PLAN OPENBARE RUIMTE

SLOTERDIJK CENTRUM

Sloterdijk Centrum

versie 18 januari 2021

Plangebied met straatnamen en werkgrens plan openbare ruimte Sloterdijk Centrum



Colofon

Plan Openbare Ruimte
Sloterdijk-Centrum
18 januari 2021

Ruimte en Duurzaamheid
Gemeente Amsterdam
Joram Schaap
Boudewijn Almekinders
Jurgen Krabbenborg
Camille Bertrand
Saskia van Eijk
Larissa Berkhout
Roy Italiaander

In opdracht van:
G&O Sloterdijk-Centrum,
gemeente Amsterdam

In samenwerking met:
Kernteam Sloterdijk-Centrum
V&OR Amsterdam
Ingenieurs Bureau Amsterdam
Sinta Komala design Atelier Walvis i.s.m. de Boomfabriek

INHOUDSOPGAVE

Inleiding en samenvatting 4

1 DNA Sloterdijk-Centrum 6
SDC nu
SDC 2040

2 Ambities 8
Slimme combinaties en meervoudig ruimtegebruik
Versterken eigen identiteit
SDC integraal onderdeel van de Brettenzone
Klimaatadaptieve inrichting
Gezond, aantrekkelijk en veilig

3 Beeldkwaliteit Openbare Ruimte 10
Sfeer en karakter
Puccini rood
Beplantingskarakteristiek
Bijzondere plekken en lijnen
Overgangen gebouw-openbare ruimte

4 Plankaart 12

5 Facetten 14
Verkeer
Parkeren
Bijzondere plekken en lijnen
Sport, spel en bewegen
Groenstructuur
Ondergrondse infra
Afvalinzameling
Klimaatadaptatie
Watersysteem
Natuurinclusief
Materialisering
Profielen
Kunst in openbare ruimte
Cultuurhistorie

6 Beheer, Fasering en Participatie 40

BIJLAGEN 42
A. Het nieuwe stadsgroen van Sloterdijk-Centrum
B. Parkeerbalans

INLEIDING EN SAMENVATTING

Sloterdijk-Centrum (SDC) is volop in beweging. Het gebied is in transitie van een monofunctioneel kantorengebied naar een stoer, groen en hoogstedelijk woon-werk gebied. Door de stedelijke verdichting zal het gebruik van de openbare ruimte veel intensiever worden dan nu het geval is. Station Sloterdijk is nu al hét openbaar vervoersknooppunt voor dit deel van de stad. Er zijn ambitieuze plannen om het station verder op te schalen. Voor het station wordt een ontwikkelstrategie gemaakt door de samenwerkende partijen NS, Prorail, Vervoerregio en de gemeente Amsterdam. Met deze hoogwaardige OV voorzieningen in het hart van het plangebied ligt het voor de hand om de fietser en voetganger nog meer voorop te stellen en autoverkeer af te waarderen.
SDC ligt op een bijzondere plek in de stad. Midden in de Brettenscheg en op de overgang van Nieuw West naar de Amsterdamse Haven en het toekomstige Havenstad. Deze bijzondere positie biedt volop aanknopingspunten voor een extra kwaliteitsslag.
De ambitie van dit Plan Openbare Ruimte is om een toekomstbestendige woon-werkomgeving te realiseren die niet alleen een stuk aantrekkelijker en groener is, maar ook goed te onderhouden, veilig, en volop ruimte biedt aan het sterk toenemend gebruik.

Doel en functie POR

Het Plan Openbare Ruimte is onderdeel van het herziene Investeringsbesluit Sloterdijk-Centrum.
In dit POR zijn de ambities beschreven voor de inrichting van de openbare ruimte tot 2040. Het is een plan op hoofdlijnen. Het schets voor de komende jaren de richting, en biedt houvast en consistentie voor iedereen die zich bezig houdt met de verdere transformatie van het gebied. Het plan functioneert als leidraad en "gereedschapskist" voor de ontwerpers die de komende tijd aan Sloterdijk-Centrum gaan werken. Zo garandeert het de ruimtelijke en functionele samenhang binnen het gebied en goede aansluitingen met de omgeving.
Het plan biedt de nodige flexibiliteit en legt alleen datgene vast wat noodzakelijk is om de samenhang te garanderen, met name gericht op de gewenste sfeer en karakter van het gebied. Zo blijft er vrijheid om, uiteraard binnen de kaders van Puccini, per planonderdeel een adequaat en creatief maaiveldontwerp te maken.
Afhankelijk van de aanleiding, aard en belangen van andere betrokkenen (eigenaren, huurders) zal bij de totstandkoming van de maaiveldontwerpen intensief de samenwerking worden gezocht. Daar waar mogelijk zullen ook de (toekomstige) bewoners bij de uitwerking van de ontwerpen worden betrokken. Dit geldt met name voor de pocketparks in het gebied.
Het plan voor Sloterdijk-Centrum zal gefaseerd worden uitgevoerd. Een deel van de openbare ruimte is al ontworpen en aangelegd. In dit POR gaat het vooral om de toekomstige transformatie richting een aantrekkelijker, fiets- en voetganger vriendelijker, groener en meer klimaatadaptieve inrichting.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 beschrijft het unieke DNA van Sloterdijk-Centrum en de karakteristiek van de omgeving. Wat SDC vooral kenmerkt is de ligging midden in de Brettenzone, en op de overgang van haven naar stad.
Hoofdstuk 2 gaat in op de ambities van dit POR en beschrijft de dilemma's en knelpunten waar we bij het opstellen van het plan tegenaan zijn gelopen. Centrale ambitie is het realiseren van een ingrijpende kwaliteitsslag, waarbij het huidige -behoorlijk onaantrekkelijke kantorengebied- transformeert in een levendig en aantrekkelijk stuk stad. Een SDC dat in de nabije toekomst niet alleen functioneert als doorgangsruimte maar waar het ook goed toeven is, en mensen graag op bezoek komen.
Hoofdstuk 3 zoomt in op de beeldkwaliteit van de beoogde openbare ruimte. Voor het grootste deel van het gebied is een simpele, eenduidige inrichting met de basiskwaliteiten van de Puccinimethode het uitgangspunt. Een aantal bijzondere plekken krijgen binnen de Puccinimethode een meer afwijkende behandeling. Hier is gekozen voor het buurtplein Puccini niveau. Qua beplanting wordt waar mogelijk aangesloten op de karakteristiek van de Brettenzone. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande bomen, en in contrast tot het nieuwe Brettengroen wordt er in de zone rondom het station gebruik gemaakt van een nieuw Sloterdijks stadsgroen.
Hoofdstuk 4 behandelt de verschillende deelaspecten van het plan. Aan bod komen onder meer het nieuwe verkeerssysteem, parkeren, de groenstructuur, sport- en speelplekken, duurzaamheid en de klimaatopgave en het nieuwe watersysteem. Onderdeel is een overzicht van alle profielen in SDC, waarbij een aantal van de profielen die als eerste aan bod zullen komen (tot en met 2025) gedetailleerd zijn uitgewerkt. Hierin is te zien hoe de meer algemene ambities uit het POR concreet vertaald kunnen worden.
In hoofdstuk 5 wordt vervolgens ingegaan op de praktische uitgangspunten achter het plan. Hier gaat het om het beheer, de fasering en de ruimte voor bewonersparticipatie in de verschillende deelprojecten. Qua beheer is de inzet sober te ontwerpen. De fasering geeft zicht op welke delen van het gebied wanneer in transformatie gaan.
Bijlage A biedt plaats aan een meer uitgebreide beschrijving van de principes voor het Sloterdijkse stadsgroen. Hierin wordt onder andere het nieuwe Brettengroen toegelicht, en is er aandacht voor de Sloterdijkse ondergrond en de bijbehorende consequenties voor het beplantingsassortiment. In Bijlage B wordt de parkeerbalans verder uitgewerkt.

Stationsgebied Sloterdijk Centrum - 2019



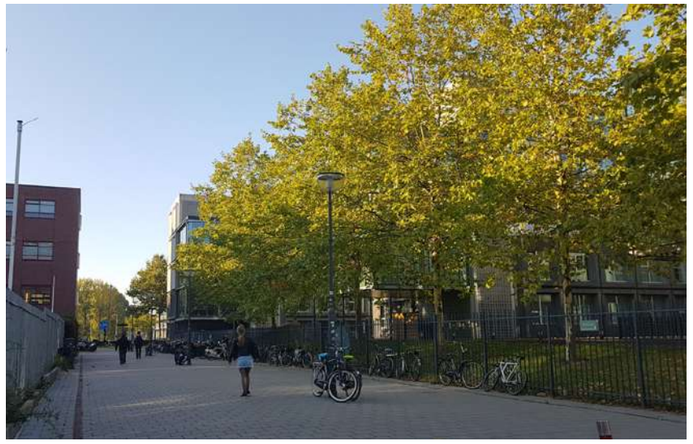
Fotocollage huidige openbare ruimte Sloterdijk Centrum



Hoogteverschillen stationsgebied



Watergang tussen Sloterdijk Centrum en Spieringhorn



Sobere, stenige inrichting autovrije tussenstraten stationsbuurt zuid



Trappartij en lift oostzijde station



Spoorstrook Hatostraat: tracé primaire waterkering



Hoofdentree station aan het bloemrijke Orlyplein



Functionele, minimalistische inrichting Plesostraat



Rommelige inrichting Radarweg



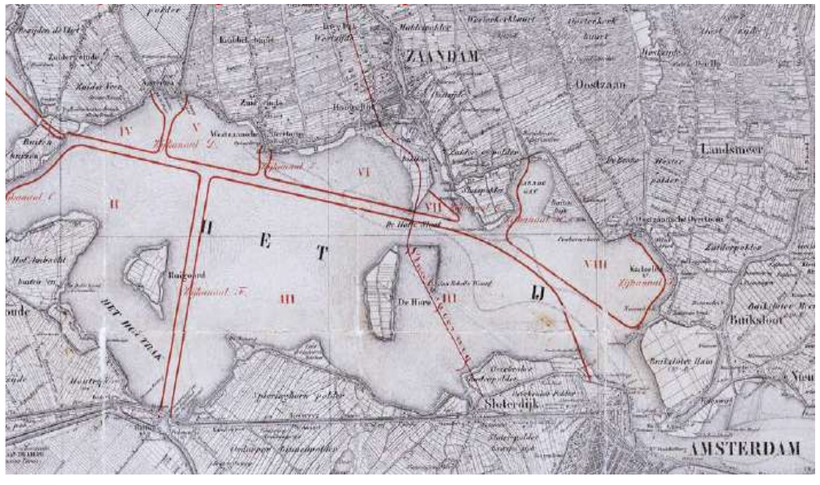
Aanlanding brug en helling Teleportboulevard

1 DNA SLOTERDIJK CENTRUM

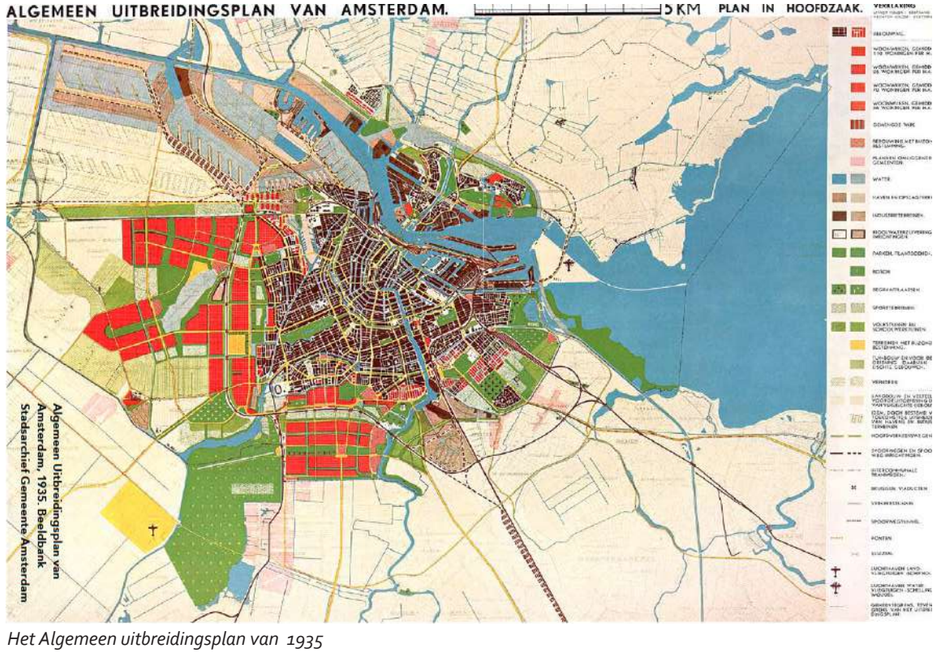
Sloterdijk-Centrum is een heel bijzonder deel van de stad, met een duidelijk te onderscheiden DNA. Het DNA van Sloterdijk-Centrum is voor een belangrijk deel historisch bepaald.

Spaarndammerdijk, Haarlemmertrekvaart, spoordijk

Een van de unieke kenmerken van Sloterdijk is de historie van de infrastructuur. De verbinding tussen Amsterdam en Haarlem is hierin leidend geweest. Op de historische kaart is het slotenpatroon en de grillige lijn van de Spaarndammerdijk duidelijk zichtbaar. Deze dijk beschermde het achterland tegen overstroming van het IJ. Deze functie werd later overgenomen door de Rijnlandse hoogwaterkering. De kaarsrechte lijnen in oost west richting zijn de eerste trekvaart en de eerste spoorweg die ooit in Nederland zijn aangelegd. Deze rationele lijnen snijden dwars door het kavelpatroon van het veenontginningslandschap heen. De Haarlemmertrekvaart (ca.1631) is aangelegd met trekpad (zuidzijde) als verbinding voor personenvervoer tussen Amsterdam en Haarlem. Het tracé van het trekpad is de huidige Haarlemmerweg. In 1839 werd de spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem geopend.



Het Noordzeekanaal gepland.



Het Algemeen uitbreidingsplan van 1935

AUP

In het Amsterdams Uitbreidingsplan, dat tot stand komt in de jaren 1928-1935, wordt de stedenbouwkundige ontwikkeling van heel Amsterdam voor de daaropvolgende decennia uitgewerkt en vastgelegd. Ten noorden van Sloterdijk wordt de nieuwe haven ingepland, in het gebied dat met de aanleg van het Noordzeekanaal is ingepolderd (1865-1872). Ten zuiden komen de Westelijke Tuinsteden, gescheiden van de havenindustrie door de Brettenzone, als een van de groene scheggen die de stad van recreatieve open ruimte voorzien. Sloterdijk krijgt in het plan de bestemming werkgebied.
Pas in de jaren zestig wordt in Sloterdijk met de uitvoering van het AUP begonnen. Het gehele gebied wordt opgehoogd met een zandpakket van ca. 2 meter. In de jaren '80 van de vorige eeuw wordt de spoorlijn verplaatst en in 1983 wordt het huidige station Sloterdijk geopend. Dit station bepaalt vanaf het begin het beeld en functioneren van SDC. Het is een groot kruisstation met sporen op twee niveaus en ingangen vanuit alle windrichtingen. De aangrenzende openbare ruimte wordt daarom gekenmerkt door veel hoogteverschillen.

Teleport

Begin jaren '80 ontstaan ideeën over de ontwikkeling van nevencentra rondom het stadscentrum van Amsterdam. Diverse knooppunten langs de nieuwe ring worden aangewezen als toekomstige gespecialiseerde kernen van bedrijvigheid. Voor Sloterdijk wordt de beoogde specialisatie 'telematica', op dat moment een opkomende economische sector. Het gebied rondom het nieuwe station zal worden ontwikkeld tot 'Teleport'- een type gebiedsontwikkeling dat wereldwijd in opkomst is. Hiertoe faciliteert de gemeente Amsterdam de aanleg van de op dat moment meest vooruitstrevende communicatie-infrastructuur, waaronder een satelliet grondstation en een uitgebreid glasvezelnetwerk.

Opkomend gebied

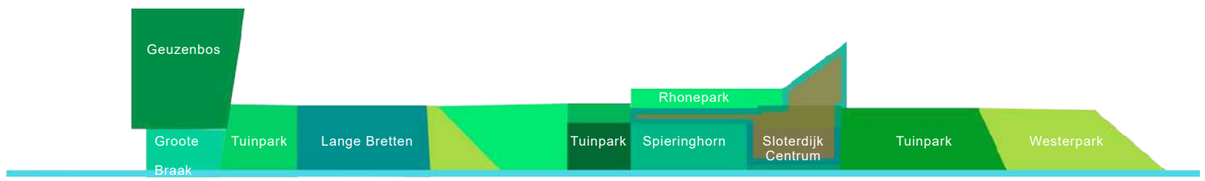
Het monofunctionele, eenvormige kantorengebied dat hier vanaf de jaren '80 van de vorige eeuw ontstaat, wordt vanaf het begin van deze eeuw door de gemeente als 'zorgenkindje' beschreven. Maar ergens halverwege de jaren '10 verschuift de perceptie. De crisis van 2008 is weer voorbij, en het gebied wordt inmiddels breeduit aangeduid als 'opkomend gebied'. De eerste woningen zijn in 2017 en 2018 gerealiseerd door transformatie van bestaande kantoren. Eind 2019 is gestart met de bouw van de eerste nieuwe woongebouwen die hier de komende jaren zullen verrijzen. De transformatie van Sloterdijk-Centrum naar een grootstedelijke woon-werkomgeving is in volle gang.

Brettenzone

Al die tijd ligt Sloterdijk-Centrum midden in de Brettenzone. Deze groene zone, een langwerpig landschapspark tussen de Rijnlandse Hoogwaterkering en de Haarlemmertrekvaart -ongeveer 500 m. breed en 8 km lang- is een van de acht groene scheggen van Amsterdam. Als scheg verbindt ze het buitengebied met het centrum, en brengt ze het landschap tot midden in de stad. SDC is vanaf het begin een vreemde eend in de bijt.
Ten westen van Sloterdijk-Centrum bestaat de Brettenzone uit een lappendeken van groene deelgebieden: volkstuinparken, ruigere natuurgebieden, waterrijke delen, drogere delen, (spoor-) dijken en sportpark Spieringhorn. Aan de oostzijde is onder andere het Westerpark te vinden, volkstuingebieden en de relicten van het oude dijkdorp Sloterdijk. De Spaarndammerdijk die dwars door het gebied liep, is op enkele delen na geheel onder het zand verdwenen.

Hoogteverschillen en (ondergrondse) waterkeringen

Ook de forse hoogteverschillen binnen Sloterdijk-Centrum zijn kenmerkend voor het gebied. Nergens in Amsterdam komen zo verschillende niveaus op zo'n beperkt oppervlak bij elkaar. SDC kent in hoofdlijnen drie niveaus. Van hoog naar laag zijn dit de omgeving van het Orlyplein (ca. 6.5+ NAP), het middenmaaiveld op ca. (1.0 - 1.5+ NAP) en het laagste maaiveld direct naast de watergangen. Zo ligt het hele sportpark Spieringhorn bijvoorbeeld op 0.90 - NAP.
De niveauverschillen worden overbrugd met hellingen, keermuren en dijken.
Zowel een primaire als een secundaire waterkering zijn in het gebied aanwezig. De primaire kering beschermt tegen overstroming vanuit het Noordzeekanaal. De secundaire kering beschermt de Brettenzone tegen overstromingen vanuit de Rijnland-Boezem. Deze waterkeringen hebben beschermingszones met belangrijke beperkingen voor de inrichting van het maaiveld (geen ondergrondse vuilcontainers ter plekke, geen grote bomen).



