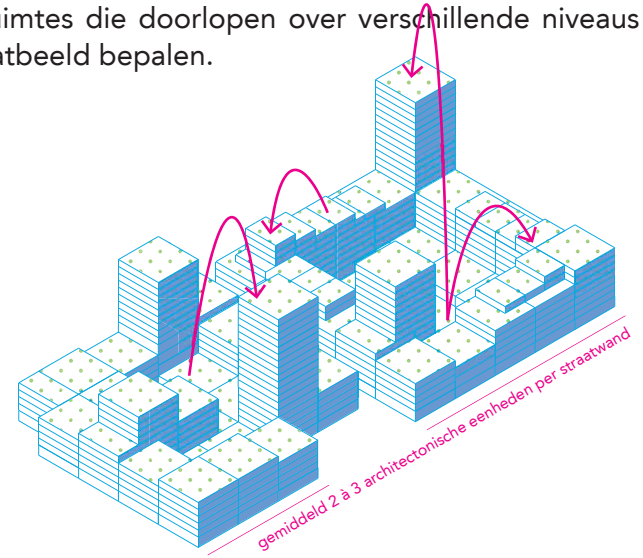
Om een samenhangend maar divers bebouwingsbeeld te realiseren per straat is er voor gekozen 2 à 3 architectonische eenheden per straatwand te realiseren. Met andere woorden 4 à 6 per straat. Door overleg met naast- en tegenovergelegen blokken worden de ontwerpprincipes en bouwhoogten op elkaar afgestemd. De toetreding van zon op cruciale locaties in de openbare ruimte en de binnenhoven, slagschaduw en eventuele windhinder zijn hierbij belangrijke aandachtspunten. Deze afstemming zorgt voor een gevarieerd daklandschap met buitenruimtes die doorlopen over verschillende niveaus en daardoor mede het straatbeeld bepalen.