Brettenscheg gevarïeerd, gemeleerd groen mozaïek





Tekst en afbeeldingen uit: Conceptvisie Sloterdijk Centrum 2040, Gemeente Amsterdam







De aanblik van Sloterdijk Centrum in 2040 (beelden boven en hieronder)

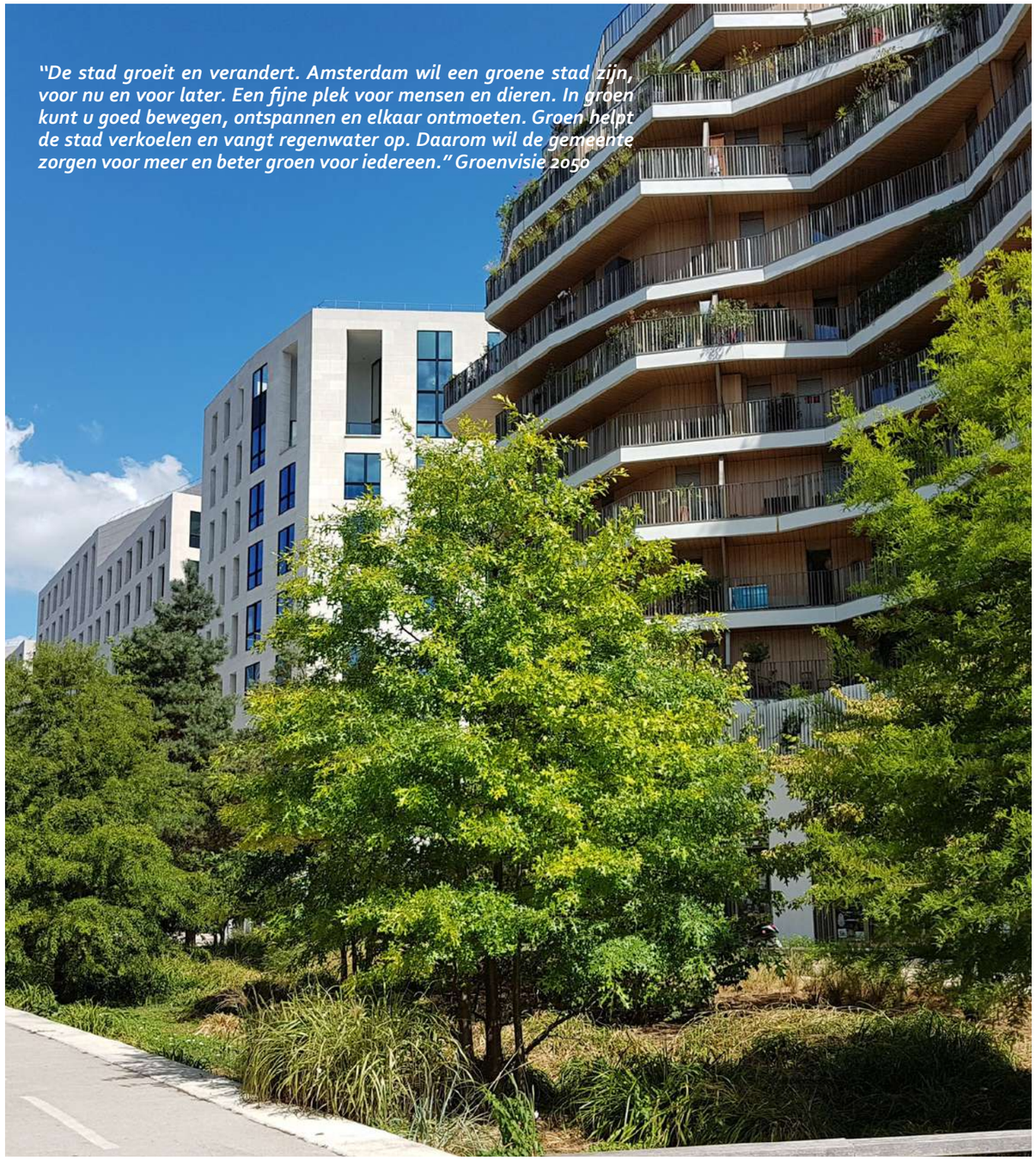
Sloterdijk in 2040

Het is 2040: Amsterdam Sloterdijk bruist. De straten zijn gevuld met zakenmensen, studenten, toeristen en bewoners. Op de besloten binnenplaatsen spelen kinderen en lunchen (thuiswerkende) bewoners, van de groene daken klinkt het gezang van vogels. De rijke mix van bewoners en gebruikers maakt dat Sloterdijk zowel overdag als 's avonds een levendige buurt is. Aan voorzieningen komen de Sloterdijkers niets te kort. De lokale supermarkt floreert en er is een grote variatie aan horeca, bedrijfjes en voorzieningen aan de Radarweg en de Arlandaweg. Rondom het station worden regelmatig inspirerende evenementen georganiseerd die een breed publiek trekken. De Radarweg en Arlandaweg met nieuw bouwprogramma zijn het levendige bewijs van een herboren stadswijk waar wonen en werken een prettige balans hebben gevonden. Het toevoegen van woningen in het gebied heeft goed uitgepakt. Er zijn bijzondere woongebouwen neergezet door betrokken bewonersgroepen en verschillende soorten ontwikkelaars. De maat en schaal van de nieuwbouw vormen een mooie aanvulling op de maat van de hoge kantoorgebouwen en maken dat Sloterdijk een belangrijke centrumfunctie heeft in Haven-Stad. Het uitzicht vanuit de slanke woontorens is adembenemend, zowel terugkijkend richting het centrum als uitkijkend over de Brettenzone of het havengebied. De appartementen zijn dan ook zeer gewild onder Amsterdammers. Sloterdijk is een geliefde plek geworden voor een grote variatie aan bewoners, arm en rijk, jong en oud, alleenstaanden, stellen en gezinnen. Mensen die ervan houden kosmopolitisch te wonen, maar graag de natuur binnen handbereik hebben. Het gebied onderscheidt zich door het groen binnen handbereik. Het Westerpark en sportpark Spieringhorn, beide onderdeel van de Brettenzone, zijn vlakbij. De vergroening van de openbare ruimte is begonnen met de transformatie van het Orlyplein en heeft zich doorgezet in een aantrekkelijke Arlandaweg. Deze sterke schakel heeft de Brettenzone weer toegankelijk gemaakt en Sloterdijk een nieuw, groen imago gegeven. In de weekenden wordt hier intensief gesport en fietsen en wandelen veel inwoners uit de binnenstad hier de stad uit om te genieten van de natuur, aangenaam verrast door de groene lanen en straten van Sloterdijk en de weelderige daktuinen en groene gevels van de nieuwbouw.



2 AMBITIES

De basis voor dit POR is gelegd in de concept Visie Sloterdijk-Centrum 2040. In de visie zijn de ontwikkelambities, het verdichtingsprogramma en de globale uitgangspunten voor de transformatie van Sloterdijk-Centrum beschreven en vastgelegd. Voor wat betreft de openbare ruimte zijn deze hier samengevat in vijf centrale ambities.



1. Slimme combinaties en meervoudig ruimtegebruik

Sloterdijk intensiveert. Als alles volgens plan gaat zijn hier in 2040 7500 woningen met ongeveer 12.000 bewoners. Station Sloterdijk wordt een nog volwaardiger OV knooppunt dan het nu al is. In de toekomst zal ook het westelijke deel van het toekomstige Haven-Stad hier gebruik van gaan maken. De openbare ruimte in Sloterdijk-Centrum krijgt de komende jaren dus te maken met een sterk toenemend gebruik.

De opgave voor de openbare ruimte is daarmee complex. Gezien de beperkte ruimte binnen de plangrenzen is het noodzakelijk om de opgave en ambities integraal te benaderen. Centrale opgave voor het POR is het ontwikkelen van een strategie die alle ambities zoveel mogelijk waar maakt: voldoende ruimte voor zowel de klimaatopgave, de energietransitie, het toenemend bezoekersparkeren (fiets/scooter/auto), veel extra gebruikers, extra recreatief en tegelijkertijd ecologisch interessant groen, extra voorzieningen voor sport en spel. Uitgangspunt is daarom een slim en meervoudig ruimtegebruik voor het openbare gebied. Daarbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de ambities zoals vastgelegd in de Routekaart Klimaatneutraal 2050. Zonder slimme combinaties gaat het binnen SDC niet lukken.

Met het voorgenomen verdichtingsprogramma, de toename van de gebruiksdruk en de groene ambities zal het beheer van de openbare ruimte eveneens geïntensiveerd moeten gaan worden. Een intensiever ruimtegebruik vraagt om intensiever onderhoud, conform de kaders van Puccini.

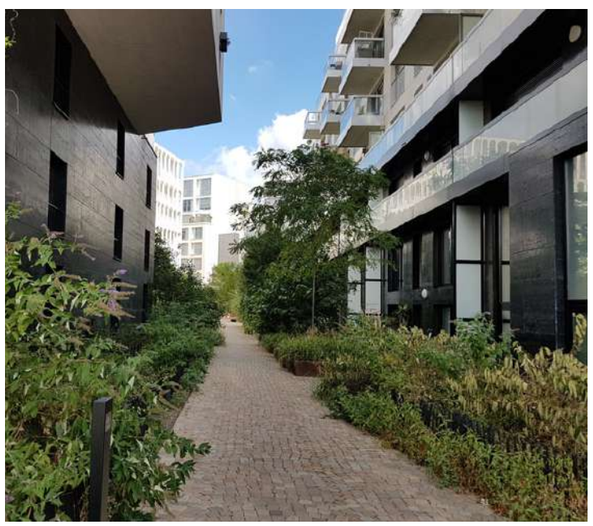
2. Versterken eigen identiteit

Sloterdijk-Centrum is een bijzonder deel van de stad. Vanwege de ontstaansgeschiedenis van het gebied, vanwege de bijzondere ligging, vanwege de vele hoogteverschillen, en vanwege de intensieve transformatie waar het nu middenin zit. Dit eigen DNA biedt veel kansen. Ambitie van dit POR is deze kansen zo goed mogelijk te benutten.

Een van die kansen is het verbeteren van de aansluiting van het gebied op zijn bijzondere omgeving. Het huidige Sloterdijk-Centrum ligt nu als een obstakel midden in die mooie Brettenzone. En ook de verbinding tussen het woongebied Nieuw West en de werkgebieden in de Haven ten noorden is niet vanzelfsprekend. Hier valt veel te verbeteren. Doorgaande fiets- en wandelroutes moeten veel meer betekenis krijgen, de openbare ruimte zelf veel aantrekkelijker, en op het gebied van de beplantingskeuze wordt aansluiting gezocht bij de beplantingskarakteristiek van de Brettenzone. Zo zal SDC veel meer dan nu een aantrekkelijke schakel worden in het gebied.

Een andere kans is het beter benutten van de hoogteverschillen. Dit biedt onder andere een stevige basis voor een interessante differentiatie in beplantingstypologie. Hoogdroog versus laag-nat. Maar de hoger gelegen delen bieden ook mooie kansen voor infiltreren van overtollig regenwater.

En natuurlijk biedt de verdere intensivering volop kansen voor een beter gebruikte, attractievere openbare ruimte. Waar het aangenaam druk zal worden op straat met terrasjes, nieuwe speelvoorzieningen, ontmoetingsplekken, kiosken, etc.







Lange Bretten

3. SDC integraal onderdeel van de Brettenzone

Sloterdijk-Centrum ligt midden in de Brettenzone. Een belangrijke ambitie voor de transformatie van de openbare ruimte is veel beter aan te sluiten op de bijzondere kwaliteiten van deze scheg. Het gaat dan in de eerste plaats om aan te sluiten op de beplantingskarakteristiek van de zone. Zo kan SDC eindelijk een integraal onderdeel van de scheg worden. Hiermee samenhangend zal het gebied ook veel natuurinclusiever worden ingericht. Aan de ontwikkeling van alle nieuwe kavels wordt natuurinclusiviteit inmiddels standaard als een van de eisen meegegeven. Het wordt tijd dat we dit ook in de openbare ruimte vorm gaan geven. Daarnaast zullen de verbindingen tussen de beide delen van de zone en SDC sterk moeten verbeteren. Langzaam verkeer routes krijgen een extra kwaliteitsimpuls, waarmee beide zijden van de Brettenscheg (de Bretten en het Westerparkgebied) beter verbonden worden. Dit is van betekenis voor de groenstructuur op het schaalniveau van zowel de stad als het plangebied zelf. Zo kan Sloterdijk-Centrum tot een echte schakel in de Brettenscheg worden.

4. Klimaatadaptieve en groene inrichting

Een klimaatadaptieve inrichting is voor de hele stad een belangrijke ambitie aan het worden. Dit geldt zeker voor SDC. Het groen krijgt een hoofdrol in de klimaatopgave. In nieuwe regentuinen en wadi's kan het overtollige water worden geborgen en geïnfiltreerd, nieuwe bomen zorgen voor extra schaduw. Op het moment staan er ruim 500 bomen in Sloterdijk-Centrum. Uiteindelijk, als de hele transformatie is afgerond, zijn er in totaal ongeveer 400 bomen extra bijgeplant. Bijna een verdubbeling van het huidige aantal.

5. Gezond, aantrekkelijk en veilig

Een gezond, aantrekkelijk en veilig Sloterdijk-Centrum is een gebied waar voetgangers en fietsers ruim baan krijgen, ten koste van de auto. Waar het goed toeven is in de buitenruimte, waar kinderen veilig kunnen spelen op straat, waar ruimte is voor flora en fauna, en aandacht voor duurzaamheid.
Midden in het gebied ligt Station Sloterdijk; een compleet OV vervoersknooppunt met (internationale) treinen, bussen, trams en metro. Daarom is SDC bij uitstek de plek om vol in te zetten op emissievrije mobiliteit en een forse afwaardering van het autoverkeer. Zowel binnen het plangebied als naar de omgeving toe ligt de focus de komende jaren op extra ruimte voor fietser en voetganger.
In de nabije toekomst zullen er duizenden nieuwe bewoners bijkomen. Voor al deze bewoners is er nu nog niet veel te doen in SDC, en de openbare ruimte is nog niet erg aantrekkelijk. Inzet van dit plan is onder andere een recreatief wandel- en fietsnetwerk met verschillende thema's te realiseren. De groene fietsroutes en de wandelcircuits worden allen doorverbonden met het stationsgebied, het Westerpark en de Bretten.
Het is tevens de ambitie om de openbare ruimte in Sloterdijk-Centrum veel aantrekkelijker in te richten. Op dit moment geldt voor de meeste straten dat asfalt en betonsteen domineert, en dat de beplanting op veel plekken ronduit schraal is. Daarnaast is het heersende windklimaat in het gebied ronduit onprettig. Met het toevoegen van de woonfunctie wordt het verbeteren van de verblijfskwaliteit, de leefbaarheid en de menselijke maat op straat essentieel. Uitgangspunt is om het gebied aangenamer, herbergzamer en zachter van karakter te maken. Een verdere vergroening speelt hierbij een hoofdrol.

Daarnaast is verhogen van de sociale veiligheid een belangrijke ambitie. In het huidige bedrijvengebied is het lichtniveau niet overal optimaal, en ontbreken op verschillende plekken ogen op straat. Dit geeft een onveilig gevoel. De substantiële verdichting in het gebied zorgt er voor dat er steeds meer mensen in het gebied zullen komen, op alle tijden. Daarnaast zal bij elk nieuwbouw- of transformatieproject een nieuw verlichtingsplan worden opgesteld. En wordt er bij elk nieuw project van uitgegaan dat de plint van de nieuwe gebouwen zo veel mogelijk naar de straat worden gericht. Daarmee ontstaat meer sociale controle (ogen op straat) en een verhoogde sociale veiligheid.

Regentuin



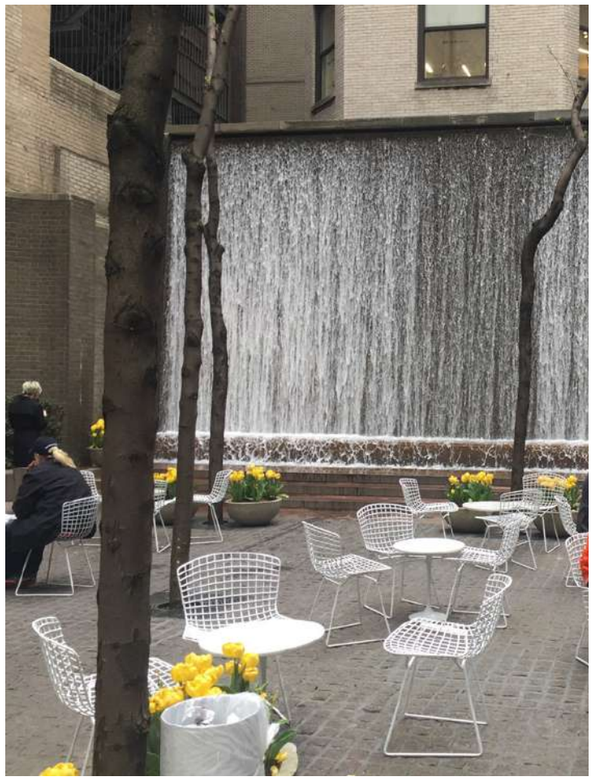
Een aantrekkelijk woongebied



3 BEELDKWALITEIT OPENBARE RUIMTE

Sfeer en karakter

Sloterdijk-Centrum wordt een hoogstedelijk woon/werkgebied in hoge dichtheid, waar de openbare ruimte schaars is, en vele verschillende ruimteclaims tegelijkertijd een aanspraak maken op de beperkte ruimte.
Hoge gebouwen bepalen het beeld vanaf de straat, overal lopen en fietsen mensen, er zijn terrasjes, de auto is nog maar beperkt zichtbaar.
Er is een groot verschil tussen de smalle autovrije straatjes en kleine pocketparks binnen de verschillende buurtkavels -een vooral naar binnen gerichte wereld- en de brede verbindingsassen en grote pleinen, die Sloterdijk-Centrum lucht geven en verbinden met de omgeving.
Om een tegenwicht te bieden aan de grote hoeveelheid bebouwing wordt het groen in het gebied gemaximaliseerd. Er komen een groot aantal nieuwe bomen bij. Daar waar mogelijk worden in de straten brede groenstroken aangelegd, vaak in de vorm van regentuinen. En waar het kan zijn kleine pocketparks ontworpen. Dwars door het gebied lopen een aantal groene assen die de bewoners en bezoekers van SDC snel en aantrekkelijk verbinden met de grote parken ten westen en ten oosten. Daarnaast zijn er een aantal wandelcircuits ontworpen rond bijzondere thema's, die de verschillende ontmoetings-, sport- en speelplekken met elkaar verbinden.