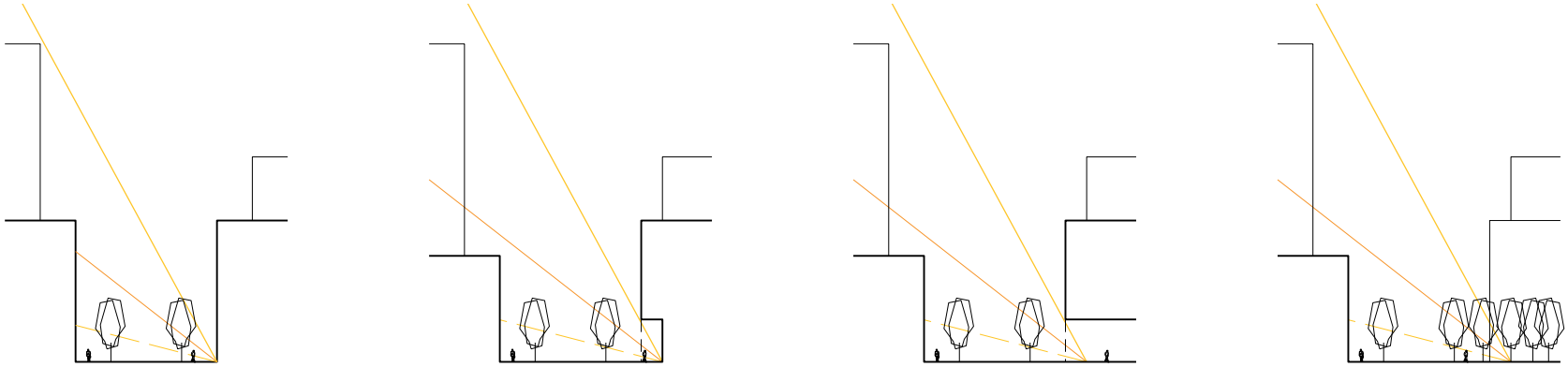
straatwanden en binnenterreinen



licht- en luchttoetreding



straatwand + daklandschap + accenten

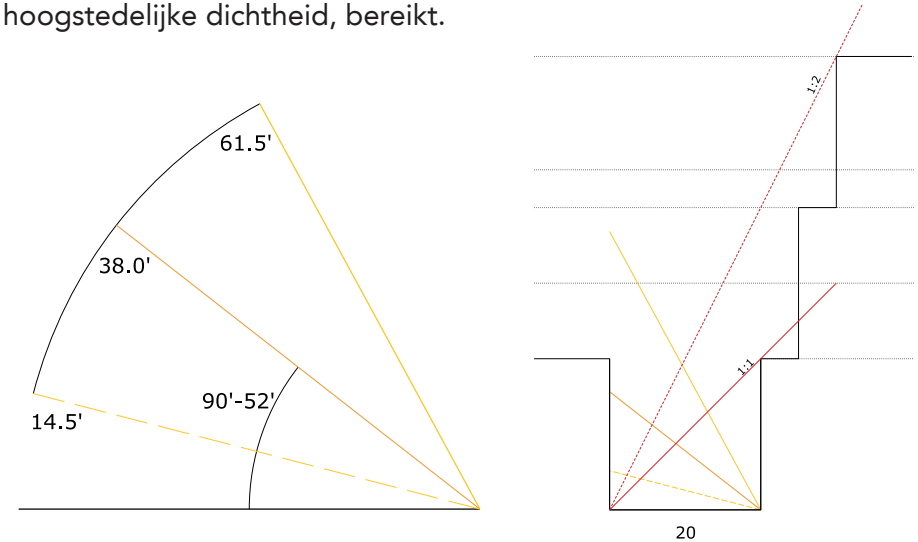


voorbeelden terugliggende gevel / rooilijn

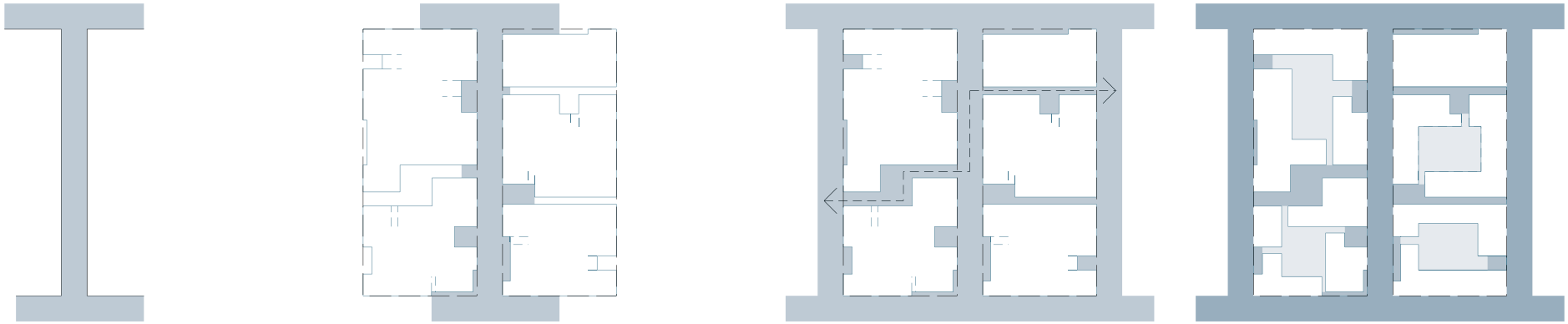
. STRATEN MAKEN

De lange noord-zuidlopende dwarsstraten krijgen een aantrekkelijk en aangenaam karakter door opdeling en geleding van de gevels, door terugliggende entrees en geveldelen en door een in hoogte verspringende daklijn. De straatwanden worden in de lengte opgedeeld door één of meer tussenstraten. In alle delen van het bouwblok die zo ontstaan is sprake van een ruimtelijke verbinding tussen het binnenterrein en de straat. De straatwanden van de dwarsstraten zijn gemiddeld circa 20 meter hoog (6 bouwlagen). Op de eerste twee bouwlagen is sprake van de hoogste mate van flexibiliteit, welke herkenbaar is in de gevelindeling. Het daklandschap van groen ingerichte daken en dakterrassen ontwikkeld zich tot circa 30 meter hoog. Tussen de straat en het daklandschap zijn ruimtelijke relaties. Hogere bouwvolumes dan 30 meter zijn door toepassing van setbacks mogelijk. Deze meten tenminste 5 meter, terugliggend ten opzichte van de rooilijn / onderliggende verdiepingen. Langs de Transformatorweg kan sprake zijn van hogere gevels in de rooilijn dan 20 meter. In dat geval is de plintzone in principe een derde in hoogte ten opzichte van de gevel.

Door het terugleggen van de rooilijn worden verbijzonderingen in de straat aangebracht en onstaat een optimale bezonning om verblijfsplekken te creëren (‘sunspots’) en extra daglichttoetreding voor de plintlagen. Samenhang en afstemming in de ontwikkeling aan beide zijden van de straat garanderen optimale bezonning en daglichttoetreding en passieve zonne-energie. Door een hoek van 38 graden richting het zuiden te construeren is de stand van de zon rond het middaguur op 21 maart en 21 september zichtbaar. Dit is illustratief voor de periode waarin je buiten kan zitten van het begin van de lente tot het begin van de herfst. De maanden hiertussen hebben een nog gunstigere bezonning. Door hier rekening mee te houden in zowel de straten als de binnenterreinen wordt optimale bezonning, zoals bijvoorbeeld in de late middaguren, en daglichttoetreding in de gebouwen bij een hoogstedelijke dichtheid, bereikt.



aandachtspunt relevante hoek zontoetreding



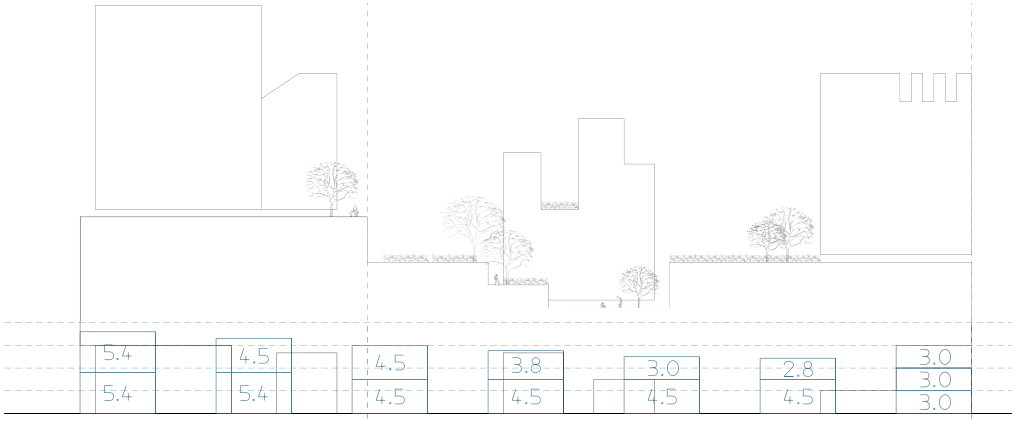
straat met entrees, doorgangen, verblijfsplekken en terugliggende gevels

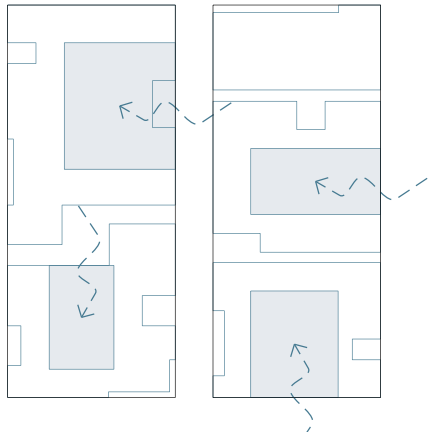
Rond het bouwblok ligt een overgangszone, ook wel ‘encroachmentzone’ genoemd. Dit is een strook van zo’n 0,5 meter breed die gebruikt kan worden om een prettige interactie tussen de straat en de gebruikers van de gebouwen tot stand te brengen. De halve meter werkt als een soort buffer tussen verblijven en verplaatsen. Zodoende is er contact mogelijk, maar sta je elkaar niet in de weg als iemand net de deur uit komt lopen.
De ‘encroachmentzone’ is alleen als ruimtereservering in het raamwerk openbare ruimte opgenomen. Bij de verdere uitwerking van het maaiveldontwerp en bouwblokken dient hier verder invulling aan gegeven te worden.

De zogenaamde plint is een uitdrukking van een karakteristiek en bijzonder thema van de wijk. Namelijk zowel de functionaliteit, de menging met een groot aandeel niet-woonfuncties, als het meest aanpasbare aandeel van het programma. De plint varieert in hoogte, in inrichting en in vormgeving. De plint zorgt hierdoor voor een hoogstedelijke uitstraling en flexibiliteit voor verschillende functies en ruimtelijke oplossingen. De plint is nagenoeg overal aanwezig maar is niet dominant commercieel. In de plintzone zijn bijzondere woonvormen op de begane grond, collectieve entrees, etalages, werkruimtes, ingangen voor parkeren, stallingen, afval en bergingen.



actieve plint





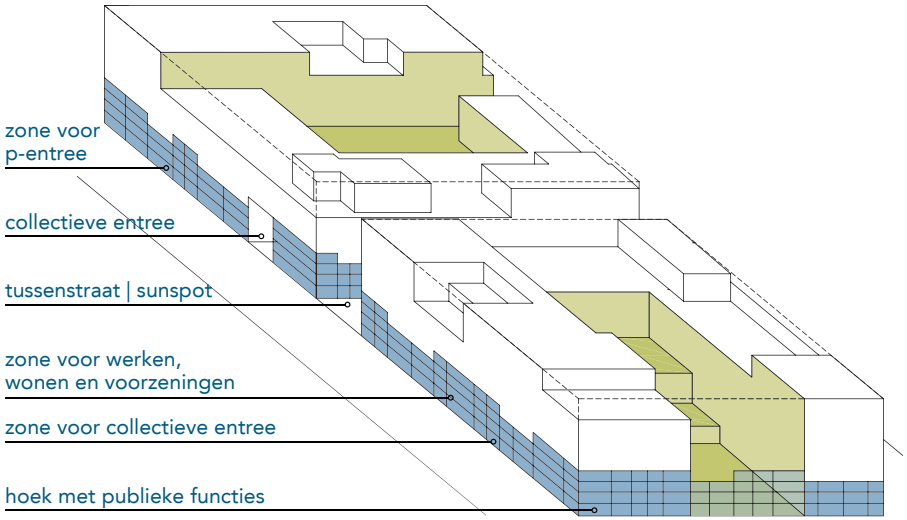
blokopeningen | relaties met straten >
< mogelijke variaties in plintopbouw

. FLEXIBELE PLINT | ZONE TOT 20 METER

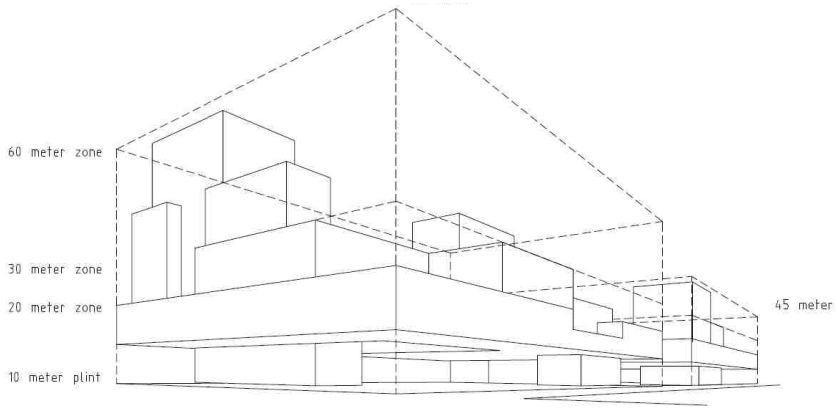
Het architectonische en samenhangende vormthema in de plintzone is horizontaliteit. De specifieke en onderscheidende vormgeving van de plint is beeldbepalend voor de straatwand. Bergingen, parkeren, afvalopslag en technische ruimten zijn uit het zicht en integraal meeontworpen. Een blinde gevel is niet toegestaan. Fietsparkeren voor bewoners wordt uit het zicht inpandig opgelost en is goed en comfortabel bereikbaar vanaf de straat / het maaiveld. De voorkeur gaat uit naar een fietsenstalling (terugliggend) op maaiveld. Voor het autoparkeren dienen alle voorzieningen inpandig opgelost te worden. Voor het opstellen van voertuigen voor speedgates, hellingbanen en dergelijke voorzieningen is minimaal een inpandige horizontale rechtstand van 6 meter nodig.

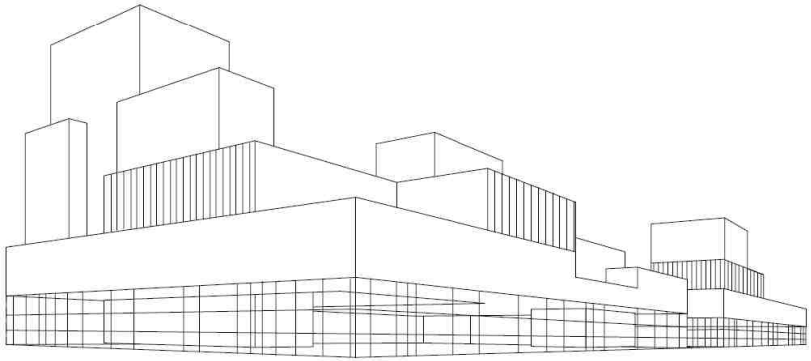
De toegang tot de werk- en woongebouwen is bij voorkeur centraal gepositioneerd, dubbelhoog en transparant. De entrees dragen bij aan de communityvorming door het koppelen van gemeenschappelijke services, toegang tot afvalopslag, bergingen en stallingsgarages en waar mogelijk bieden ze een doorkijk en toegang tot het binnenterrein en het daklandschap. Woningen op de begane grond hebben een eigen entree aan de straat om levendigheid op straat te bevorderen. Binnen de blokken krijgen de ensembles gemeenschappelijke binnenterreinen met een groen karakter, aansluitend op het daklandschap en eventueel de tussenstraat.

De invulling van de binnenterreinen, het daklandschap en de tussenstraat is gerelateerd aan de functies in het blok en de woningbouwtypologie. Dit zorgt ervoor dat iedereen zich thuis voelt in het gemeenschappelijke binnenterreinen en dat de aanliggende functies bij kunnen dragen aan de communityvorming en levendigheid.

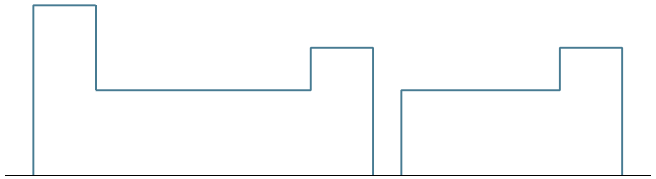


functionele plint met variabele verdiepingshoogte + groene binnenterreinen

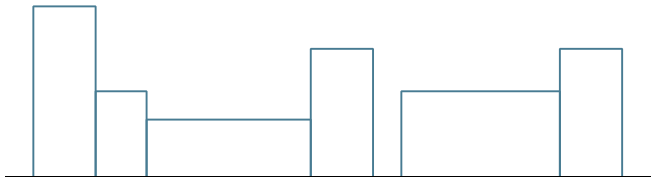




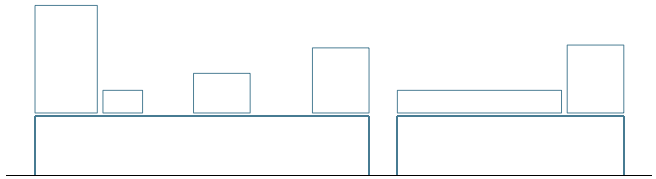
. PLINT VERSUS BOVENBOUW



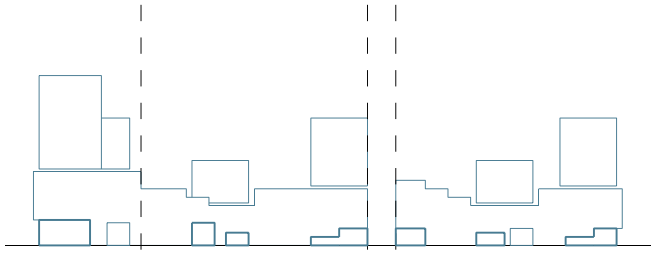
geen ‘monolieten’



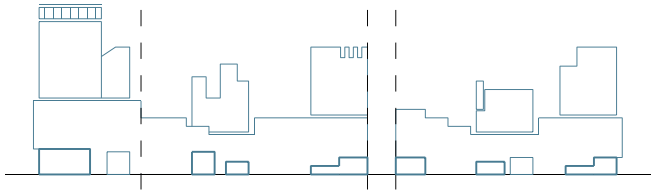
geen ‘palenplan’