Puccini rood: een rustig en overzichtelijk straatbeeld

De inrichtingsprincipes en de materialisatie van SDC voldoen aan Puccini Rood. Dit is het beleidskader van de Puccinimethode dat de basis vormt voor de inrichting van heel Amsterdam: de standaard voor het Amsterdamse straatbeeld. Hiermee zijn we zeker van een verzorgde en aantrekkelijke straatinrichting met een eenduidige vormgeving en een terughoudende toepassing van losse objecten. Tegelijkertijd wordt zo tot in de verre toekomst een eenvoudig beheer en onderhoud van de openbare ruimte gegarandeerd. Alleen op een aantal bijzondere plekken wordt er (voor een deel ook nu al) van de Puccini-standaard afgeweken.
Sloterdijk-Centrum is binnen deze Puccinimethode nu nog niet aangemerkt als centrumgebied. Dat gaat het wel worden gezien de voorgenomen verdichting en de groei van het station. Dit biedt binnen deze methode meer vrijheid en een hoger inrichtingsniveau. Daarnaast gaan we met Puccini in gesprek over nieuwe manieren om meer duurzaam en meer klimaatadaptief (rainproof) in te richten. Uitgangspunt is ook het combineren van functies en het integreren van objecten in de bebouwing. Trafo's en nutskasten worden in de bouwenveloppen als opgave meegenomen. Muurtjes en keerelementen worden zitranden door bekleding met houten delen, er is extra aandacht voor de vormgeving van trappen, leuningen en kunst in de openbare ruimte. Reclame uitingen zijn terughoudend, terrassen aan de openbare ruimte worden stijlvol en als het even kan groen ingericht.



Beplantingskarakteristiek: voorsorteren op Puccini groen

Het handboek Puccini groen is nog in de maak. Inzet hiervan is om net als bij Puccini Rood het areaal aan beplanting en het bijkomende beheer zoveel mogelijk te stroomlijnen, en zo een meer eenduidig beplantingsbeeld te realiseren binnen Amsterdam. In de beplantingskarakteristiek voor SDC wordt hier alvast op voorgesorteerd. Inzet is een zoveel mogelijk uniform beplantingsbeeld dat in hoofdlijnen nauw aansluit op de beplantingskarakteristiek van de Brettenzone. Dit geldt met name voor de belangrijke oost-west gerichte lijnen in het gebied. Hier bepaalt een los gestrooide beplanting van voornamelijk pionierssoorten (berk, els, meidoorn en abeel, aangevuld met onder andere lijsterbes, veldesdoorn en duindoorn) het beeld. Dit zijn soorten die goed groeien onder de specifieke omstandigheden in Sloterdijk-Centrum, en nauw aansluiten op de rest van de Brettenzone. Daarnaast hebben ze ook een belangrijke ecologische waarde.

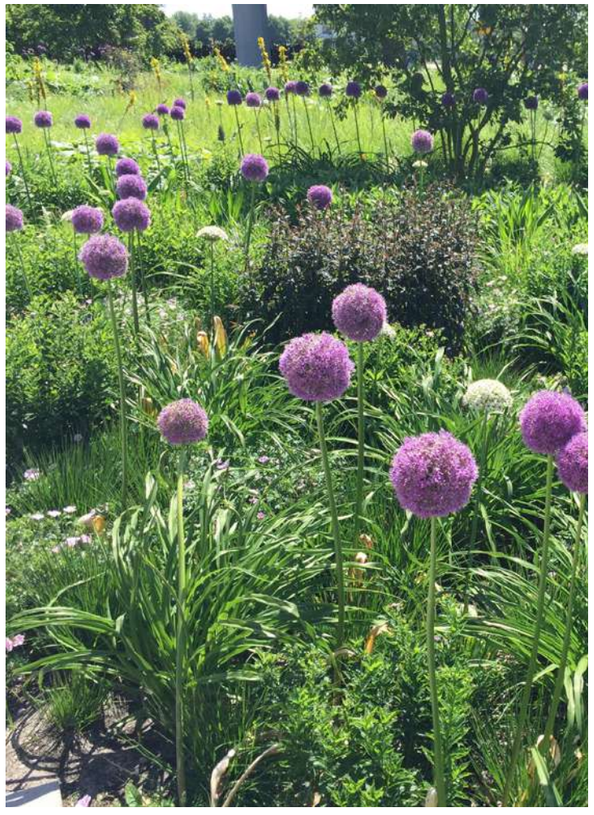
Voor de bijzondere plekken (de grote pleinen, de pocketparks) is afwijkende beplanting voorzien, en dit geldt ook voor de smallere woonstraten en de grotere noord-zuid gerichte infrastructuur. Hier vinden we vooral meer solitair of laansgewijs geplante stadsbomen en -heesters, zoals lindes, iepen, robineas en valse christusdoornen. De laatste twee bomen worden vooral gebruikt in de smallere woonstraatjes en pocketparks, vanwege hun open, kleurrijke kroon.
Zo ontstaat een helder en aantrekkelijk systeem waarbij SDC wordt dooraderd met doorgaande lijnen die Bretten-west verbinden met Bretten-oost, afgewisseld met bijzondere plekken, kruisende wegen en meer intieme woonstraatjes.

Zie bijlage A voor een verdere uitwerking van de beplantingskarakteristiek.



Bijzondere lijnen en plekken

Binnen SDC zijn er een aantal plekken die een bijzondere positie innemen binnen het stedenbouwkundig plan, en daarom extra aandacht en kwaliteit verdienen. Dat gaat met name om de reeds gerealiseerde grote pleinen: het Orlyplein en het Carrascoplein. Maar ook om de belangrijkste verbindingslijnen: de oever langs de Haarlemmervaart, de Arlandaweg, de Naritaweg, de doorgaande fiets-en voetgangersverbinding langs de Hatostraat en de Radarweg.
Het huidige Piarcoplein verdwijnt waarschijnlijk in de nabije toekomst als openbare ruimte: hier is een gebouwde voorziening ten behoeve van een grote mobiliteitsHub gepland.
Bij het ontwerp van de bijzondere lijnen en plekken staat de Puccinimethode wat meer inrichtingsmogelijkheden toe (Puccini-buurtplein). De eerste bouwplannen zijn inmiddels in uitvoering. Voor het pocketpark op de N-kavel, het schoolplein aan het einde van de Arlandaweg en de Arlandaweg zelf zijn inmiddels al participatieprocessen gevoerd. De ontwerpen worden besproken met de Puccini-commissie en waar nodig aangepast. Daarnaast worden er de komende tijd een aantal extra pocketparks gerealiseerd. Hier wordt overal ingezet op het speciale Puccini buurtplein inrichtingsniveau.



Overgangen gebouw-openbare ruimte

In Sloterdijk-Centrum wordt waar mogelijk de overgang tussen gebouw en openbare ruimte verzacht. Dit om zo een wat informele sfeer te creëren, woningen direct op begane grondniveau iets af te schermen van de openbare ruimte, en SDC extra te vergroenen. Er zijn vier typen overgangen, die vaak in combinatie zullen worden toegepast. Waar welk type het best tot zijn recht komt zal per deelproject worden bekeken.



Voorbeelden van een positieve bijdrage van privé-groen aan de publieke ruimte

Gevelbegroeiing

Een van de maatregelen met de meeste impact qua vergroening is het begroeien van de gevel. Dit kan in belangrijke mate bijdragen aan de gewenste verzachting van het straatbeeld, en een hogere natuurwaarde van de nieuwe bebouwing. Gevelbegroeiing is altijd de verantwoordelijkheid van de ontwikkelende partij. Vanuit de gemeente worden hier bij de verschillende kavelontwikkelingen randvoorwaarden voor opgesteld.

Geveltuintje

In veel van de profielen in dit POR is aangegeven dat er ruimte is voor pandeigenaren om een geveltuintje in te richten. Dit past binnen het algemene beleid van Amsterdam. Zo wordt het straatbeeld een stuk groener, en komt er meer ruimte voor de gewenste natuurinclusiviteit van SDC. Geveltuintjes liggen op openbaar terrein en zijn maximaal 45 cm breed. Bewoners moeten wel voldoen aan een aantal randvoorwaarden voor wat betreft de soortkeuze (geen bomen of invasieve soorten toepassen bijvoorbeeld).

Margestrook

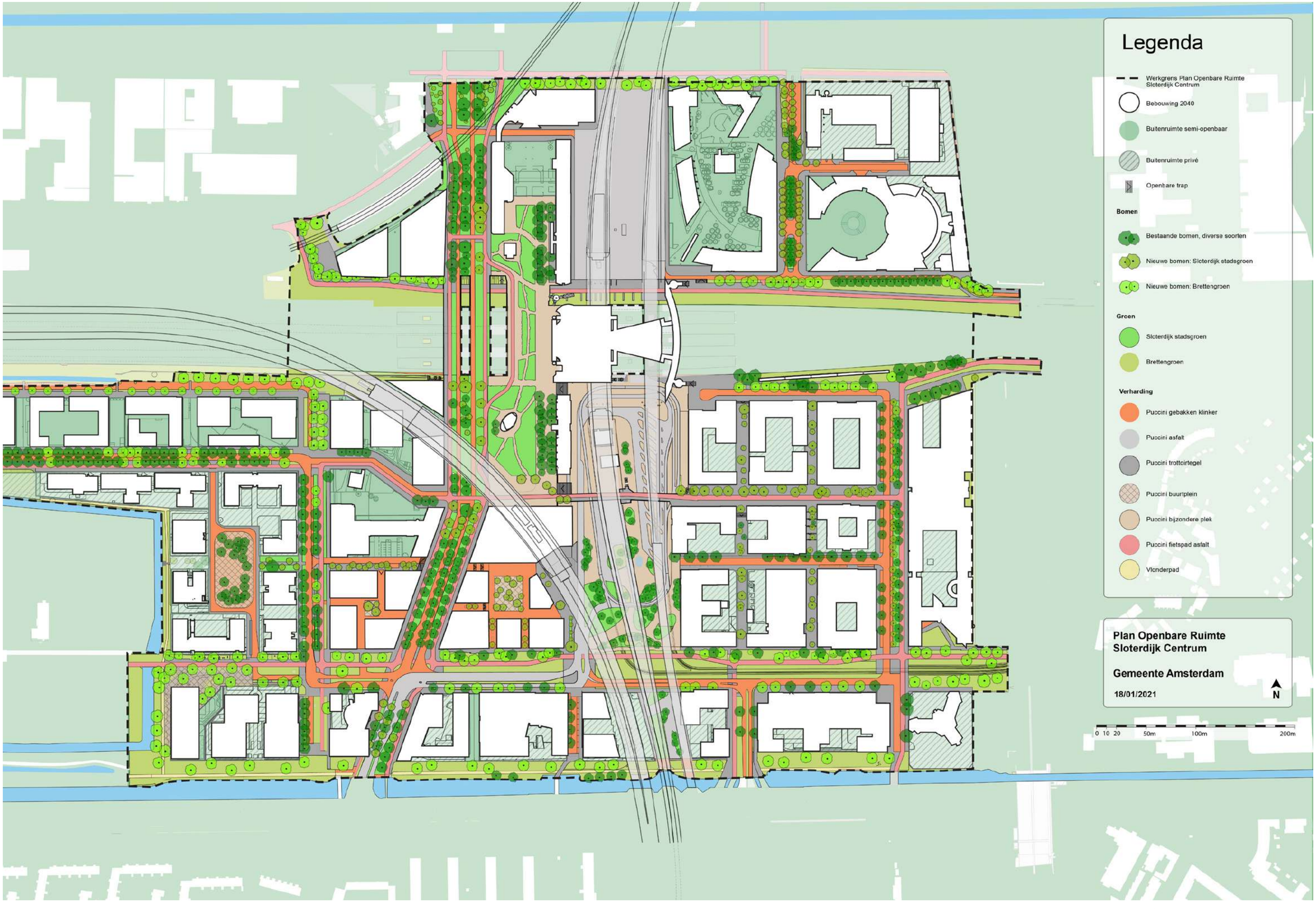
Op sommige kavels is er ruimte voor margestroken: een zone aan de gevel met een afwijkende bestrating die aangeeft waar bewoners een bankje, een bloempot of iets dergelijks kunnen neerzetten. Deze margestroken liggen altijd op eigen terrein en worden dus beheerd door de eigenaar van het kavel. Ze vormen een geleidelijke overgang tussen het trottoir en de woonruimtes op de begane grond.

Tuin

Op sommige percelen is ruimte voor een tuin. Dit geldt met name voor de al bestaande gebouwen, die al dan niet getransformeerd gaan worden. Ook de tuinen verzachten de overgang van trottoir naar de woningen of kantoren op de begane grond. Regel hierbij is wel dat er aan de voorkant nooit schuttingen worden toegepast, en ook geen hoge hagen. De tuinen moeten visueel onderdeel uitmaken van de openbare ruimte. En het is belangrijk dat er vanuit de gebouwen zoveel mogelijk ogen op straat zijn gericht.

4 PLANKAART




Legenda
Werkgrens Plan Openbare Ruimte Sloterdijk Centrum
Bebouwing 2040
Buitenruimte semi-openbaar
Buitenruimte privé
Openbare trap
Bomen
Bestaande bomen, diverse soorten
Nieuwe bomen: Sloterdijk stadsgroen
Nieuwe bomen: Brettengroen
Groen
Sloterdijk stadsgroen
Brettengroen
Verharding
Puccini gebakken klinker
Puccini asfalt
Puccini trottoirtegel
Puccini buurtplein
Puccini bijzondere plek
Puccini fietspad asfalt
Vlonderpad
Plan Openbare Ruimte
Sloterdijk Centrum
Gemeente Amsterdam
18/01/2021
N
0 10 20 50m 100m 200m

5 FACETTEN

5.1 VERKEER

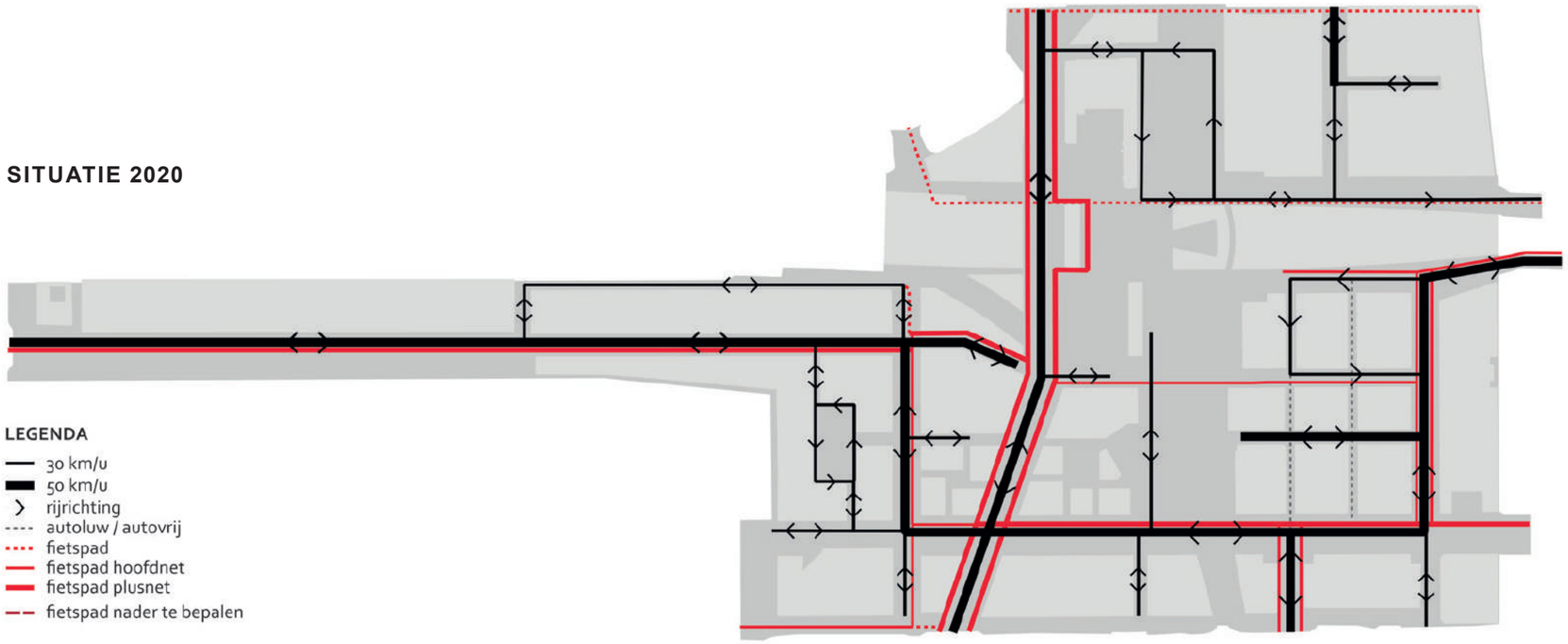
Auto

De Basisweg, de Seineweg en de Haarlemmerweg zijn de hoofdontsluitingswegen in dit deel van de stad. Ze verbinden het gebied met het havengebied, Nieuw West, het toekomstige Haven-Stad en de rest van Amsterdam en de regio. Intern zijn de Naritaweg, de Radarweg, de Arlandaweg en de Kingsfordweg de hoofdwegen. Door de uitgebreide OV voorzieningen in Sloterdijk-Centrum is het legitiem om in dit gebied te streven naar afwaardering van het interne wegennet. Doelstelling is om een groot deel van de wegen op termijn van 50 km/uur om te zetten naar 30 km/uur. De smalle straatjes tussen de nieuwe woonblokken worden zoveel mogelijk autovrij. Als er toch nog verkeer doorheen moet, om bijvoorbeeld toegang te krijgen tot een parkeergarage, worden ze ingericht als woonerven (15 km/uur regime).
In het schema voor de situatie in 2040 is een aantal extra aanpassingen in de verkeersstructuur aangegeven die het ambitieniveau van dit POR illustreren. Dit schema heeft niet de status van een uitgewerkt ontwerp. De verkeerskundige haalbaarheid van de maatregelen zal op termijn nog nader doorgerekend moeten worden. Daarnaast is het plannen op een dergelijke lange termijn voor het thema mobiliteit vooralsnog niet meer dan koffiedik kijken. Hoe wij ons over 20 jaar gaan verplaatsen is op dit moment heel moeilijk te voorspellen.
De belangrijkste ambities vooralsnog:

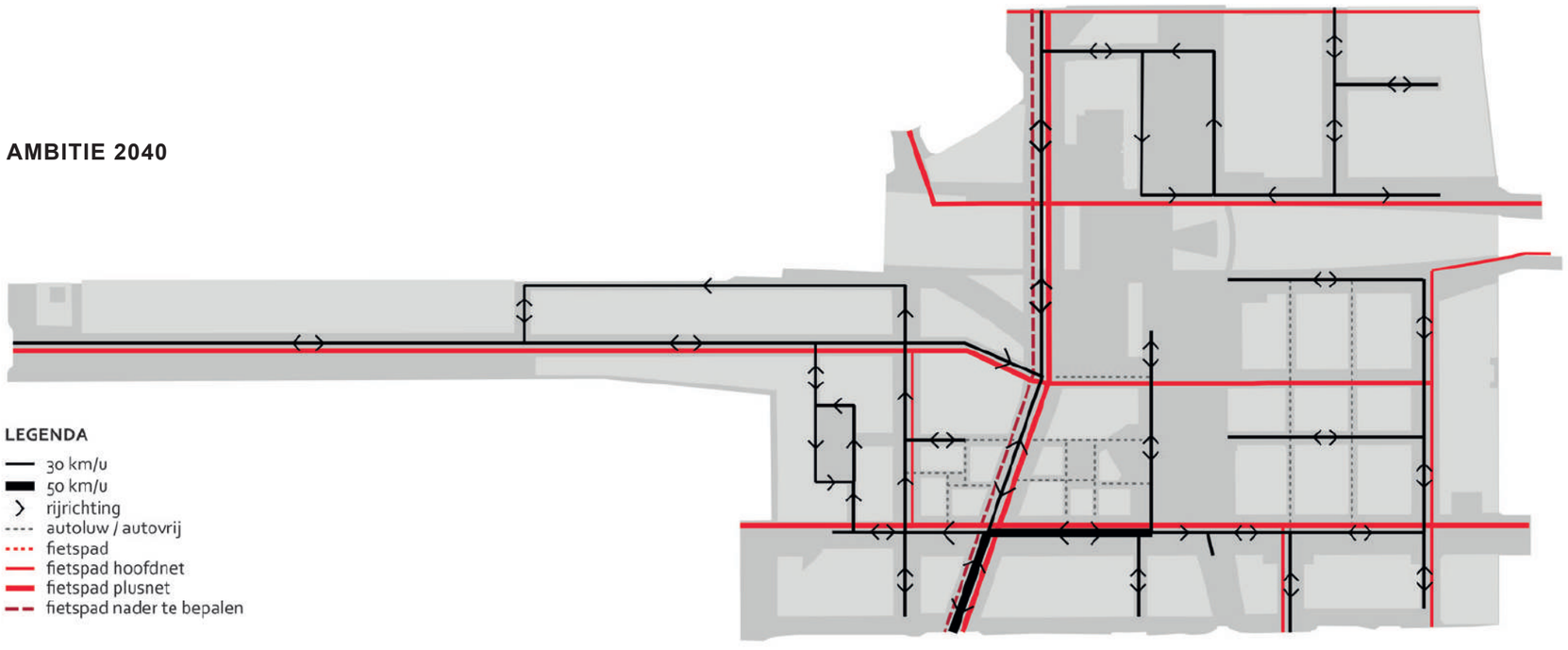
- Het beperken van de snelheid van het autoverkeer op zowel de Arlandaweg, de Naritaweg, de Barajasweg, de Kingsfordweg, als de Radarweg. Hier gaat het regime (voor het grootste deel) van 50 van 30 km/uur.
- Het realiseren van een eenrichtingsverkeer circuit op de westelijke Arlandaweg, de Barajasweg en het verlengde van de Naritaweg. Zo komt veel hoognodige ruimte in de betreffende profielen vrij voor extra groen en meer ruimte voor fietsers, voetgangers, terrasjes, fietsparkeerplaatsen, etc.
- Het afsluiten van de Changiweg ten oosten van de Kingsfordweg, een maatregel die binnen de nieuwe verkeersstructuur van Haven-Stad is aangegeven.