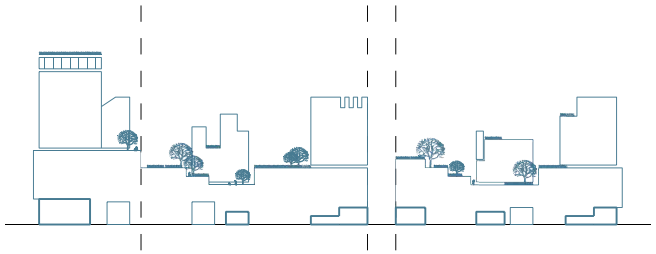
geen gescheiden onder- en bovenwereld



wel een relatie tussen plint en opbouw



wel samengestelde volumes



wel een gevarieerd daklandschap



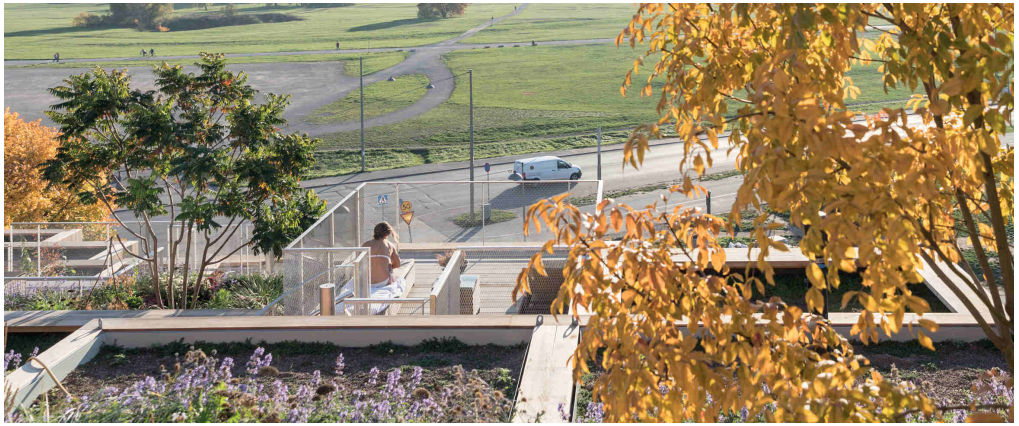


. DAKLANDSCHAP

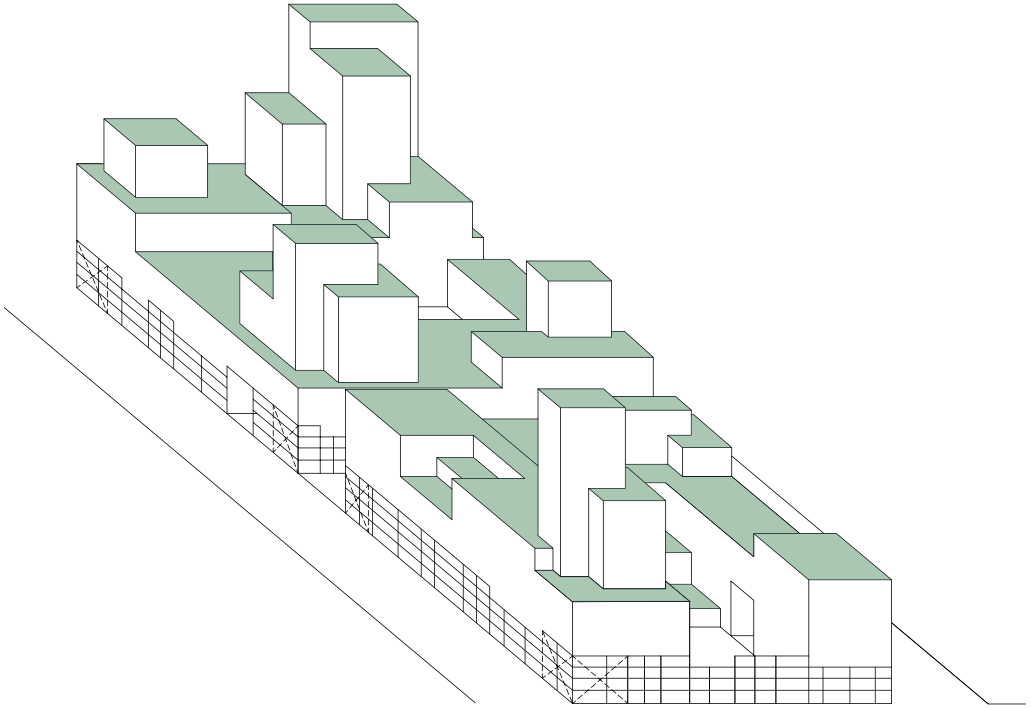
Het daklandschap wat zich ontwikkeld vanaf plintniveau (circa 10 meter hoogte) is een beeldbepalend onderdeel van de wijkidentiteit. Op veel plaatsen is zicht op de dakvlakken en de activiteiten hierop. Het draagt daarmee bij aan de woonkwaliteit maar ook aan de ruimtelijke kwaliteit van het straatbeeld, aan (de overkant van) de straat. Het daklandschap wordt gezien als vijfde gevel. De verblijfsruimten op de verschillende niveaus van de daken en van de balkons worden zo gesitueerd dat ze gunstig liggen ten opzichte van de zon, maar ook dusdanig georganiseerd dat ze bijdragen aan de sociale interacties van bewoners, aan communityvorming.

De dakvlakken moeten naast de betekenis als buitenruimte van woningen en kantoren ook andere belangrijke functies accommoderen:

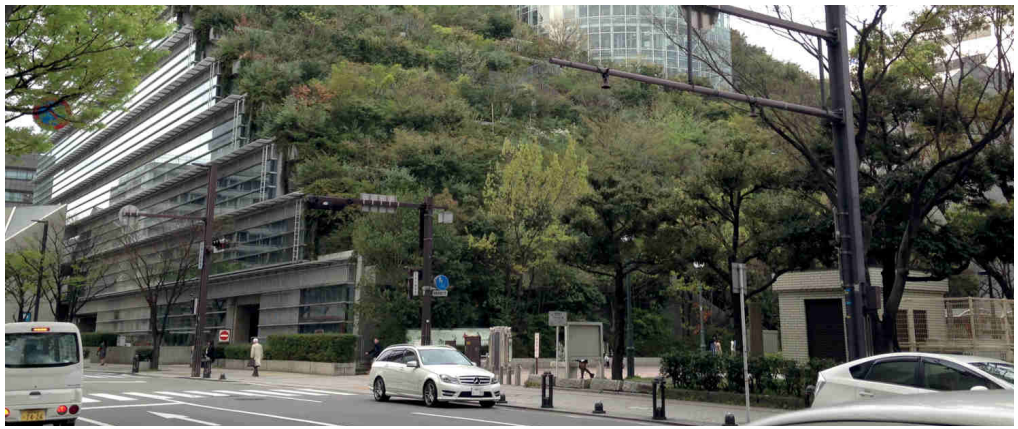
- De daken hebben een functie in het vasthouden van hemelwater;
- De kavels moeten een regenbui kunnen bergen van minimaal 60 mm per uur en dat water in minimaal 24 uur vertraagd afvoeren met een constant debiet;
- De daken hebben een functie in het verlagen van hitte-stress door toepassing van groen en zogenaamde vaporatiedaken;
- De daken hebben een functie in het opwekken van zonne-energie (in combinatie met vaporatiedaken ontstaat een veel hoger rendement);
- De groene daken dragen bij aan het realiseren van de Amsterdamse groen norm;
- De daken moeten ook ruimte bieden aan stadsnatuur. Tot circa 30 meter hoog als groene habitat. Daarboven als voorzieningen voor vogels en vleermuizen;
- Boven de 30 meter zullen de daken vooral worden benut voor opwekken van energie;
- Het groen op de daken draagt bij aan de reductie van fijnstof.