De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten dient bij elke aanpassing of uitbreiding van de verkeersstructuur gegarandeerd te blijven.

SITUATIE 2020



AMBITIE 2040



Fiets en voetganger

De focus voor heel Sloterdijk-Centrum ligt op het creëren van een zo aantrekkelijk en veilig mogelijk fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers. Een van de onderdelen hiervan is de transformatie van een aantal van de huidige, breed gedimensioneerde asfaltwegen naar smallere klinkerwegen (van 50 naar 30 km/uur). Deze transformatie draagt bij aan een centrumgebied dat uitstraalt dat de prioriteit de komende tijd verschuift van de auto naar fietsers en voetgangers.
Het is daarbij belangrijk dat de huidige vrijliggende fietspaden, waarvan het grootste deel onderdeel is van het plusnet of hoofdnet fiets, ook bij een herinrichting naar 30 km/uur straten behouden blijven.
Het naar buiten gaan en bewegen wordt met een meer aansprekende inrichting van de openbare ruimte verder gestimuleerd.
Voor het langzame verkeer is het essentieel om een fijnmazig netwerk te realiseren van en naar het stationsgebied, en naar alle andere functies en voorzieningen in het gebied en daarbuiten. 'Missing links' worden doorgekoppeld en veilige oversteekplaatsen worden gerealiseerd op logische plaatsen.

Een goede orientatie binnen de buurten en tussen de buurten en de omgeving speelt een belangrijke rol voor voetgangers en fietsers. Mensen kunnen zich momenteel nog slecht oriënteren in het gebied. Het is belangrijk om onder andere middels een verbeterde signalering van de diverse routes en bestemmingen hier verbetering in aan te brengen. Zo wordt het naar buiten gaan en bewegen gestimuleerd. Het aanbod aan groene recreatievoorzieningen rondom Sloterdijk-Centrum is namelijk ruim en divers. Het stadse Westerpark, de Sloterplas en de ruige natuurgebieden in het Brettengebied liggen op korte afstand
Aan een verbetering van het netwerk van groene routes wordt ook buiten het plangebied gewerkt. Zo komt er een nieuwe hoofdfietsroute langs het toekomstige Rhonepark in Sloterdijk II richting Spaarnwoude en de kust, in aansluiting op de hoofdroute langs Hatostraat richting Sloterdijk I en Havenstad. Door de aanleg van een fietsbrug in het verlengde van de Arlandaweg wordt het nieuwe stads-/sportpark Spieringhorn direct bereikbaar. Een verbeterde hoofdfietsroute langs de Arlandaweg verzekert een optimale de verbinding tussen het Westerparkgebied en de Bretten aan de andere kant. En met de recente aanleg van langzaam verkeer bruggen en oversteekplaatsen in het kader van de nieuwe N200 zijn de verbindingen in noord-zuid richting al sterk verbeterd. Geuzenveld, Slotermeer en het Sloterpark zijn hiermee veel beter bereikbaar geworden. Maar er liggen nog kansen voor een verdere verbetering van de groene verbindingen met name richting de Sloterplas en Bretten-west.

Thematische recreatie circuits langzaam verkeer

Vanaf Station Sloterdijk ligt stadspark Spieringhorn op ca. 5 minuten fietsafstand, het Westerpark en Sloterplas op ca. 10 minuten en Tuinen van West op ca. 15 minuten. Het gebied kan optimaal profiteren van deze centrale ligging als het fiets- en wandelnetwerk verder wordt versterkt. Naast het beter bereikbaar maken van deze parkgebieden zal er ook worden gewerkt aan een intern netwerk van wandelcircuits met verschillende thema's. Deze circuits zijn zodanig aan elkaar gekoppeld dat het stationsgebied het hart van het wandel- en fiets netwerk is, en de parken in de omgeving goed verbonden worden. Dit wandelnetwerk wordt op de lange lijnen begeleid door fietspaden. Uitgangspunten bij de uitwerking van deze circuits zijn:

- Het verbinden van plaatselijke 'Missing links' in het wandelnetwerk.
- De thema's van de circuits herkenbaar maken met speciale bewegwijzering en het al dan niet toevoegen van speciale speel- en zitelementen, kunstroutes ed.

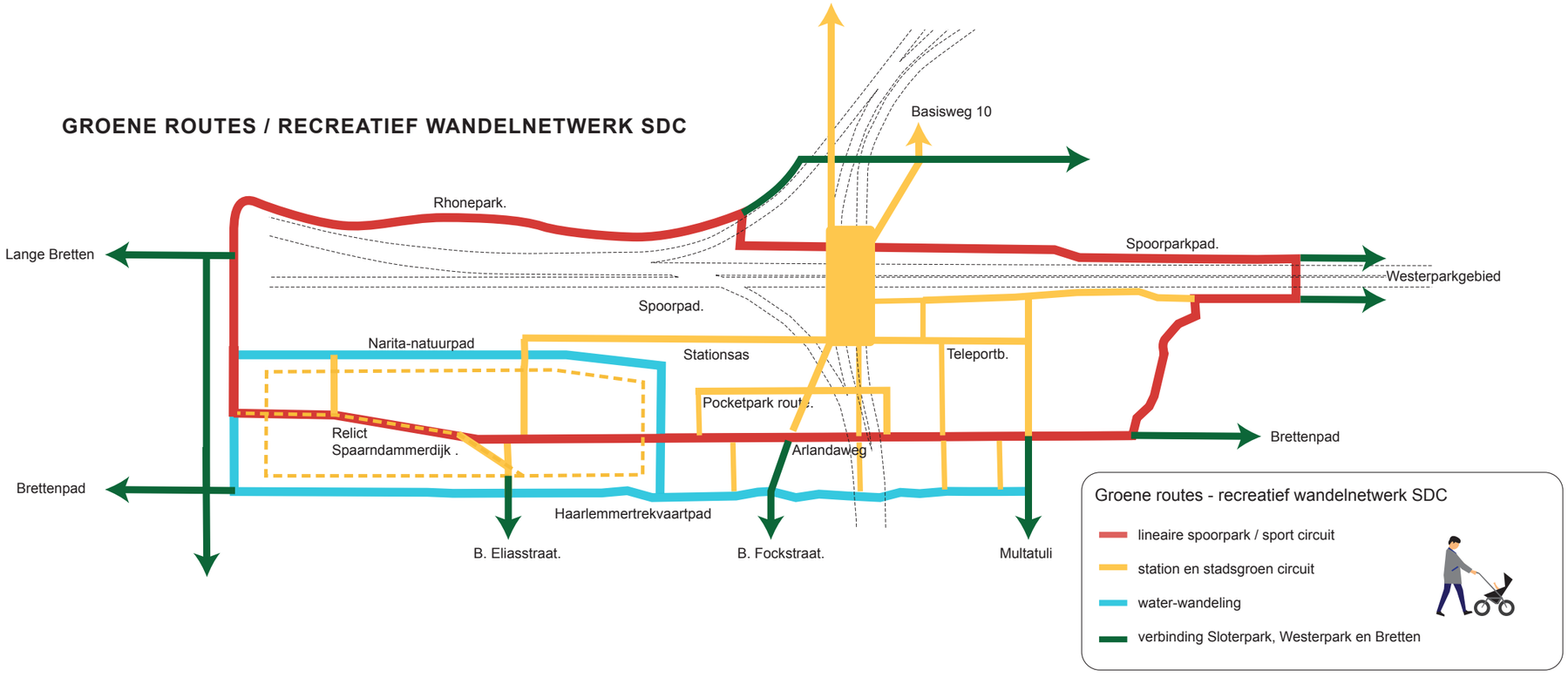
Missing links

De 'missing links' die nog voor verbetering vatbaar zijn:

- De vindbaarheid en het comfort van de oversteekplekken op de Basisweg en Radarweg.
- De route vanaf de zuid oost zijde van het station (bussen en tramhalte) van/naar de Arlandaweg.
- Doorkoppelen van de fietsroutes aan de (gebouwde) fietsenstallingen en wellicht een toekomstige fietsverbinding van de Basisweg naar het Piarcoplein.
- De continuiteit van de hoofdroute voor fietsers en voetgangers langs de Arlandaweg.
- Het verbeteren van de wandelroute langs de Haarlemmertrekvaart.
- Het realiseren van nieuwe wandelroutes langs en in sportpark Spieringhorn.
- Het realiseren van een aantrekkelijke verbinding voor fietsers en voetgangers tussen de hoofdroute langs de Hatostraat en het nieuwe Rhonepark in Sloterdijk II.



Radarplantsoen
Elsevierpark



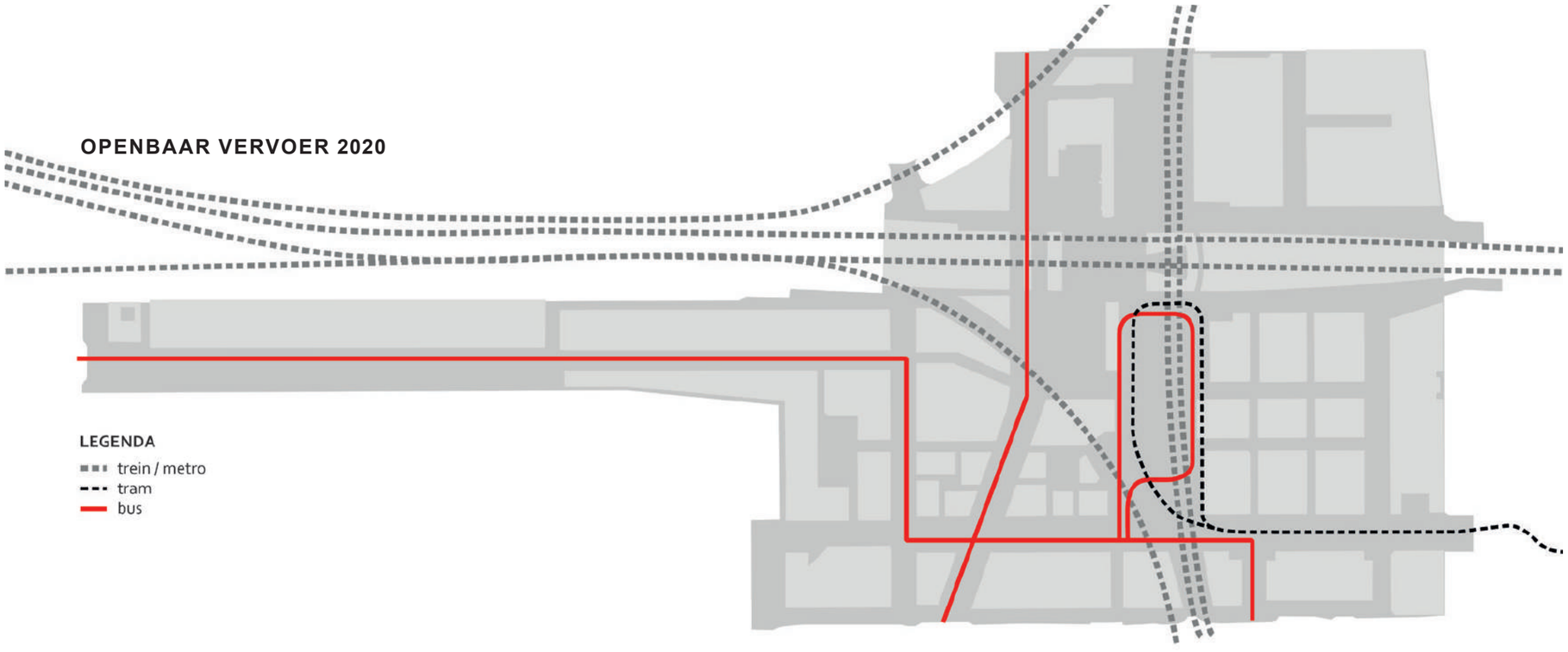
Openbaar vervoer

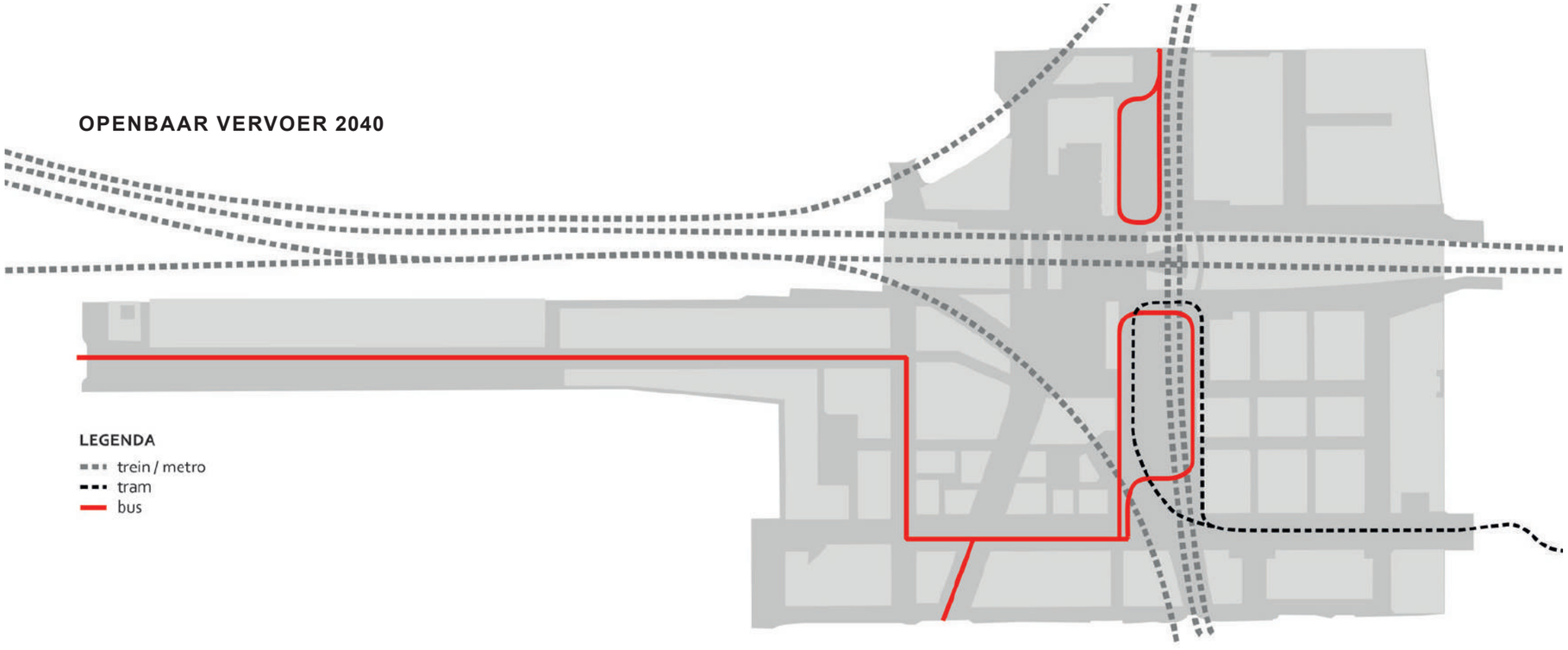
Sloterdijk-Centrum is nu al extreem goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Station Sloterdijk met alle openbaar vervoer voorzieningen rondom vormt de kern van het gebied. Er wordt voor de komende jaren rekening gehouden met een stevige capaciteitsverhoging van het station in verband met de verwachte reizigersgroei. Het gebied is nu al een van de best bereikbare woon/werkplekken in Nederland, maar wordt in de toekomst dus nog beter ontsloten. Voor het stationsgebied wordt op dit moment al concreet gestudeerd op verdere uitbreiding en vernieuwing. Hierbij wordt met name gedacht aan een verdere intensivering aan de oostzijde. Inzet is het realiseren van een extra tweede maaiveld boven de sporen ter plekke. Als deze plannen doorgaan zal dit grote invloed hebben op het functioneren van het maaiveld in heel Sloterdijk-Centrum. Een tweede maaiveld over de sporen biedt een kans voor een aantrekkelijke extra noord-zuidverbinding in het gebied.
Naast het trein- en metrostation liggen er in Sloterdijk-Centrum een groot busstation inclusief tramhalte (Carrascoplein), een belangrijke opstapplek voor internationale busdiensten (Piarcoplein) en een aantal lokale bushaltes. Uitgangspunt voor 2040 is dat zowel aan de zuidzijde als aan de noordzijde van het station een efficiënte overstapplek vanuit trein en metro naar andere OV-modaliteiten ontstaat. Reizigers vanuit Haven-Stad, de havens en de werkgebieden van Sloterdijk II en III arriveren bij het station aan de noordzijde (Piarcoplein) . Reizigers komend vanuit de zuidzijde (Stadsdeel West en Nieuw-West) arriveren op het Carrascoplein.
De bijbehorende bus- en tram routes zijn een belangrijke randvoorwaarde bij de herinrichting van de betreffende straten. Zo is het nu nog vanuit de vervoersbedrijven niet gewenst een busroute over een 30 km/uur weg te leiden. Toch gaan we het gesprek aan met de busbedrijven over onder andere de Naritaweg in relatie tot de buslijn die daar nu gebruik van maakt.

Toegankelijkheid mindervaliden

Een toegankelijke openbare ruimte is voor alle mensen van belang en voor mindervaliden in het bijzonder. Het handboek Toegankelijkheid wordt standaard bij de verdere uitwerking van de openbare ruimte toegepast. Dit betekent dat:

- de openbare ruimte zo veel mogelijk vrij van obstakels wordt gehouden;
- de bestrating goed begaanbaar is;
- er goede mogelijkheden zijn om over te steken, met behulp van gelijkvloerse oversteekpunten of inritelementen;
- waar mogelijk hoogteverschillen worden geminimaliseerd, en er geen nieuwe worden geïntroduceerd;
- (nieuwe) trappen zoveel mogelijk toegankelijk worden gemaakt voor minder validen, onder andere door de toepassing van hellingbanen, en waar deze niet passen door een lift.
- van deur naar deur afzetten mindervaliden moet mogelijk zijn.





5.2 PARKEREN IN DE OPENBARE RUIMTE

PARKEREN VOOR BEZOEKERS

Door de geplande verdichting gaan meer mensen de openbare ruimte gebruiken. Dit brengt een groot aantal ruimteclaims met zich mee. Het parkeren van auto's, fietsen en scooters voor bezoekers is daarbij een belangrijke factor. De manier waarop de totale parkeervraag wordt opgelost is bepalend voor enerzijds het functioneren (de bereikbaarheid) van de openbare ruimte, en anderzijds voor de ruimtelijke kwaliteit ervan.

Algemene uitgangspunten

In lijn met de ontwikkelstrategie Haven-Stad krijgt de voetganger in de openbare ruimte het primaat, daarna de fietser, vervolgens het openbaar vervoer en pas als laatste de auto. De openbare ruimte wordt hierop aangepast, ook met betrekking tot de situering van de parkeerplekken voor bezoekers. Fietsparkeerplekken voor bezoekers bevinden zich in het hele gebied vlak bij de voordeur, voor autoparkeerplekken voor bezoekers moet je iets verder lopen (maximaal 500 meter).
Conform het algemene parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam wordt bij alle nieuwbouwplannen inpandig en op eigen terrein voorzien in de eigen parkeerbehoefte (auto, fiets, scooter), van zowel bewoners als gebruikers. Dat betekent dat er bij nieuwbouw ook geen parkeervergunningen meer worden verstrekt. Autoparkeren voor bewoners en ondernemers bij nieuwe transformaties is ook altijd inpandig, in verdiepte of half verdiepte parkeergarages.
Op het Piarcoplein ten noorden van het station bevinden zich op dit moment zowel een touringcar-opstapplek, een P&R parkeervoorziening en een groot aantal openbare parkeerplaatsen. Verwachting is dat deze locatie in de toekomst een belangrijke rol gaat vervullen als mobiliteitsknooppunt (HUB) voor Haven-Stad en de werkgebieden aan de noord-westzijde van het gebied.

Bezoekersparkeren auto

Maatgevend voor het aantal te realiseren parkeerplekken in de openbare ruimte is vooral de toename van het aantal woningen in het gebied. De bijbehorende bezoekersparkeerplaatsen leveren de grootste ruimtevraag in openbaar gebied.
Voor bezoekersparkeren (auto, fiets, scooter) bij woningen biedt het parkeerbeleid de keuze om dit op te leggen aan ontwikkelaars op eigen terrein, of te faciliteren in de openbare ruimte en/of in openbare parkeergarages, al dan niet gecombineerd met een buurt Mobility-Hub. Dit geldt ook voor het parkeren voor bezoekers van commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Voor een deel kunnen deze plekken via dubbelgebruik ook voor bezoekersparkeren voor woningen worden ingezet en vice versa. Bezoekersparkeren voor kantoren en bedrijven vindt altijd plaats op eigen terrein.
Voor het bezoekersparkeren bij woningen geldt in het algemeen een parkeernorm van 0,1 autoparkeerplaats per woning. Behalve bij de bouwblokken binnen een straal van 250 meter van het station, waar een lagere norm geldt van 0,05 (auto)parkeerplaats per woning. De parkeernormen voor overige functies (voorzieningen, etc.) zijn bepaald op basis van CROW kencijfers en de specifieke locatie en functie. Voor de niet-woon functies in een straal van 250 meter rondom het station zijn de autoparkeernormen ook gehalveerd.

Auto parkeernormen bewoners, kantoren en voorzieningen

Het plangebied wordt in de Nota Parkeernormen Auto (2017) aangemerkt als A-locatie, omdat het is gelegen in de nabijheid van intercitystation Amsterdam-Sloterdijk. Dit betekent een parkeernorm op eigen terrein tussen de 0 en 1 per woning en maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² BVO kantoor.

In Sloterdijk-Centrum wordt een (auto)parkeernorm van maximaal 0,2 parkeerplaats per woning gehanteerd, conform de in december 2017 door de raad vastgestelde MER Haven-Stad. De belangrijkste reden hiervoor is dat Sloterdijk-Centrum als stationsgebied op allerlei manieren te bereiken is; metro, tram, bus, trein, fiets en auto. Juist in een stationsgebied als Sloterdijk-Centrum passen strenge autoparkeernormen, ook bij middeldure huurwoningen en vrije sectorwoningen.
De parkeernormen voor overige functies (voorzieningen, etc.) zijn bepaald op basis van CROW kencijfers en de specifieke locatie en betreffende functie.

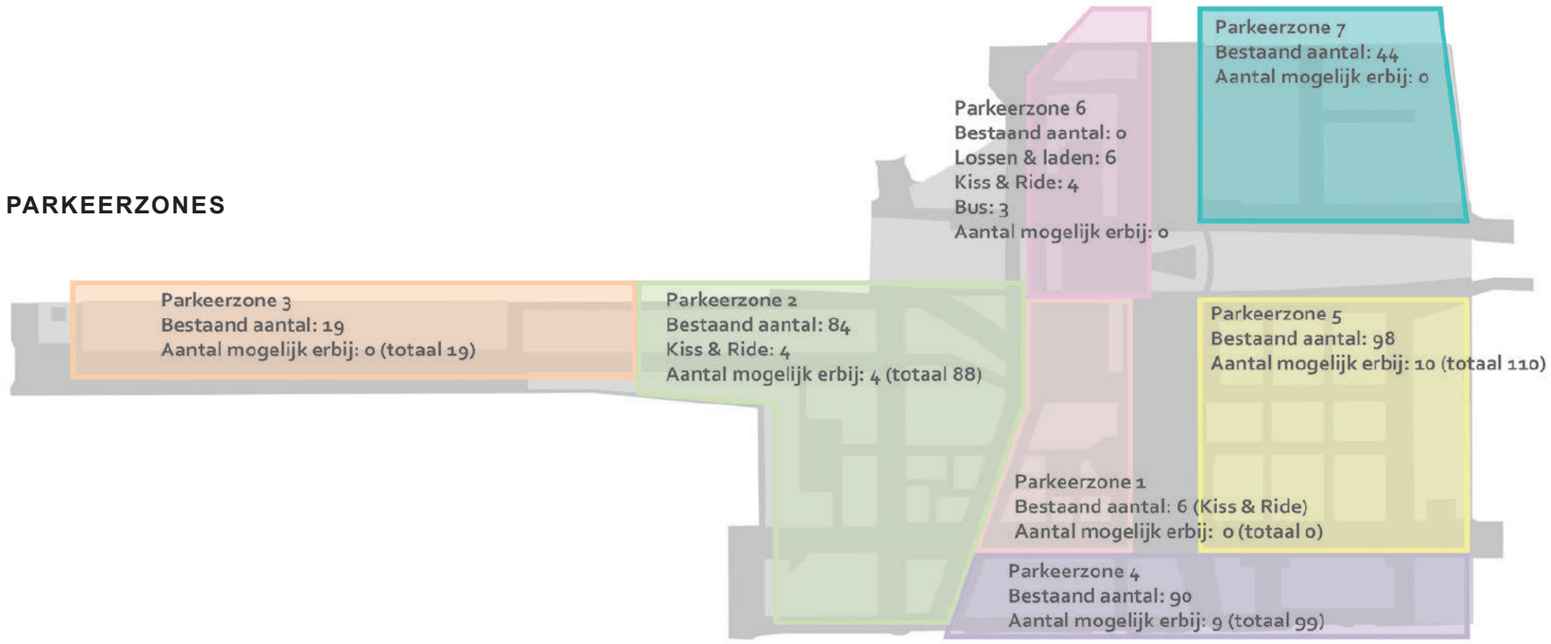
E-mobility-Hubs

Bij E-mobility-Hubs gaat het om het aanbieden van duurzame deelmobiliteit. Dat kunnen elektrische auto's, bakfietsen, Biro's en nog veel meer vervoersmiddelen zijn die we nu nog niet kennen. We zien dat de markt dit al oppakt met deelauto's in de garage onder de woongebouwen. Ook bij het station wordt nagedacht over een E-mobility-Hub voor een andere doelgroep: de "last mile transport". Dit zal worden meegenomen in de verkenning ten behoeve van de ontwikkelstrategie voor de stationsopgave.

Normen fiets en scooter

Fiets- en scooterparkeren voor eigen gebruik vindt voor kantoren en voorzieningen altijd inpandig plaats, op eigen terrein.
Bezoekersfietsparkeren en bezoekersscooterparkeren wordt in de openbare ruimte opgelost. Voor fietsen geldt een norm van 0,5 parkeerplaats per woning, voor scooters een norm van 0,13 scooterparkeerplaats per woning. Bij niet-woon functies geldt een norm van tussen de 0,25 en 1 scooterparkeerplek per 100 m² BVO. Dit alles conform de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter.
Bij de ruimtelijke inpassing van de parkeervoorzieningen voor fietsers en scooters in de toekomstige inrichtingsplannen zijn de volgende uitgangspunten relevant:

- Positionering van de parkeerstroken zoveel mogelijk langs doorgaande fietsroutes en in de buurt van entrees van de kavels waar woningbouw toegevoegd wordt.
- Langs de smalle zijstraatjes rondom de Pocketparks, en langs de grotere groenstroken (o.a. Arlandaweg) zijn fietsparkeerstroken geminimaliseerd.
- Op deze plekken is prioriteit gegeven aan doorgangs¬ruimte voor voetgangers, spel op straat en een ruimte¬lijk, groen en opgeruimd straatbeeld.
- Bij positionering op trottoirs rekening houden met een vrije doorloopruimte van minimaal 2,5 meter en bij voorkeur 3,5 meter breed.
- Zo veel mogelijk obstakelvrije aanduiding van de fietsparkeerstroken met belijning in de verharding en markeringstegels.



Tabel 1: Overzicht benodigd aantal bezoekersparkeerplaatsen auto per zone en per periode

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Zone 7
Huidig aantal (alles in openbare ruimte)	4	85	18	90	98	0	44
In openbare ruimte maximaal mogelijk	0	82	61	99	108	0	44
In openbare ruimte wenselijk	0	40	30	50	83	0	20
Situatie 2025: parkeerbehoefte	88	140	0	32	46	0	0
2025: in garage op basis wenselijk OR	88	100	0	0	0	0	0
Situatie 2030: parkeerbehoefte	90	245	27	50	83	10	5
2030: in garage op basis wenselijk OR	90	205	0	0	0	10	0
Situatie 2040: parkeerbehoefte	90	264	27	66	83	10	5
2040: in garage op basis wenselijk OR	90	224	0	16	0	10	0
Maximale parkeerbehoefte	111	300	124	148	165	15	12
Maximaal in garage op basis wenselijk OR	111	260	94	98	82	15	0

Zie bijlage B. voor een uitgebreid overzicht van de achterliggende tellingen en berekeningen.

Resultaten parkeerbalans bezoekersparkeren auto, fiets en scooter

Voor Sloterdijk-Centrum is een parkeerbalans opgesteld. In deze balans is het gebied opgedeeld in verschillende parkeerzones. De parkeerzones zijn tot stand gekomen op basis van bestaande barrières binnen het gebied (zoals spoorbanen en hoofdwegen) en redelijke loopafstanden. Per zone is gekeken naar het huidige aanbod aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte en naar de kwantitatieve behoefte van de toekomstige ontwikkelingen. Parkeerzones 5, 6 en 7 hebben duidelijke grenzen. Parkeerzone 2 en 3 hebben gebieden waarbij het denkbaar is dat de men in de aangrenzende parkeerzone parkeert. Hetzelfde geldt voor parkeerzone 1 en 4.

Er is een uitgebreide parkeerbalans gemaakt per parkeerzone en per 5-jaarlijks tijdvak voor het bezoekersparkeren (auto, fiets en scooter). Uit de parkeerbalans komt naar voren dat het in ruimtelijke zin niet mogelijk en niet wenselijk is om al het bezoekersparkeren (auto, fiets en scooter) in de openbare ruimte te faciliteren. Zie ook bijlage B.

Met de gehanteerde normen komt uit de parkeerbalans naar voren dat bij een algehele transformatie van Sloterdijk-Centrum (ca. 7.500 woningen) er behoefte is aan het volgende (als maximaal aantal te beschouwen) aantal bezoekersparkeerplekken:

- 875 autoparkeerplaatsen;
- 6.641 fietsparkeerplaatsen;
- 210 scooterparkeerplaatsen.

Er liggen veel claims op de openbare ruimte. Conform de algehele lijn voor Sloterdijk-Centrum sturen we erop aan om autoparkeren zoveel als mogelijk in openbare parkeergarages te organiseren, grootschalig, binnen 500 meter van de woning. Maar niet uitsluitend, want parkeerplaatsen in de openbare ruimte kunnen ook bijdragen aan reuring op straat, sociale veiligheid en flexibiliteit voor bezoekers.

Fiets- en scooterparkeren voor bezoekers wordt in de openbare ruimte, fijnmazig en dicht bij de woningen gefaciliteerd. Daarmee stimuleren we het fietsgebruik en voorkomen we een rommelige openbare ruimte. Bij de nieuw te bouwen OV-stallingen rondom het station voegen we in principe bezoekersfietsparkeerplaatsen toe, zoals dat nu al in het plan voor L-Midden is meegenomen. Op die manier houden we de openbare ruimte bij het station zoveel mogelijk vrij voor de voetganger.

Uit de parkeerbalans komt naar voren dat de fiets- en scooterparkeerbehoefte voor bezoekers zich vooral concentreert in de geplande woonbuurten: de Barajasbuurt, de Naritawegbuurt en de Haarlemmervaartbuurt. De parkeerbehoefte kan hier grotendeels worden gefaciliteerd in de openbare ruimte. Om te voorkomen dat bewoners hun fiets niet in de berging maar in de openbare ruimte stallen, leggen we fietsparkeervakken aan. En dat doen we gefaseerd, in eerste instantie met minder capaciteit dan de norm voorschrijft. Aan de hand van de feitelijke behoefte kan de capaciteit gaandeweg, indien nodig, worden uitgebreid in de openbare ruimte.

De fietsparkeervakken zijn zones op het trottoir van in principe minimaal 10 m. lang en 2 m. breed, met alleen aan de uiteindes een nietje. Het streven is in het algemeen om zo min mogelijk straatmeubilair in de schaarse openbare ruimte te plaatsen, vandaar de spaarzame toepassing van de nietjes. Hiermee wordt tegelijkertijd beoogd om oneigenlijk gebruik door bewoners onaantrekkelijker te maken.

Per gebiedsdeel worden de nieuwe fiets- en scooterparkeerstroken zo veel mogelijk nabij de kavels gesitueerd. Bij het J-kavel en het N-kavel lijkt er voldoende ruimte in de straatprofielen te zijn. Maar op een aantal plekken gaat het echt knellen om alle parkeerplekken op straat te realiseren. Per deelgebied is aangegeven waar het lastig wordt:

- Voor de opgave Naritaweg west is er voor bezoekers geen ruimte in het profiel. Een oplossing voor de toekomst is om dit in de nieuwe tussenstraten (semi-openbaar gebied) te positioneren.
- Opgave Station: afhankelijk van de verdere ontwikkeling van het station zullen er vele extra openbare fiets- en scooterplekken moeten komen. In de huidige situatie is er al te weinig plek op straat. Deze extra bezoekers zullen daarom vooral in nieuwe gebouwde voorzieningen een plaats moeten vinden. De opgave is urgent.
- Opgave parkeerzone 5 (Stationsbuurt): parkeerplaatsen bezoekers 191 fietsen/ 95 scooters. In openbaar gebied is plaats voor ca. 130 scooterplaatsen. Het bezoekers fietsparkeren is in dit gebied hoofdzakelijk naar een nieuwe openbare OV-fietsparkeergarage gerekend. Hieraan wordt gewerkt op de L-kavels.

De autoparkeerbehoefte wordt slechts ten dele in de openbare ruimte gefaciliteerd. De parkeerbehoefte groeit met het aantal woningbouwprojecten.

Reeds in 2025 moet worden voorzien in een (of meer) openbare parkeergarages in de omgeving van de Barajasbuurt met tenminste 188 parkeerplaatsen. Beoogde locaties hiervoor is de H-kavel (kavel 9, bovengronds) met 349 parkeerplaatsen. De J-kavel (kavels 27/28/30) kan vanaf 2030 voorzien in de resterende behoefte middels een ondergrondse parkeergarage Hemboog met ruimte voor 375 parkeerplaatsen, gecombineerd met een buurt-HUB voor deelmobiliteit. De behoefte aan publieke bezoekersparkeerplaatsen groeit mee met de ontwikkeling van met name het aantal woningen. Bezoekers van kantoren moeten immers op eigen terrein parkeren. Er wordt niet van uitgegaan dat er verworven zal moeten worden ten behoeve van een openbare parkeergarage.

5.3 BIJZONDERE PLEKKEN EN LIJNEN

Bijzondere plekken zijn openbare ruimtes die een bijzondere positie innemen in het gebied en daarom extra aandacht verdienen.

Orlyplein
Het Orlyplein is op dit moment de voortuin van het station. Hier ligt de hoofdentree. De samenwerkende partijen NS, Prorail, VRA en gemeente werken aan een ontwikkelstrategie voor het station. Eventuele vervolgplannen zullen mogelijk van invloed zijn op het zwaartepunt van de reizigersstromen. Zo zou in de toekomst de hoofdentree naar de oostkant kunnen verschuiven. De openbare ruimte rondom het station zal integraal in deze plannen worden meegenomen.

Carrascoplein
Het Carrascoplein is nu vooral een groot bus- en tramstation. Het is pas een aantal jaren geleden opnieuw ingericht, en zal de komende jaren weinig veranderen.

Piarcoplein
Op dit plein zijn nu een P&R en haltes van internationale buslijn diensten gesitueerd. Omdat het Piarcoplein in de toekomst waarschijnlijk een rol gaat spelen als nieuwe vervoershub is het bewust buiten dit POR gehouden. Deze opgave wordt in samenhang met de stationsopgave onderzocht. Aandachtspunt bij de planvorming van het plein is dat het nu een Rainproof- probleemgebied is.

Arlandaweg
De Arlandaweg is een van de dragers van de openbare ruimte in SDC. Het is de meest directe en meest ruim gedimensioneerde verbinding tussen de westelijke Brettenzone en het Westerpark. Hier is ruimte om het nieuwe Brettengroen vol in te zetten. Het is ook een belangrijke verbindingslijn tussen de verschillende nieuwe woonkavels aan weerszijde en de rest van Sloterdijk-Centrum. En het wordt in de toekomst een plek van ontmoeting, sport en spel.