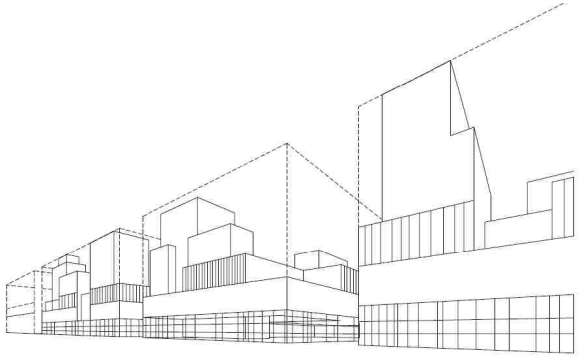


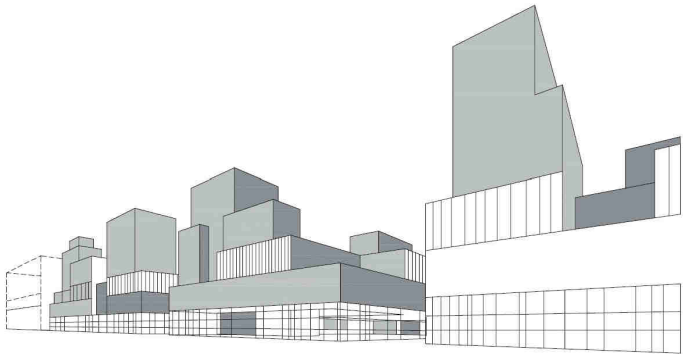






Daklandschap van 12 tot 60 meter

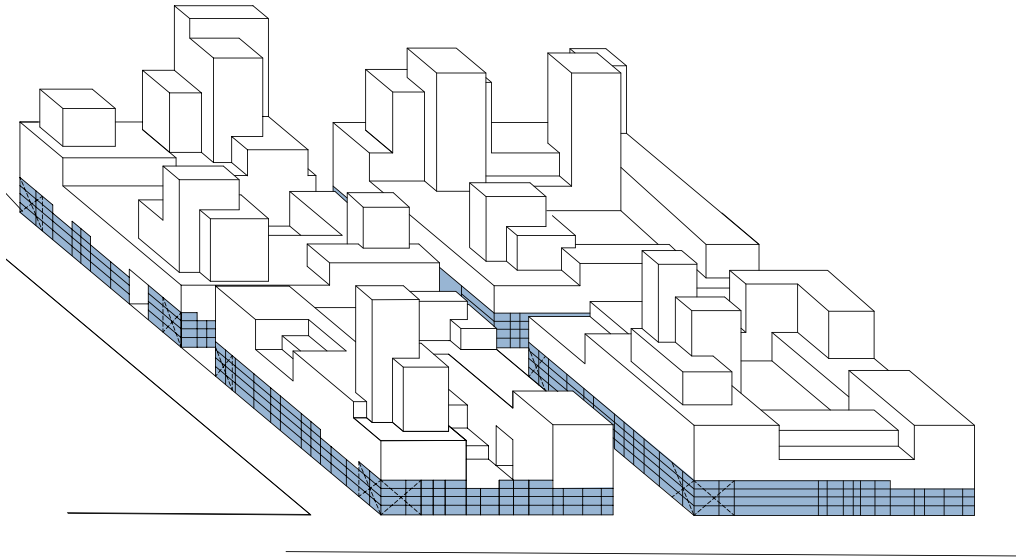


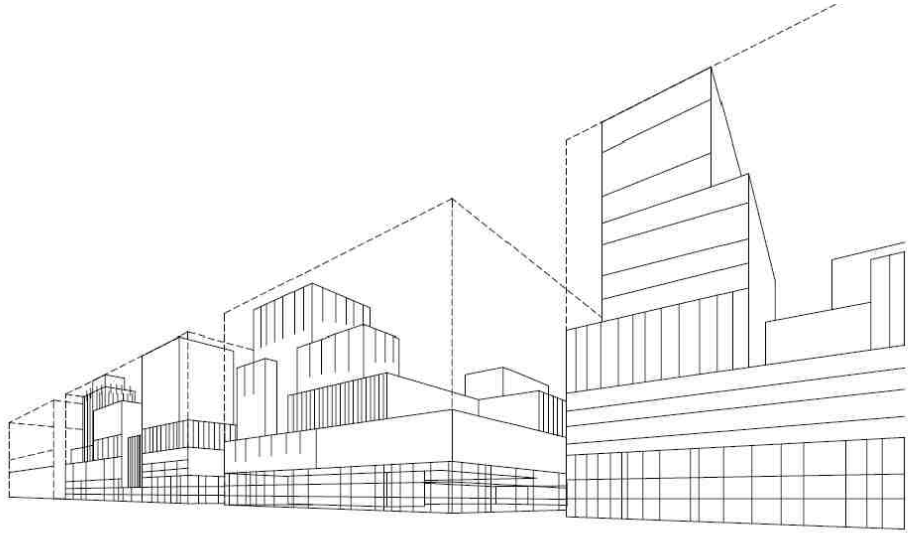


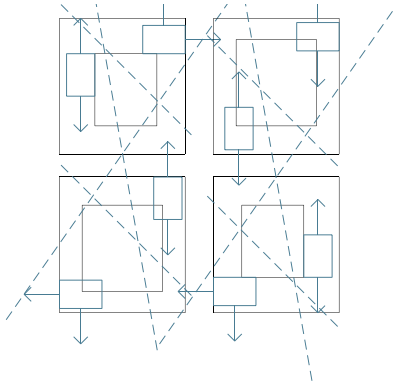
. HOOGTEACCENTEN

De afbeeldingen op deze pagina’s tonen een indicatieve verdeling van hoogbouwaccenten. Uitzicht en bezonning zijn leidend en de terrassen, balkons en 5e gevel zijn beeldbepalend. De hoogbouwaccenten worden als samengestelde sculputrale eenheden uitgewerkt in samenspel met de volumes in lagere zones. De accenten hebben een korrelgroote die past bij de schaal van de blokken / ensembles in Sloterdijk I Zuid.

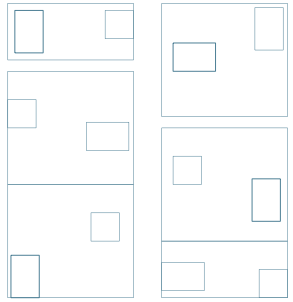
Spoor- en industriegeluid spelen een belangrijke rol bij de bepaling van de keuze voor woningtypologie en de positionering van openingen en buitenruimten. Langs het spoor komt een geluidscherm aan de zijde van Sloterdijk I Zuid.



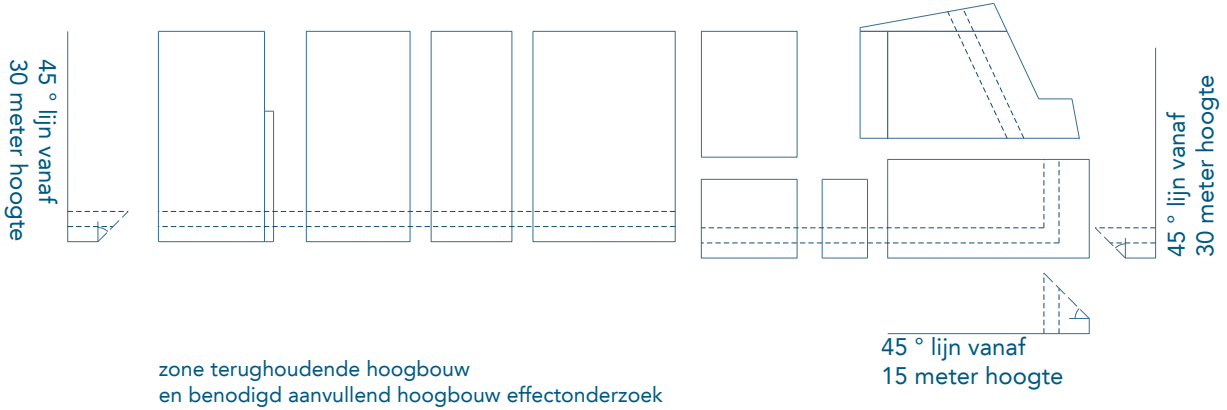




afstemming hoogbouwaccenten

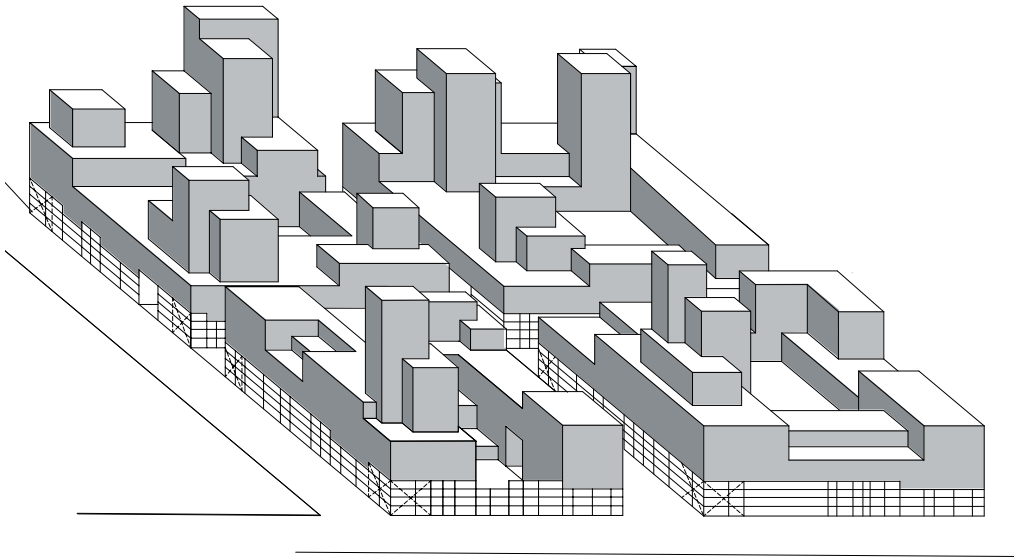


mogelijke verdeling van de
hoogbouwaccenten over de blokken



zone terughoudende hoogbouw
en benodigd aanvullend hoogbouw effectonderzoek

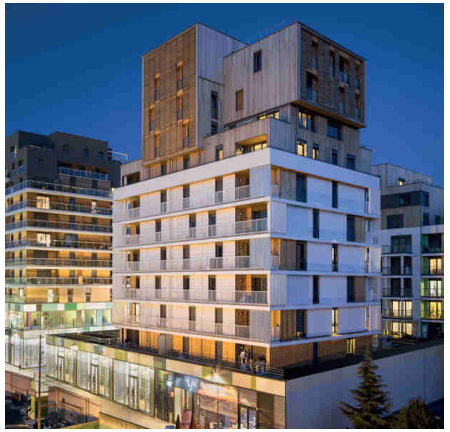
In algemene zin zal voor alle bebouwing in het plangebied hoger dan 30 meter voor de aspecten 'zicht, licht en wind' een basis hoogbouw effectrapportage (HER) opgesteld dienen te worden.
Daarnaast zullen de ruimtelijke consequenties van voorstellen voor hoogbouwaccenten aan de Brettenscheg nog nauwgezetter in beeld gebracht dienen te worden. Bebouwingsvoorstellen in de zone die bepaald wordt door een lijn van 45 graden vanaf de 15m / 30m hoogtelijn van de bebouwing aan de zijde van de Brettenscheg zullen aan de hand van een nauwgezette hoogbouweffectrapportage vanuit meerdere – in afstemming met de Hoogbouwadviescommissie te bepalen standpunten – voor alle stedenbouwkundig-architectonisch relevante aspecten in beeld gebracht dienen te worden.




VORM

. BEELD PRINCIPES



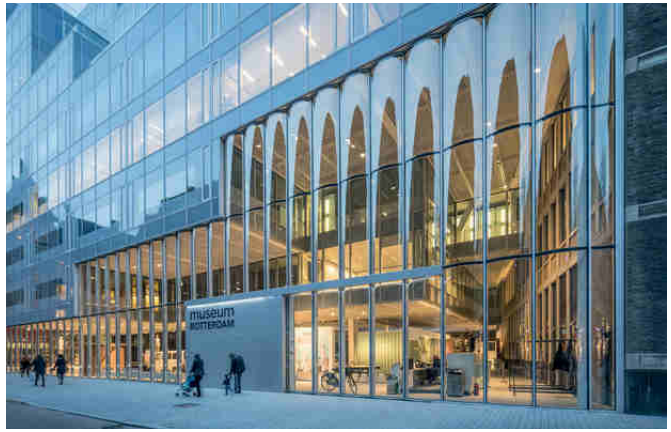



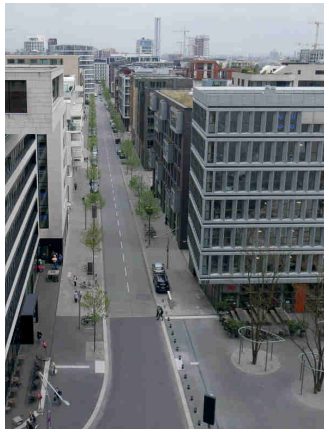
. ARCHITECTONISCHE AMBITIE | BEELDKWALITEIT

De ambitie is dat het collectieve ontwerpproces op het niveau van de bouwblokken en ook het ontwerpen aan de individuele kavels zal leiden tot een aantrekkelijk vormgegeven woonwerkwijk. Dit door een gezamenlijke identiteit van het plangebied als geheel en tegelijkertijd een ruime differentiatie door een individuele expressie op kavelniveau.

Het tot stand komen van het karakteristiek stedelijk beeld is proces gestuurd door de wijze van gebiedsontwikkeling. Een proces waarbij de gemeente de planvorming faciliteert binnen gestelde kaders. Daarom is een instrumentele benadering nodig met een regie op ontwerpprincipes die het planproces sturen en ondersteunen. Er kan vooraf geen blauwdruk van een eindbeeld worden bepaald. De ontwerpprincipes zijn de dominante aspecten die leiden tot een karakteristiek en samenhangend beeld van het gebied. De principes geven structuur en vormen een stevig ‘chassis’. Ze worden aflopend in schaalniveau beschreven; plangebied, bouwblok, gebouw, constructie, techniek. Ieder schaalniveau krijgt specifieke principes.