Oever Haarlemmertrekvaart
De Haarlemmertrekvaart is de belangrijkste drager van de hele Brettenzone, maar zo ervaar je hem nu niet. Inzet is om de oever van de trekvaart beter te laten aansluiten op de oevers in de rest van de Brettenzone. De oever is zowel onderdeel van de hoofdgroenstructuur van Amsterdam als een corridor in de ecologische hoofdstructuur. Beide functies kunnen worden versterkt. Inzet is zowel de ecologische waarde van de zone te verhogen als de recreatieve betekenis. Dit kan bijvoorbeeld door een beter beheer van de zone, en het vervangen van het huidige struinpad door een vlonderpad. Zo zal de toekomstige bezoeker van de zone nadrukkelijk te gast zijn in de ecologische corridor.



Carrascoplein

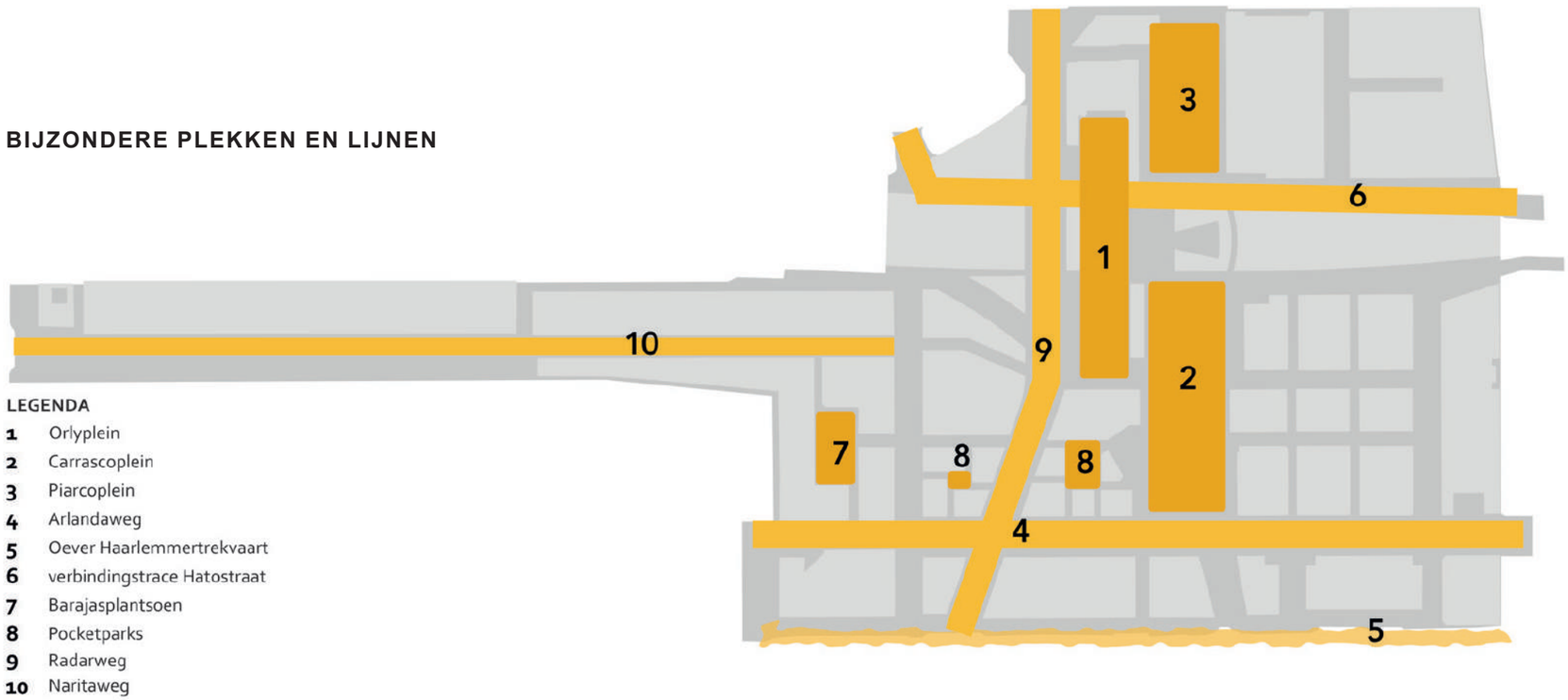
Verbindingsroute Hatostraat
De route langs de Hatostraat verbindt het Westerpark en het toekomstige spoorpark in Sloterdijk I met het toekomstige Rhonepark in Sloterdijk II en verder de Brettenzone in. Daarmee is het een van de hoofdassen binnen de structuur van de Brettenzone. Hier is een nieuwe inrichting gewenst met meer aandacht voor de continuiteit over de hele lijn, in combinatie met extra verblijfskwaliteit. Speciale aandacht is gewenst voor de nu wat verloren ogende verbinding tussen station Sloterdijk en Sloterdijk II.

Barajasplantsoen
Het Barajasplantsoen is op het moment een wat nietszeggend buurtparkje dat maar matig wordt gebruikt. Op termijn zal het worden heringericht, met extra aandacht voor sport en spel, klimaatadaptatie en ecologische betekenis.

Pocketparks
De nieuwe pocketparks zijn kleine hoogwaardige parkjes binnen de nieuwe woonkavels. In contrast met de drukke verbindingsassen in het gebied zijn dit kleine, openbare oases van rust. Plekken om even tot rust te komen, veilig te spelen, elkaar te ontmoeten. Tegelijkertijd hebben ze een belangrijke functie in het locale watersysteem.

Radarweg
De Radarweg is de enige noord/zuid verbinding binnen SDC, en daarmee een van de dragers van de ruimtelijke structuur. Hij verbindt het noordelijk deel van het centrum met het zuidelijk deel, en vormt de belangrijkste toegangsweg richting het station. Nu is het nog vooral een drukke verkeersader. Op termijn zal de vrijliggende busbaan hier vervallen, aangezien er zowel aan de noord- als aan de zuidkant van station Sloterdijk busstations zullen komen. Zo komt er ruimte vrij voor extra groen en extra voorzieningen voor fietsers en voetgangers. En zal de Radarweg veel meer dan nu ook een ontspannen groene as worden.

Naritaweg
De Naritaweg is de entree van het gebied vanuit het westen, en een van de doorgaande hoofdwegen van Sloterdijk-Centrum. Inzet is om het huidige brede laanprofiel zo veel mogelijk te behouden. De grote bomen aan weerskanten van de weg geven allure aan dit deel van het gebied.



5.4 SPORT, SPEL EN BEWEGEN

Sport, spel en bewegen is een belangrijk programma onderdeel van de openbare ruimte. Binnen de grenzen van Sloterdijk-Centrum worden de normen voor het benodigde areaal aan sportvoorzieningen niet gehaald. In SDC zouden er, uitgaande van het aantal nieuwe woningen, ca. 7 informele sportvelden van gemiddeld 1000 m2 elk en 25 speelplekken á 150 m2 per plek moeten komen. De norm voor de sport wordt sec binnen het plangebied niet gehaald, maar met sportpark Spieringhorn erbij is dit geen probleem. Daarom wordt onder andere een nieuwe directe verbinding tussen sportpark Spieringhorn en Sloterdijk-Centrum aangelegd. Binnen elke nieuwe ontwikkeling wordt ruimte gecreëerd voor de benodigde nieuwe speelplekken en speelaanleidingen. Zo zal uiteindelijk het totaal van 25 plekken worden gerealiseerd.

Sport, speel- en ontmoetingsplekken voor alle leeftijden

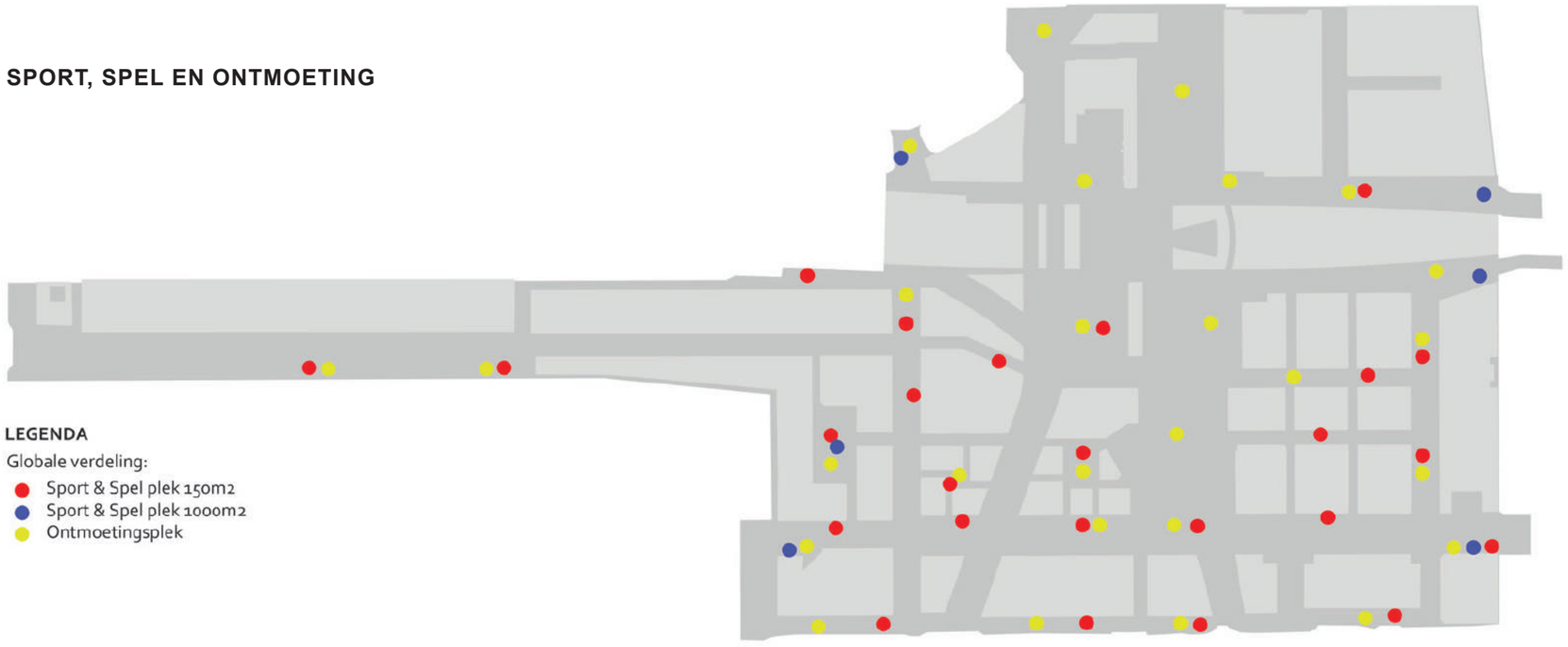
In Sloterdijk-Centrum krijgt 'bewegen' aandacht in het ontwerp van de openbare ruimte met het overkoepelende thema van de sport- en speelplekken. Verspreid in het gebied zijn er dynamische plekken met speelaanleidingen voor de allerkleinsten te vinden. Deze doelgroep heeft de kleinste actieradius. Dit zijn overwegend groene plekken dicht bij huis op een beschutte plek zoals in de pocketparks of langs de Arlandaweg, de Teleportboulevard of de groenstrook langs de Hatostraat. Met name de Arlandaweg zal een centrale as worden in het gebied. Hier is een éénduidig beeld voor de sport, - speel en verblijfsplekken uitgangspunt. Dit versterkt de herkenbaarheid van de lange groene verbinding en begeleidt de routing naar (sport)park Spieringhorn en de rest van de Brettenzone.
Voor oudere kinderen met een grotere actieradius worden gebieden ingericht als dynamische speellandschappen. Deze komen op plekken met wat meer ruimte, op centrale plekken in het gebied. Te denken valt aan de Arlandaweg, het Barajasplantsoen, de Hatostraat en langs de Teleportboulevard. Naast bewegen is samenspel hier mogelijk.
Op de brede stoepen, in de autoluwe tussenstraten en in de pocketparks krijgen kinderen ook ruim de gelegenheid met elkaar te spelen. Daarnaast biedt het te transformeren sportpark Spieringhorn in de toekomst ook volop ruimte voor spelende kinderen. Sporten in club/teamverband, maar ook meer informeel, is mogelijk op de nabijgelegen parken Spieringhorn en Multatuli. Momenteel zijn er een aantal padelbanen onder de Hemboog aanwezig.

Op plekken waar gesport en gespeeld kan worden komen ook nieuwe zitgelegenheden. Daarmee worden de sport- en speelplekken ook ontmoetingsplek. Uitgangspunten zijn:

- Sport- en speelaanleidingen dagen uit tot rennen, klimmen, trainen, slingeren, springen en schommelen.
- Plekken worden gecombineerd met zitvoorzieningen en watertappunten.
- Er wordt gebruik gemaakt van de eigenschappen van de plek: bijvoorbeeld een natuurspeelplek op de natuureilanden langs de Naritaweg en een sport- en speelveld op het Barajasplantsoen.
- Fantasievolle speellandschappen realiseren, met elementen die tot de verbeelding spreken
- Dynamiek als gemeenschappelijk thema.

De verschillende nieuwe voorzieningen worden gefaseerd aangelegd, afhankelijk van het aantal nieuwe bewoners per fase en hun specifieke behoeften.

SPORT, SPEL EN ONTMOETING



Fijnmazig netwerk wandel- en routes en sporttracks

Een fijnmazig netwerk van wandel- en fietsroutes maakt het gebied makkelijk doorkruisbaar en de verschillende sport- en speelplekken optimaal bereikbaar. Daarmee wordt lopen of fietsen naar voorzieningen vanzelfsprekend. Dit draagt bij aan de gemeentelijke ambitie van "De bewegende Stad". De ambitie is om naast de bestaande routes het gebied te voorzien van een of meerdere sporttracks. Deze rondgaande routes (doorlopend in Sloterdijk I en II) kunnen onder andere worden benut als hardlooprondje van ca. 5-6 km.







5.5 GROENSTRUCTUUR

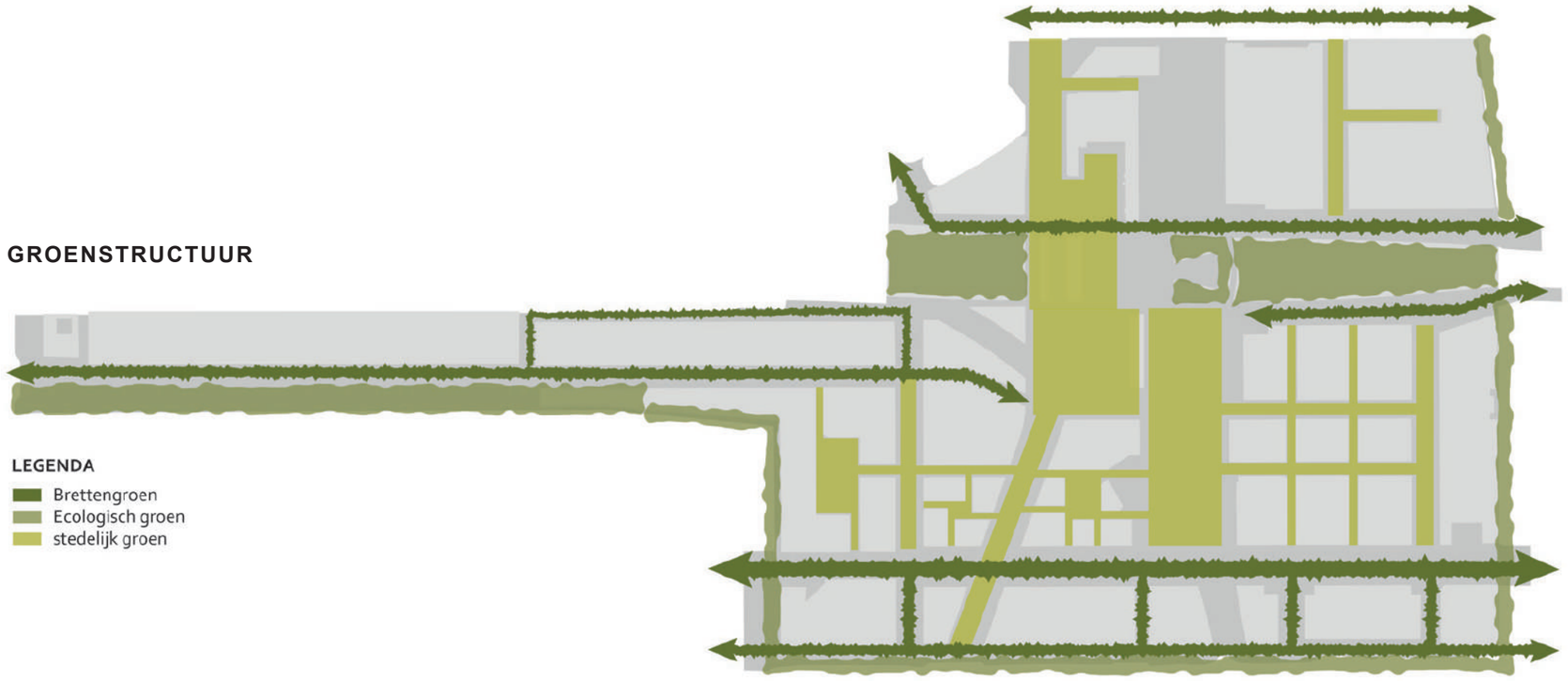
In Sloterdijk-Centrum is de ambitie om in een steeds dichter stedelijk weefsel een uitgebreid netwerk van groene corridors te realiseren. Dit fijnmazige openbare netwerk is verbonden met het verticale groen en de daktuinen op de privekavels en is gekoppeld aan de grotere groengebieden en watergangen aan weerszijden van het plangebied. Het aan elkaar schakelen en verder uitbreiden van de groene structuren betekent daarnaast een enorme kwaliteitsimpuls voor de ecologische en recreatieve waarde van Sloterdijk-Centrum.

Sloterdijk Centrum heeft de potentie om een structurele meerwaarde te leveren aan de biodiversiteit in de Brettenscheg. Op een relatief klein oppervlak zijn aantrekkelijke extremen te vinden in nattere en droge situaties. Uitgangspunt in het gebied is natuurinclusief bouwen. Er wordt ingezet op de ontwikkeling van een aantrekkelijke variatie aan leefomstandigheden voor flora en fauna. Door het benutten van de waterhuishoudkundige verschillen, het introduceren van een hoofdzakelijk inheems nieuw Brettengroen, en het vergroten van het groenareaal ontstaat op termijn een gevarieerde stadsbiotoop. Hierin wordt stad, landschap en ecologie op een innovatieve manier met elkaar gecombineerd en verbonden.
De gemeentelijke norm voor ecologisch groen (ca. 110.000 m2 ecosysteem groen in totaal voor Sloterdijk-Centrum (8 m2 per woning en 0,1 m2 per m2 bvo werken) wordt sec binnen de plangrenzen van Sloterdijk-Centrum niet gehaald. Maar wanneer naast de bestaande oevers langs de waterlopen ook de brede taluds langs de A10 en de spoorbermen en -tracees in het gebied worden meegerekend wordt de norm ruimschoots gehaald. Bermen en spoortracees hebben nu al een waardevolle ecologische verbindingsfunctie. Uitgangspunt is deze ecologische hoofdstructuur een kwaliteitsimpuls te geven door de ecologische betekenis van de beplanting te vergroten. Op dit moment zijn ze nog vooral erg sober ingericht.