In zijn opzet en inhoud is dit document afwijkend van andere reguliere beeldkwaliteitsplannen. De methodiek is eerder verhalend dan exact. Door de afwijkende - op transformatie gebaseerde - wijze van gebiedsontwikkeling illustreert dit beeldkwaliteitsplan de unieke opgave.









. PLANGEBIED | STRATEN EN BOUWBLOKKEN

Het beeldend kader op het niveau van het stedenbouwkundige plan is eenduidig. Een eenvoudig en helder stratenpatroon gevormd door grote bouwblokken in hoge dichtheid. Dit betekent dat een ruime architectonische differentiatie en detaillering op de kleine schaal moet leiden tot de gewenste aantrekkelijke beeldkwaliteit.

De bouwblokken kennen een goed waarneembare opdeling in ontwikkeleenheden en in architectonische eenheden (korrel). De bouwblokken worden samengesteld uit gebouwen met verschillende bouwhoogtes wat een wisselende daklijn oplevert in het straatbeeld en een geaccidenteerd daklandschap met buitenruimtes. Bouwhoogten worden afgestemd op toetreding van zon op cruciale locaties, zoals in de binnenhoven. Van oost naar west loopt de tussenstraat met een informeler karakter, ingericht voor langzaam verkeer. De hoge dichtheid aan bebouwing en de afmetingen van straten en binnenterreinen zijn voor het hele gebied aanleiding voor een palet aan materialen met lichte kleuren, die licht reflecteren.





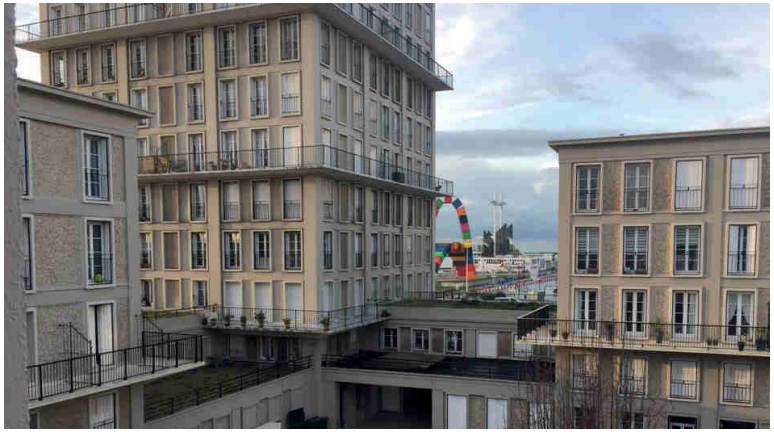


. BOUWBLOK | STRAATWANDEN, BINNENTERREINEN EN DAKLANDSCHAP

De individuele kavels vormen straatwanden. Gevels staan in hoofdzaak in de rooilijn. Met uitzondering van de terugspringende gevels van hogere gebouwen (setbacks). Ieder bouwblok is opgebouwd uit twee tot drie ontwikkeleenheden. Dat betekent dat iedere straat vier tot zes 'gezichten' heeft. Deze ontwikkeleenheden bestaan uit architectonische eenheden met variatie in geleding en verschaling. Deze opdelingen betekenen niet per se meerdere architecten. De lange en hoge straatwanden krijgen een schaalverkleining door een nadrukkelijke ritmiek in opbouw en geleding van de gevels, door accentuering van entreepartijen, dwarsstraten en doorzichten.

Openingen en onderbrekingen in de straatwanden zorgen voor lichttoetreding in de straten en opdeling van de straatruimte. Balkons en dakterrassen worden zo gesitueerd en ingericht dat ze relaties aangaan met de straat en het binnenterrein. De straatwanden hebben een horizontale geleding met uitwisselbare functies op de begane grond en eerste verdieping. En een verticale geleding door de verschillen in architectuur door de ontwikkeleenheden en architectuur.

Er is een sterk contrast tussen de meer formele openbare straten, de collectieve groene binnenhoven en het daklandschap. Specifiek zijn monumentaal uitgevoerde entrees en de (visuele) verbindingen met de binnenhoven. Deze entrees worden bij voorkeur gecombineerd met collectieve en commerciële functies zoals fietsenstallingen, pick-up points, et cetera. De binnenhoven zijn ingericht op collectief gebruik. De binnenterreinen met bijbehorende toegangen krijgen een hoge verblijfskwaliteit met een verbijzonderde (groene) vormgeving.







. BOUWBLOK | ENSEMBLES VAN GEBOUWEN

Het plangebied is de eerste aanzet tot de grootstedelijke ontwikkeling Haven-Stad. Typisch voor Haven-Stad is de grote mate van menging met niet-woonfuncties en een ruime flexibiliteit. Dit komt onder andere tot uitdrukking in gevels waarbij de functies niet direct afleesbaar is, geen dominante woon-uitstraling, flexibiliteit die zich uitdrukt in de gevels (geen gesloten plint), terughoudende articulatie in vormgeving, flexibel te gebruiken bouwconstructies en strategisch geplaatste vaste kernen en kolommen. Ieder gebouw draagt bij aan de gemeenschappelijke identiteit. Gebouwen krijgen een verschijningsvorm die niet wordt gedomineerd door een unieke expressie maar door zorgvuldige proportionering, detaillering die tijdloos oogt.

Ieder gebouw heeft de volgende kenmerken:

- Toekomstgericht | duurzaam en maximaal aanpasbaar op meerdere functies;
- Transparantie | beperken van gesloten gevels;
- Oplossingen geluidhinder | bijvoorbeeld door buffers en loggia's;
- Toetreding en reflectie van zon- en daglicht ten bate van de leefbaarheid;
- Terughoudend gebruik van kleur. Toegepaste kleuren zijn niet primair maar hebben een grijswaarde.

De gevels aan de straat krijgen een ruime mate van plastiek door accentuering van entrees, door diepe neggen van deuren en ramen, specifieke overgangsdetails tussen trottoir en gevel, dakranden en van balkons en terrassen. Gevels van gebouwen boven een bouwhoogte van 20 meter zijn terugliggend door setbacks van minimaal 5 meter.

De vormgeving van de plint (de eerste twee bouwlagen tot een bouwhoogte van 8 tot 12 meter) is een integraal onderdeel van het gevelontwerp van de woondelen in de blokken, maar geeft ook uitdrukking aan de werkfuncties op deze bouwlagen en aan de flexibiliteit in veranderbaarheid van deze bouwlagen. De plint is transformeerbaar en wordt niet functiespecifiek vormgegeven en ingedeeld. De plint kent een maximale transparantie, met weinig gesloten geveldelen. Gesloten delen moeten in latere fasen weer open gemaakt kunnen worden.









De entrees tot de woonverdiepingen zijn licht en worden ruim gedimensioneerd. Ze worden op een harmonieuze maar goed herkenbare manier ingebed in de architectuur van de plint. Gedacht kan worden aan een setback, overstek, extra hoogte, et cetera. De entree wordt zo geplaatst dat deze bijdraagt aan de verlevendiging van de omgeving van het gebouw. Buitenruimten van woningen (balkons en terrassen) zijn architectonisch en plastisch een geintegreerd onderdeel van de gevels.

Ruimtelijke kwaliteit is ook een kwestie van veroudering door weloverwogen te kiezen voor duurzame materialen, een goede detaillering van afwatering van gevels en terrassen, onderhoudsarme oplossingen, overgangsdetails zoals bijvoorbeeld van gevel naar de openbare ruimte, van openbaar gebied naar privé terreinen en op plaatsen waar zettingen zullen optreden.
De differentiatie 40 - 40 - 20 in financieringscategorieën betekent dat 80 % van de woningen een investering in bouwkosten kent die leidt tot een ingetogen vormgeving. Standaard materialen en details. Wat niet minder kwalitatief en duurzaam hoeft te zijn. De architectonische beeldtaal wordt daarom terughoudend en generiek. Middelen voor verbijzondering worden vooral ingezet om de meest zichtbare gevels, tot 20 meter hoog, te accentueren. Daarnaast om de meest levendige / dynamische plekken in de wijk te verbijzonderen, zoals bijvooorbeeld collectieve entrees en de toegangen tot de binnenterreinen. De overgangen van plint naar stoep en de dakranden / het daklandschap zijn karakteristiek voor de wijk en dienen zorgvuldig en specifiek gedetailleerd te worden.





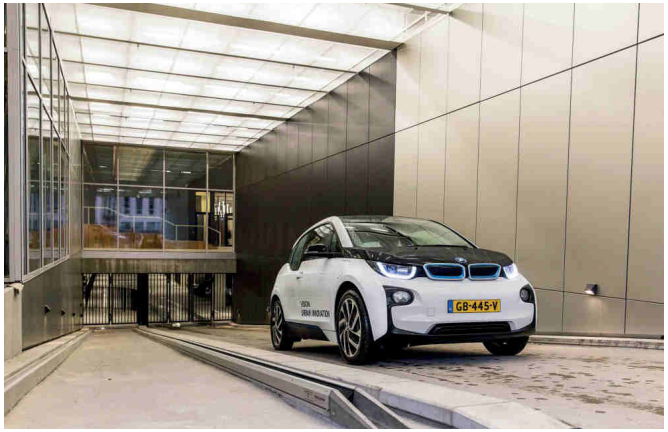

. BOUWBLOK | CONSTRUCTIE, TECHNIEK EN TOEVOEGINGEN

Technische installaties zijn integraal onderdeel van de architectuur. In het daklandschap is dit nog eens extra van belang. Bovengrondse technische infrastructuur (zoals schakelstations, traforuimten, et cetera) zijn inpandig en geïntegreerd in het architectonische beeld.

De negatieve impact op het gevelbeeld door techniek van de logistieke voorzieningen, parkeergarages, fietsenstallingen, afvalruimtes en dergelijke wordt door zorgvuldig ontwerp geminimaliseerd. Obstakels ten behoeve van de logistieke voorzieningen zoals speedgates en hellingbanen liggen inpandig. Reclame, logo's en 'signing' zijn integraal onderdeel van het gebouw. Toepassing van reclame uitingen zijn zeer beperkt toegestaan. Ze mogen de woonfuncties niet hinderen, maar zijn altijd integraal onderdeel van de architectuur. In het gebied worden geen gesloten rolluiken toegestaan. In de plintzone kunnen gevels wel worden beschermd. Als geïntegreerde onderdelen van de gevel, met een vormgeving die de functie overstijgt.

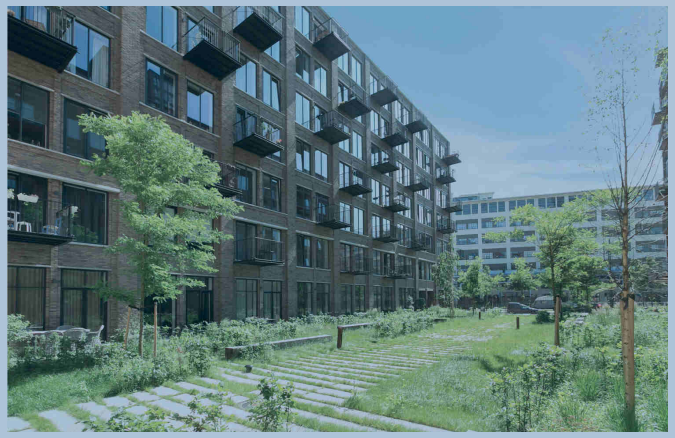




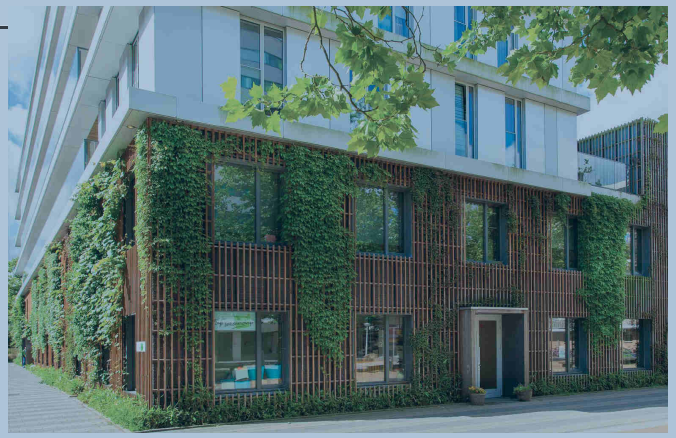


. DUURZAAMHEID IS INTEGRAAL ONDERDEEL VAN VORMGEVING

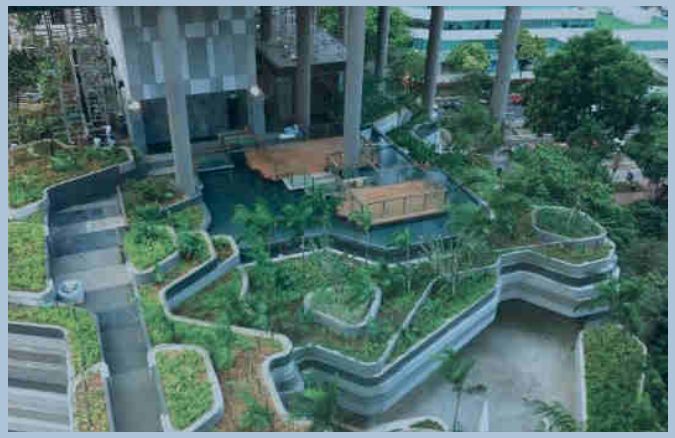
De eisen die worden gesteld vanuit de diverse aspecten van duurzaamheid leiden tot specifieke vormgeving en tot nog meer aspecten van samenhang. De (in veel gevallen al wettelijk vastgestelde) prestatie-eisen voor duurzaamheid leiden tot fysieke randvoorwaarden en maatregelen die allemaal worden vormgegeven en ingericht als integraal onderdeel van het gebouw. De aspecten van duurzaamheid en toekomstbestendig bouwen betekenen sowieso een uitbreiding van de nodige ruimte aan installaties en opslag. Het betekent ook ‘slimme’ gevels, geïntegreerde maatregelen voor isolatie, fijnstof, geluid, et cetera.












Wij bezorgen
Mooij Verf
Meer dan verf alleen!






JAVA


THE
STUDENT
HOTEL