Ook de recreatieve groennorm (ca. 60.000 m2 recreatief groen (8 m2 per woning)) wordt binnen Sloterdijk-Centrum zelf niet gehaald. Wel wordt middels een kwaliteitimpuls het bestaande groen veel aantrekkelijker. En in de directe omgeving wordt veel extra gebruiksgroen toegevoegd. Daarom wordt onder andere het huidige Sportpark Spieringhorn ten westen in de toekomst omgevormd tot een meer compleet stadspark, vooral bedoeld voor de nieuwe bewoners van SDC, en wordt de lege strook grond ten zuiden van de Rhoneweg, in Sloterdijk II, omgevormd tot het nieuwe Rhonepark. De relatieve schaarste aan recreatief groen in SDC is ook een van de redenen waarom er vol wordt ingezet op verticaal groen en daktuinen in het gebied.
De groenstructuur wordt binnen Sloterdijk-Centrum zelf voornamelijk gevormd door een fijnmazig netwerk van groene wandel- en fietsroutes. Vanuit het stationsgebied, waar de grootste woningbouw verdichting is gepland, zijn de grotere groengebieden in de omgeving goed bereikbaar. Via de verschillende wandelcircuits met afwisselende thema's worden sport- en speelplekken in het gebied onderling verbonden.
Met de voorgestelde uitbreiding van het groenareaal wordt het algemene karakter van het nu wat stenige gebied verzacht, en komt er meer ruimte voor ecologie, spelen en bewegen in het groen.
Een belangrijke ambitie voor de openbare ruimte van Sloterdijk-Centrum is het realiseren van een aantrekkelijke woon- werkomgeving. Voor wat betreft het groen is een van de centrale uitgangspunten het gebied een herkenbare signatuur te geven. Een heel eigen groenbeeld, dat tegelijkertijd veel beter dan nu aansluit op de rest van de Brettenzone. Dit noemen we het Brettengroen. Een groen grid dat het gebied dooradert, en het beeld van de openbare ruimte in grote mate zal bepalen.
Het bijbehorende dilemma: hoe een Brettengroen vorm te geven dat zowel een natuurlijk karakter en ecologische kwaliteiten heeft (waarmee het aansluit op de dominante beplanting in de rest van de Brettenzone), recreatief en esthetisch interessant is, voldoende robuust om de veel hogere gebruiksintensiteit aan te kunnen, en ook nog eens goed en simpel is te onderhouden? Zie bijlage A. voor een verdere uitwerking van het groen in Sloterdijk-Centrum.



Orlyplein



5.6 ONDERGRONDSE INFRA EN NUTSVOORZIENINGEN

Sloterdijk-Centrum bevindt zich in een transformatieproces. Er wordt in de planvorming uitgegaan van groei en verdichting. Bijbehorende nutsvoorzieningen en de energietransitie vragen om meer ruimte. Nieuwe energiesystemen en slimme mobiliteitsoplossingen zijn nog in ontwikkeling. Ambitie is om in 2040 in heel Sloterdijk-Centrum geen aardgas meer te gebruiken.

Masterplan Energie- en Nutsvoorzieningen Sloterdijk-Centrum (MENS)

In Sloterdijk-Centrum wordt er gewerkt met een Masterplan Energie- en Nutsvoorzieningen (MENS). Het MENS dient als kader voor ruimtelijke reserveringen in onder- en bovengrond ten behoeve van (toekomstige) nutsinfra.
In deze paragraaf zijn de uit het MENS afkomstige onderdelen die relevant zijn voor het POR samengevat.

Algemene uitgangspunten ten aanzien van inrichting boven- en ondergrond

Onbekende factoren en de beperkte ruimte, zowel ondergronds als bovengronds, maakt de nutsopgave complex. De openbare ruimte van de toekomst vraagt om slimme, integrale ontwerpen waarbij de ondergrond en de bovengrond als een geheel worden gezien. In de openbare ruimte zijn de grootste ruimte vragende onderdelen, met een directe onder-bovengrondse relatie:

- Boombeplantingen: groeiplaatsruimte.
- Kabels, leidingen, openbare verlichting, nutskasten en transformatoren.
- Afvalbakken met bijbehorend ondergronds volume.
- De (ondergrondse) waterkeringen, inclusief beschermingszone (Hatostraat, Barajasweg, (deel) Plesostraat en (deel) langs de Haarlemmervaart.)
- Voor de uitbreiding van de verschillende netwerken zijn ook diverse nieuwe (bovengrondse) voorzieningen nodig. Voor het elektriciteitsnetwerk zijn extra middenspanningsruimtes en transformatorruimtes nodig. Voor het telecommunicatienetwerk zijn grote (POP) en kleine (splitterkasten) verdeelpunten nodig. Voor het stadswarmte netwerk zijn extra warmteoverdrachtspunten nodig.

Uitgangspunten bij verdere planontwikkeling

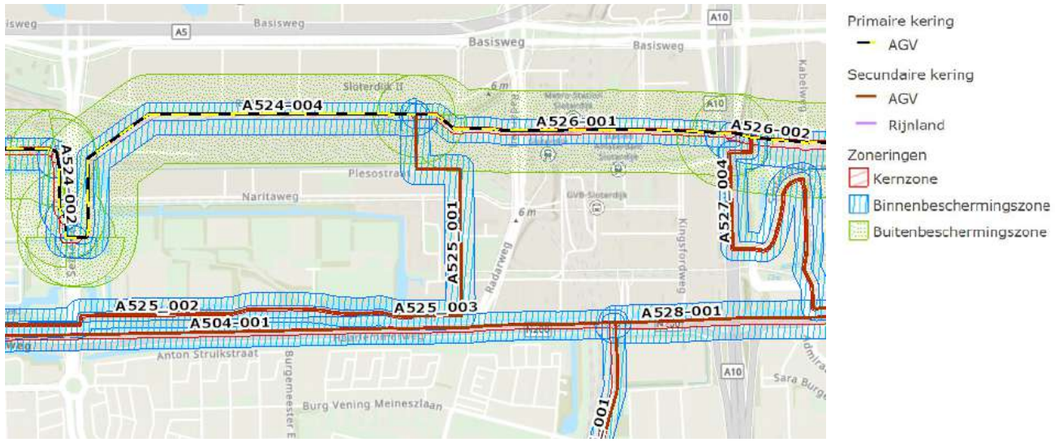
- Bij toename van ondergrondse nutsvoorzieningen, nader onderzoeken of bijzondere voorzieningen (bv. mantelbuizen) nodig zijn om de toename aan hoofdtracés in te kunnen passen.
- Bij de toenemende vraag naar nutsvoorzieningen is continu afstemming van belang met de bovengrondse maaiveldinrichting.
- Daarmee in zetten op een meer verticale dan puur horizontale verdeling van de benodigde kabels en leidingen.
- Verdeelpunten, transformatoren, warmtevoorzieningen en andere nutskasten in bebouwing integreren om het openbare gebied vrij van obstakels te houden.
- Borging plaatsing WKO systemen op eigen kavel en in lijn met het Masterplan WKO.

Ondergrond & bovengrond als communicerende vaten

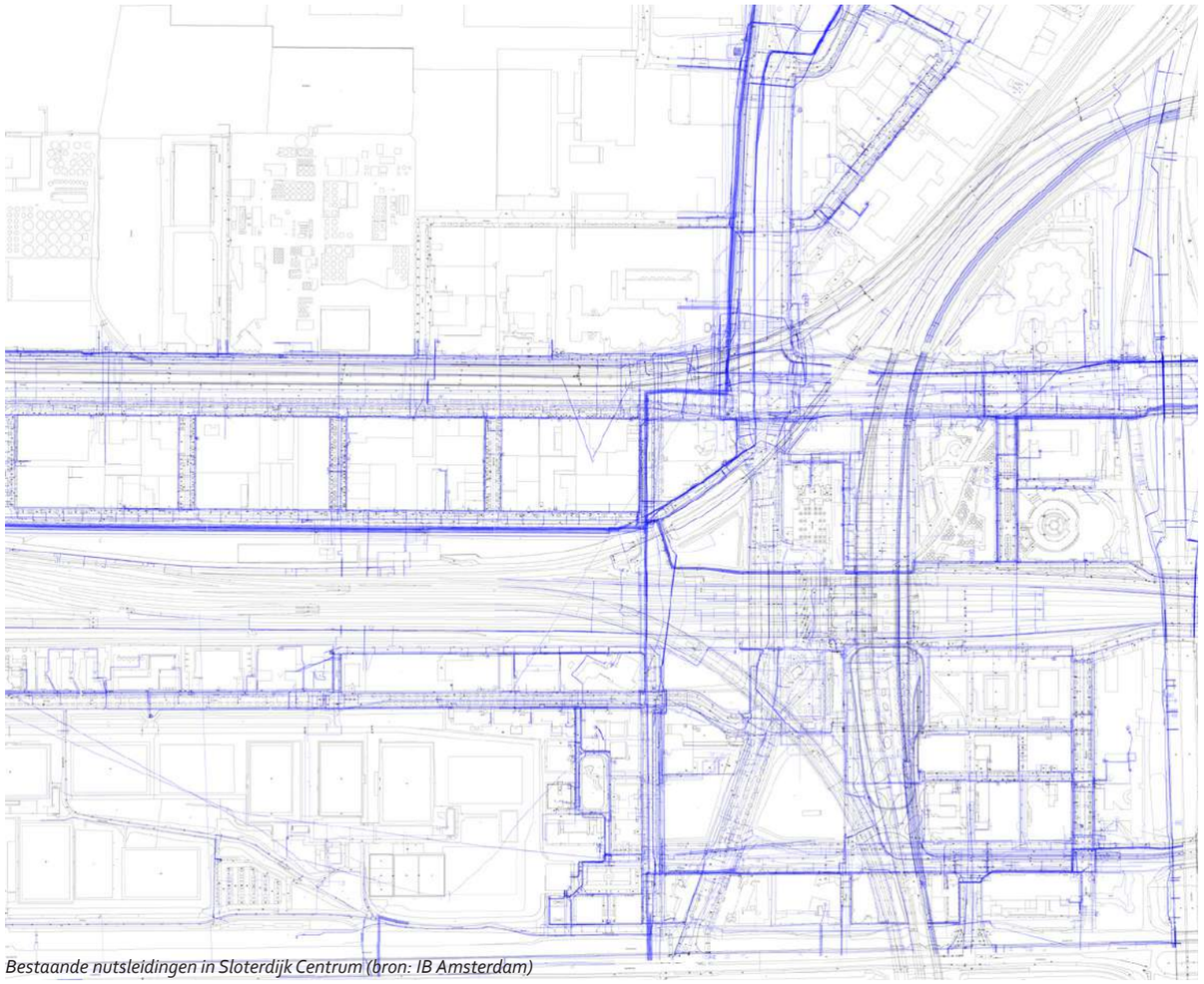
Samenwerking tussen ontwerpers van de openbare ruimte en netbeheerders is van groot belang om juiste invulling te geven aan voornoemde punten. Inpassing van voorzieningen van energie- en nutsvoorzieningen vraagt om vroegtijdige (bouwenvelop) afstemming met de projectteams van de verschillende kavels. Bij de uitwerking van de inrichting openbare ruimte zal samen met de netbeheerders gekeken moeten worden naar de ruimtelijke reserveringen die er voor huidige en toekomstige ontwikkelingen nodig zijn. Bij beperkte ruimte zal gezocht moeten worden naar meervoudig ruimtegebruik en andere bijzondere inpassingsvoorzieningen. Daarbij is het van belang om een goede invulling te geven aan de bereikbaarheid, beheerbaarheid en vervangbaarheid van de systemen.

Ruimtelijke reserveringen voor toekomstige nutsvoorzieningen

Uit het MENS blijkt dat de diverse nutsnetwerken in de huidige en toekomstige situatie een substantiële ruimtevraag kennen. In deze netwerken is een ordening en structuur te herkennen op basis waarvan deze netwerken zijn opgebouwd en uitgebreid of verzwaard moeten worden in de toekomst. De borging van de ligging van de huidige en toekomstige netwerken is randvoorwaardelijk voor de nuts- en energiebehoeften in het huidige en toekomstige gebruik van het gebied.
In het MENS zijn daarom hoofdtracés aangewezen waarbij is gekeken naar de huidige liggingen, de waterkeringen, het beoogde bouwprogramma en de mogelijkheid tot uitbreiding. In de betreffende straten moet ruimte worden gevonden voor de nutsvoorzieningen en nieuwe energiesystemen. Deze extra ruimtereservering is in de bijbehorende profielen opgenomen.
Er is onderscheid gemaakt in twee typen ruimtelijke reserveringen: de ondergrondse ruimteclaims en de strategische ruimtelijke reserveringen.



Waterkeringen en zonering



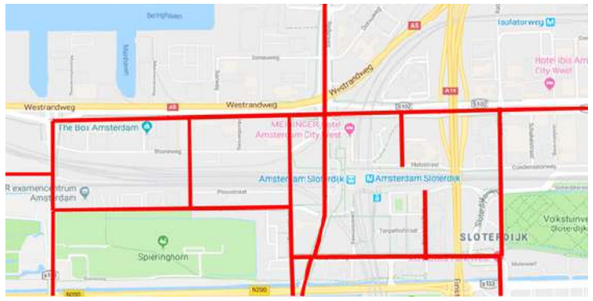
Bestaande nutsleidingen in Sloterdijk Centrum (bron: IB Amsterdam)

5.7 AFVALINZAMELING

A. Ondergrondse ruimteclaims

Op basis van nu al verwachte uitbreidings- en of vervangingsplannen van kabel- en leidingbedrijven zijn de ruimteclaims weergegeven van specifieke kabel- en leidingtracés (zie afbeelding). Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

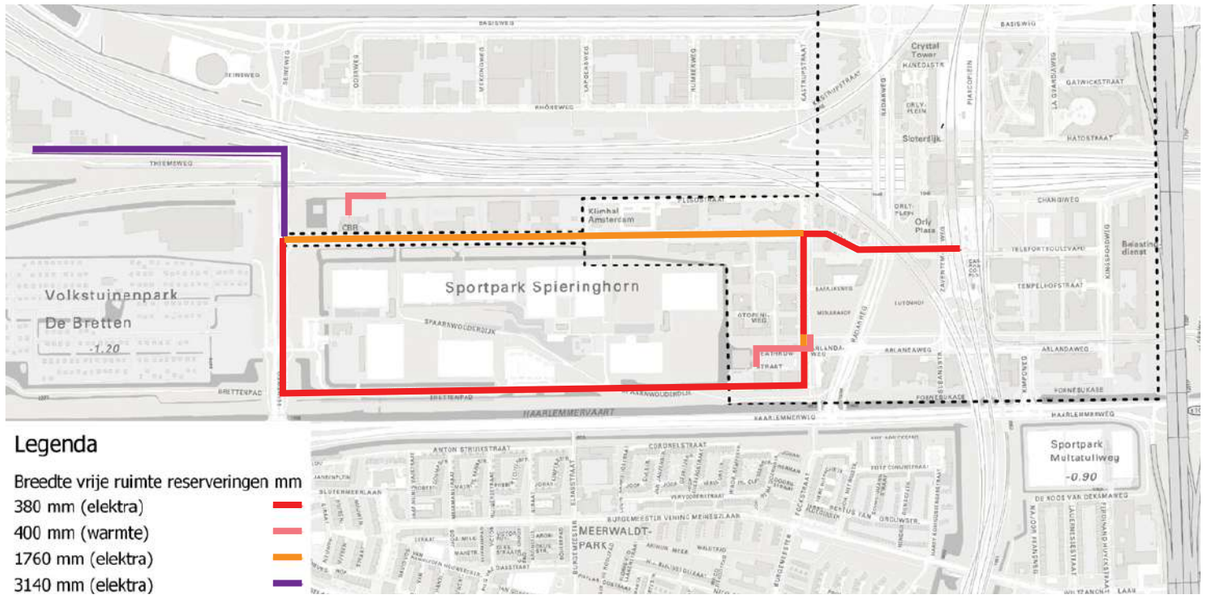
- Liander middenspanningsnet: ten behoeve van de uitbreiding van het middenspanningsnet dient Liander vanaf het onderstation Basisweg een drietal middenspanningstracés aan te leggen. Vooralsnog wordt uitgegaan van een tweetal middenspanningstracés door de Naritaweg en een tracé via het zuiden van het sportpark Spieringhorn en de Barajasweg. Deze tracés voeden de drie (toekomstige) i-MSR's in het gebied.
- Warmtenet: ten behoeve van een (mogelijke) aansluiting op het hoge temperatuur warmtenet van Vattenfall (tbv piekvoorziening) wordt een reservering voor een aansluitleiding opgenomen in de Heathrowstraat.
- De maatvoering van de ruimteclaim betreft enkel de omvang van de kabel/leiding zelf en eigen onderlinge afstanden. Bij inpassing in het profiel dient in principe rekening te worden gehouden met te hanteren afstanden tot andere kabels en leidingen conform de Nadere Regels uit het WIOR.



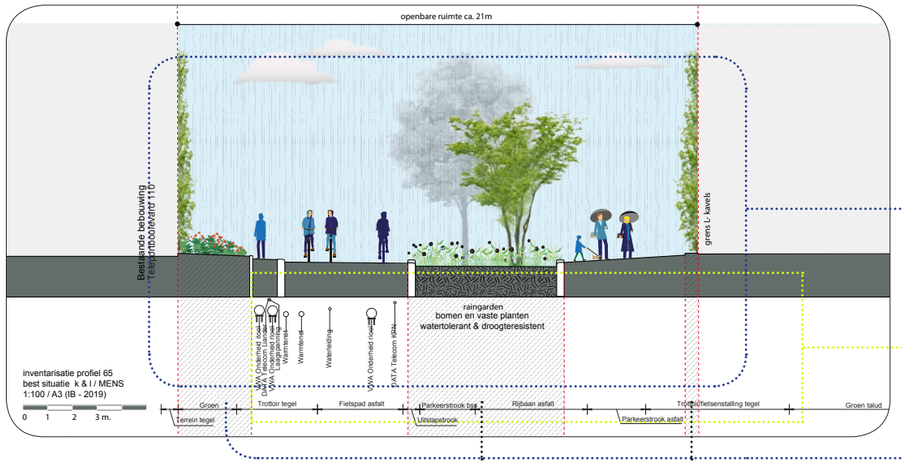
Strategische ruimtereservering MENS

B. Strategische ruimtelijke reserveringen

Om ook toekomstige ontwikkelingen de (ondergrondse) ruimte te bieden zijn er in het MENS hoofdtracés aangewezen. Dit betreffen tracés waar in de huidige situatie en naar verwachting ook in de toekomst vitale ondergrondse infrastructuur aanwezig is. In de afbeelding zijn deze hoofdtracés opgenomen. Uitgangspunt is om ter plaatse van de hoofdtracés strategische ruimtelijke reserveringen op te nemen in de uitwerking van de profielen. Hierbij is zoveel mogelijk ruimte gereserveerd voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen of transporttracés die Sloterdijk-Centrum doorkruisen.



Ondergrondse ruimteclaims



Ontwerp van leefbare, groene en toekomstadaptieve straten. Ondergronds en bovengronds ruimtebeslag is integraal afgewogen en 'gematcht' met de nutsvoorzieningen

Input MENS - Ingenieursbureau Amsterdam

inventarisatie aanwezige nutsvoorzieningen: kabels en leidingen in horizontaal ruimte beslag. (diepteligging n.t.b.)

Arcering: gebied vrijhouden van nutsvoorzieningen / kabels en leidingen

Uitgangspunt in Sloterdijk-Centrum is afval inzamelen in gescheiden stromen. Er wordt in ondergrondse afvalcontainers restafval, glas, papier, en textiel apart verzameld en verwerkt. Voor bedrijven in het gebied ligt de verantwoordelijkheid voor het ophalen van het afval bij henzelf. Voor niet-woon voorzieningen dienen ontwikkelaars een inpandige afval voorziening op de kavel te realiseren. In de openbare ruimte dient rekening te worden gehouden met de bijbehorende afval opstelplekken.
Daarnaast wordt op strategische plekken ook ruimte gereserveerd voor aanbiedlocaties van grof vuil, standaard 2,5 x2,5 meter groot.

In totaal zijn dat heel veel containers en aanbiedplekken op zo'n beperkt grondgebied. Bij de plaatsing van de verschillende containers zal per locatie naar de meest optimale situering moeten worden gekeken; zowel voor wat betreft de ondergrond (k&L, ondergrondse waterkeringen) als wat betreft afstanden tot de nieuwe entrees, afstand tot bestaande en nieuwe bomen, etc. Dit is per deelontwikkeling maatwerk. Om de impact van de afvalvoorzieningen op de openbare ruimte te minimaliseren wordt er in SDC gewerkt met voorzieningenstroken: gecombineerde zones in de trottoirs waar ruimte wordt gereserveerd voor zowel de afvalbakken, de aanbiedlocaties voor grofvuil, fietsparkeerzones, verlichting, etc.

Het gebied transformeert van een (overwegend) werkgebied naar een veel meer gemengd woon/werkgebied. Bij 7500 woningen horen volgens de huidige Amsterdamse normen in totaal ca. 245 ondergrondse afvalcontainers.

1/60 woningen restafval	125 st.,
1/200 won. glas	37 st.,
1/200 won. papier	37 st.,
1/750 woningen textiel	10 st.

5.8 KLIMAATADAPTATIE

Het gematigde Nederlandse zeeklimaat krijgt in de toekomst steeds meer te maken met extreme weersomstandigheden:
- Toename van extreme stormen en piekbuien
- Warmere, drogere zomers met toename van het urban heat island-effect.
- Algemene verdroging door grondwateronderlast.

Met de strategie Klimaatadaptatie (februari 2020) wordt binnen Amsterdam een stip op de horizon gezet voor een klimaatbestendige stad. Het doel is om in 2050 zo goed mogelijk voorbereid te zijn op het veranderende klimaat. Binnen klimaatadaptatie worden vier thema's onderscheiden, namelijk wateroverlast (regen), hitte, droogte en waterveiligheid.

Om in Sloterdijk-Centrum een aangename en toekomst bestendige woon- en werkomgeving te creëren wordt het gebied daarom veel meer klimaatadaptief ingericht. Naast een prettige leefomgeving gaat het ook om het voorkomen van schade aan groen (met name bij droogte) en gebouwen (wateroverlast en onregelmatige zettingen). Bij deze opgave moet over de grenzen van de projectgebieden en bijbehorende openbare ruimten heen gekeken worden. Een klimaatadaptieve stad is een samenhangend systeem.

Verbeteren windklimaat

Met name in de herfst en wintermaanden is het windklimaat in Sloterdijk-Centrum momenteel onprettig. In het algemeen wordt verwacht dat de windbelasting hoger wordt door voorspelde extremere stormen en de toename aan hoogbouw (valwinden). Het vergroenen van het gebied helpt mee om het windeffect te beperken. Bij alle (nieuwe) bouwopgaven en kaveltransformaties is het uitgangspunt om de windbelasting te minimaliseren door de vorm van de bouwvolumes. Dit is de belangrijkste basis voor een beter windklimaat. Maar ook beplanting helpt mee om wind te breken.

Beperken urban heat island effect

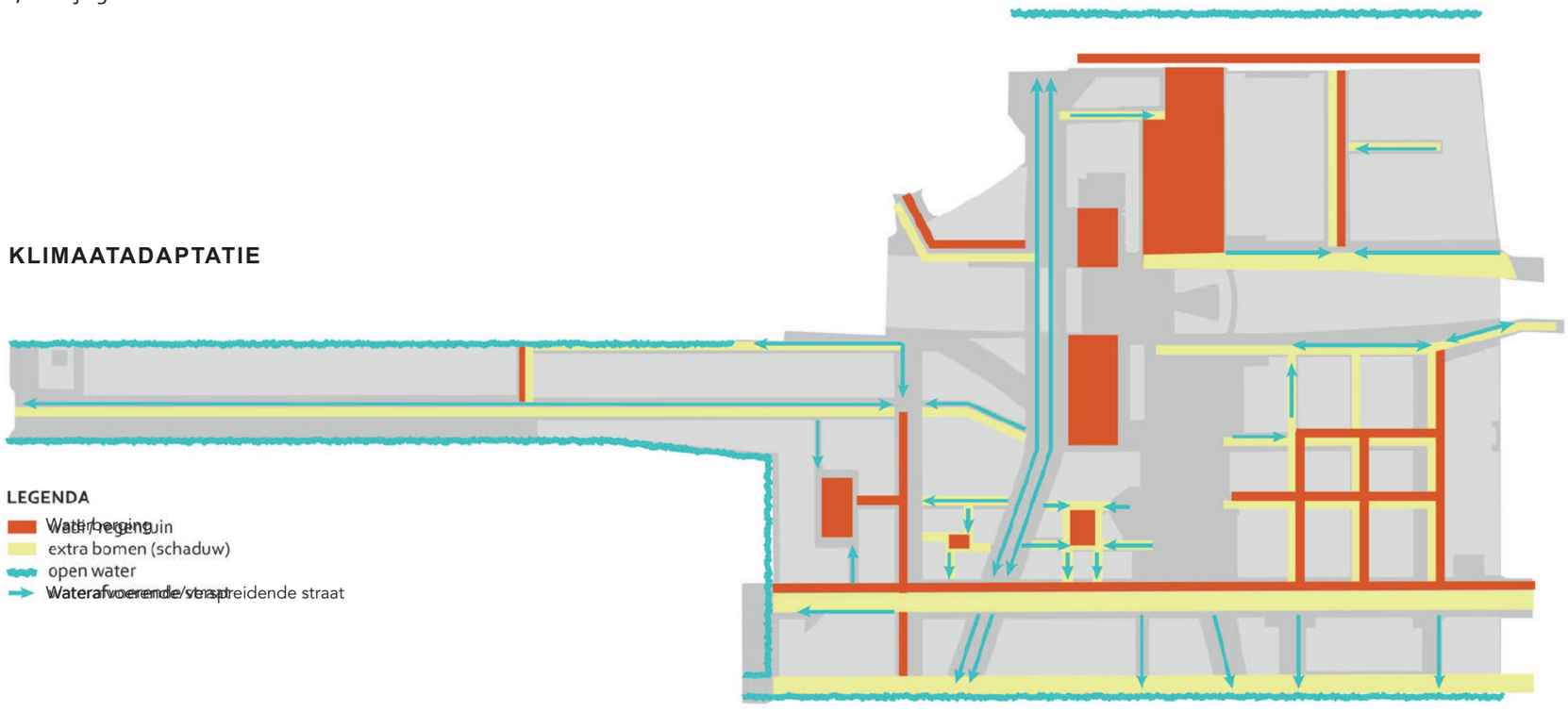
In stedelijk gebied zorgen bomen, groene daken en verticaal groen aan de gevels voor het tegengaan van extremen in temperatuur. Dit wordt steeds belangrijker om het urban heat island effect te beperken. Bij alle bebouwing in het gebied, zowel bestaand als nog te bouwen, is er een groot potentieel aanwezig om groene daken en verticaal groen te realiseren. De realisatie hiervan is voor de nieuwe bebouwing een harde randvoorwaarde. Daarnaast krijgen alle straten in Sloterdijk-Centrum indien mogelijk straatbomen. Deze verminderen door hun schaduwwerking en verdamping het urban heat island effect.

Aanleggen regentuinen en terugdringen verhardingsoppervlakte

Regentuinen zorgen op wijze voor extra afvoercapaciteit bij hevige regenval. Regenwater wordt via deze groenstroken zoveel mogelijk direct geinfiltreerd in de bodem (in plaats van naar het riool en open water geleid). Daarnaast wordt er per straat gekeken hoe het oppervlakte aan verharding kan worden geminimaliseerd. Hoe meer oppervlakte groen hoe beter het regenwater op natuurlijke wijze door de bodem kan worden opgenomen. Alle beetjes helpen hierbij, ook de aanleg van de beoogde geveltuinen.

Toepassen van droogte en natte-resistente soorten

In de nieuwe regentuinen en wadi's zijn de groeiomstandigheden behoorlijk extreem. Delen van het jaar zijn ze bijzonder nat, terwijl bij aanhoudende droogte deze stroken juist extra droog kunnen worden in verband met de extra waterdoorlatende ondergrond. Als ze dan ook nog langs doorgaande wegen zijn gesitueerd is er kans op instroom van zout water.
Pionierssoorten zijn soorten die over het algemeen goed tegen dit soort extreme omstandigheden kunnen. Zij bepalen dan ook de hoofdmoot van het nieuwe beplantingsassortiment, zie bijlage A.



5.9 WATERSYSTEEM (RAINPROOF)

Regenwateropvang, -berging en -afvoer worden steeds belangrijker in de stad. De verwachtte klimaatverandering legt een steeds grotere druk op de bestaande afwateringssystemen. Daarom wordt er ook voor Sloterdijk-Centrum gewerkt aan een nieuw watersysteem, waarbij een groot deel van het hemelwater vooral lokaal zal worden afgevoerd en geborgen. Zo wordt het bestaande rioleringsstelsel ontlast, en wordt tegelijkertijd gewerkt aan een meer duurzaam systeem waarbij ook droogte wordt tegengegaan. Het nieuwe watersysteem in het gebied is er met name op gericht zoveel mogelijk het regenwater kolkloos af te voeren en plaatselijk te bergen dan wel vertraagd af te voeren naar open water.

Beperken grondwateroverlast

De situatie in Sloterdijk-Centrum is complex. Uit de gebiedsbrede grondwatertoets lijkt dat nieuw te bouwen kelders zorgen voor opstuwing van het grondwater. De toename in verharding zorgt daar en tegen voor een daling van het grondwater. Echter klimaattoeslag zorgt in 2050 voor een algemene verslechtering van het de ontwatering. Nieuw te bouwen kelders moeten grondwaterneutraal aan worden gelegd om opstuwing te voorkomen. Bij een grondwaterneutrale kelder kan grondwater onder en langs de nieuwe kelder blijven stromen. De volgende locaties blijven in de toekomst kwetsbare locaties: het Carrascoplein, de Kingsfordweg, Tempelhofstraat en de Barajasweg. Delen van het gebied hebben door de hogere ligging van het station gelukkig een groot bodemvolume en daarmee veel infiltratiecapaciteit.

Beperken regenwateroverlast

Met de voorspelde klimaatveranderingen komen er extremere natte en droge perioden. Bij extreme piekbuien zijn er nu al plekken in Sloterdijk-Centrum waar regenwater voor overlast zorgt door onvoldoende afvoercapaciteit. Er is voor het gebied een grondwateradvies uitgebracht. Hierin is aangegeven op welke manier er omgegaan kan worden met de regenwaterafvoer. Dit is in beeld gebracht met simulaties. Een van de conclusies is dat op plekken waar de grondwaterstand (te) hoog is regenwater onvoldoende afgevoerd kan worden.
In Sloterdijk-Centrum wordt vanaf nu uitgegaan van water neutrale kavels: dat wil zeggen dat elk nieuw te ontwikkelen kavel zijn eigen water zal moeten opvangen en bergen. Maar dit geldt nog lang niet voor alle kavels. Door extremere piekbuien moet er daarom nog steeds in kortere tijd grotere hoeveelheden regenwater afgevoerd worden van daken en verharding. Allereerst is het daarom nodig om extra afvoercapaciteit te bieden, met name voor de piekbuien.

Over het algemeen kent het gebied op enkele locaties na voldoende ontwatering. In de toekomst kan dit verminderen. Er zijn vier locaties die extra aandacht vragen omdat de grondwaterstand daar hoger is, of het maaiveld lager ligt dan gemiddeld:

- Het Carrascoplein
- Kingsfordweg
- Tempelhofstraat
- Barajasweg
- Arlandaweg-oost nabij de A10

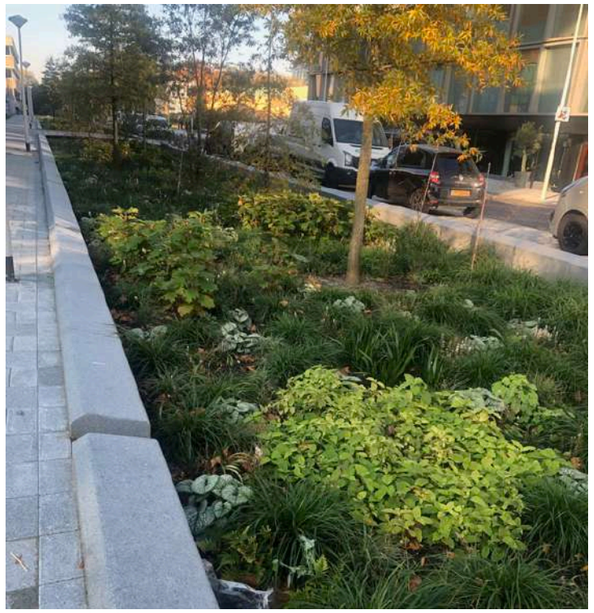
Regentuinen en waterinfiltrerende bestrating

Voorstel is om in zoveel mogelijk straten, pleinen en plantsoenen, regentuinen en mogelijk ook waterinfiltrerende bestrating aan te leggen. Daarbij moet mogelijk DIT-riolen aangelegd worden, om te hoge grondwaterstanden te voorkomen en om de waterbuffers snel genoeg leeg te laten stromen, zodat ze weer beschikbaar zijn voor de volgende bui. DIT-riolen kunnen in droge tijd water laten infiltreren en in natte tijd afvoeren en kunnen zo de grondwaterstand lokaal reguleren.
De regentuinen hebben een retentiefunctie en worden beplant met een droogteresistent en tegelijkertijd watertolerant plantsortiment. De gemengde beplanting in deze stroken zorgt voor een verhoging van de biodiversiteit en helpt mee om hitte te beperken in warmere perioden.
Bij regentuinen in hoger gelegen gebied wordt er ingezet op een directe infiltratie in de bodem. In gebiedsdelen die lager liggen ligt het voor de hand om in te zetten op waterberging. Hier wordt het water verzameld in wadi's (de grotere regentuinen in de lager gelegen gebieden) om het vervolgens vertraagd af te voeren naar de bodem, of naar open water.

In verband met de toepassing van strooizout wordt er van uitgegaan dat water dat op de rijbaan van de hoofdwegen valt niet naar de regentuinen zal worden geleid. Hier zal blijvend gebruik worden gemaakt van de bestaande riolering.

De meest eenvoudige vorm van de regentuin is een groenstrook waarbij de beplanting lager wordt gelegd dan de verharding. In het geval de groenstrook langs de rijbaan ligt van een straat waar niet veelvuldig wordt gestrooid kan er in de opsluitbanden een opening worden gemaakt. Op plaatsen waar meer waterbergingscapaciteit nodig is voor het regenwater (extreme piekbuien) zoals onderaan de hellingen van bijvoorbeeld de Radarweg of de Teleportboulevard, moet de aanleg van de regentuin samengaan met grondverbetering. Bijvoorbeeld in de vorm van een grindkoffer in combinatie met een DIT-riool.

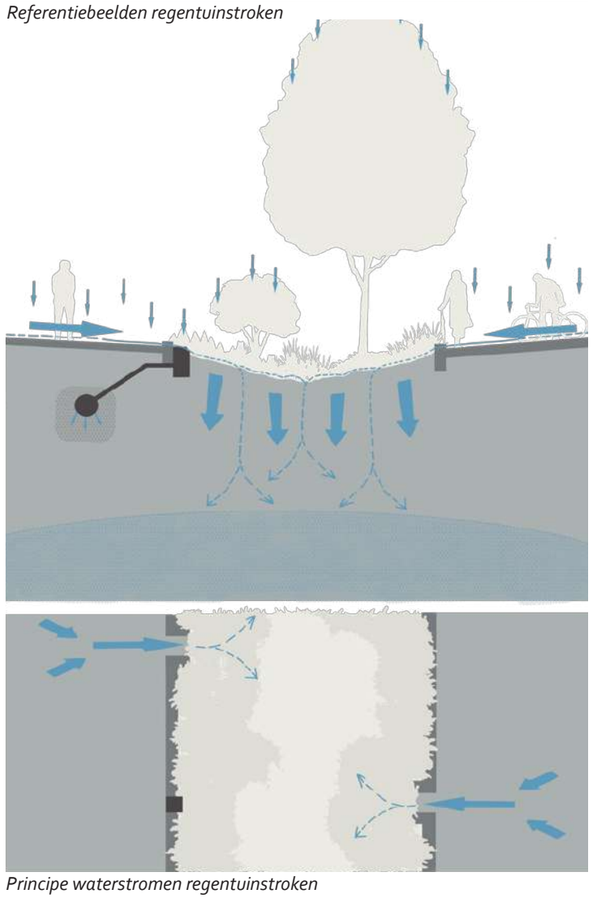




Referentiebeelden regentuinstroken

Naast de toepassing van regentuinen wordt er ook onderzocht of er niet op grote schaal waterinfiltrerende bestrating kan worden toegepast binnen Sloterdijk Centrum. Hiermee kan op een eenvoudige wijze een groot deel van het hemelwater ter plekke worden geinfiltreerd in de bodem. Er wordt momenteel binnen Amsterdam geëxperimenteerd met een waterdoorlatende klinker die prima past binnen de Puccini methode.

Het nieuwe systeem van regentuinen en eventueel waterinfiltrerende bestrating zorgt voor extra waterbufferend vermogen. Hiermee wordt niet alleen het riool ontlast, maar wordt regenwater in natte perioden opgeslagen en door de beplanting gebruikt in drogere perioden.



Principe waterstromen regentuinstroken

5.10 NATUURINCLUSIEF

Om Sloterdijk-Centrum ook tot een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier te maken, moet de natuur een volwaardige plaats krijgen bij het ontwerpen van de nieuwbouw en de openbare ruimte. Amsterdam heeft de ambitie om natuurinclusief bouwen als randvoorwaarde op te nemen in alle nieuwe planprocessen.

Bijdrage aan stedelijk ecosysteem

Natuurinclusiviteit in de openbare ruimte heeft betrekking op de inrichting van (semi-openbare) tuinen en de openbare ruimte. Binnen Sloterdijk-Centrum dienen deze zo te worden ingericht dat allerlei soorten flora en fauna er een thuis kunnen vinden. Door natuurinclusief te ontwerpen zorg je dat de stad zich gezond kan ontwikkelen. Ambitie is Sloterdijk-Centrum te ontwikkelen tot een gezond functionerend stedelijk ecosysteem. Dit zorgt voor meer biodiversiteit en een prettig leefklimaat. Het groen en de natuurmaatregelen helpen SDC klimaatadaptief te maken, verminderen het hitte-eilandeffect en stimuleren bewoners om te bewegen.

Elk gebied heeft zijn eigen kenmerken en mogelijkheden. Voor Sloterdijk-Centrum wordt momenteel in samenspraak met de stadsecoloog gewerkt aan een overzicht van de natuurinclusieve kansen voor dit deel van de stad. De ligging midden in de Brettenscheg is hiervoor een belangrijke randvoorwaarde, en kans.
Een goed functionerend groenontwerp staat of valt met goed beheer. Groengerelateerde maatregelen moeten daarom altijd nauw worden afgestemd met de ecoloog en de beheerder van het gebied.

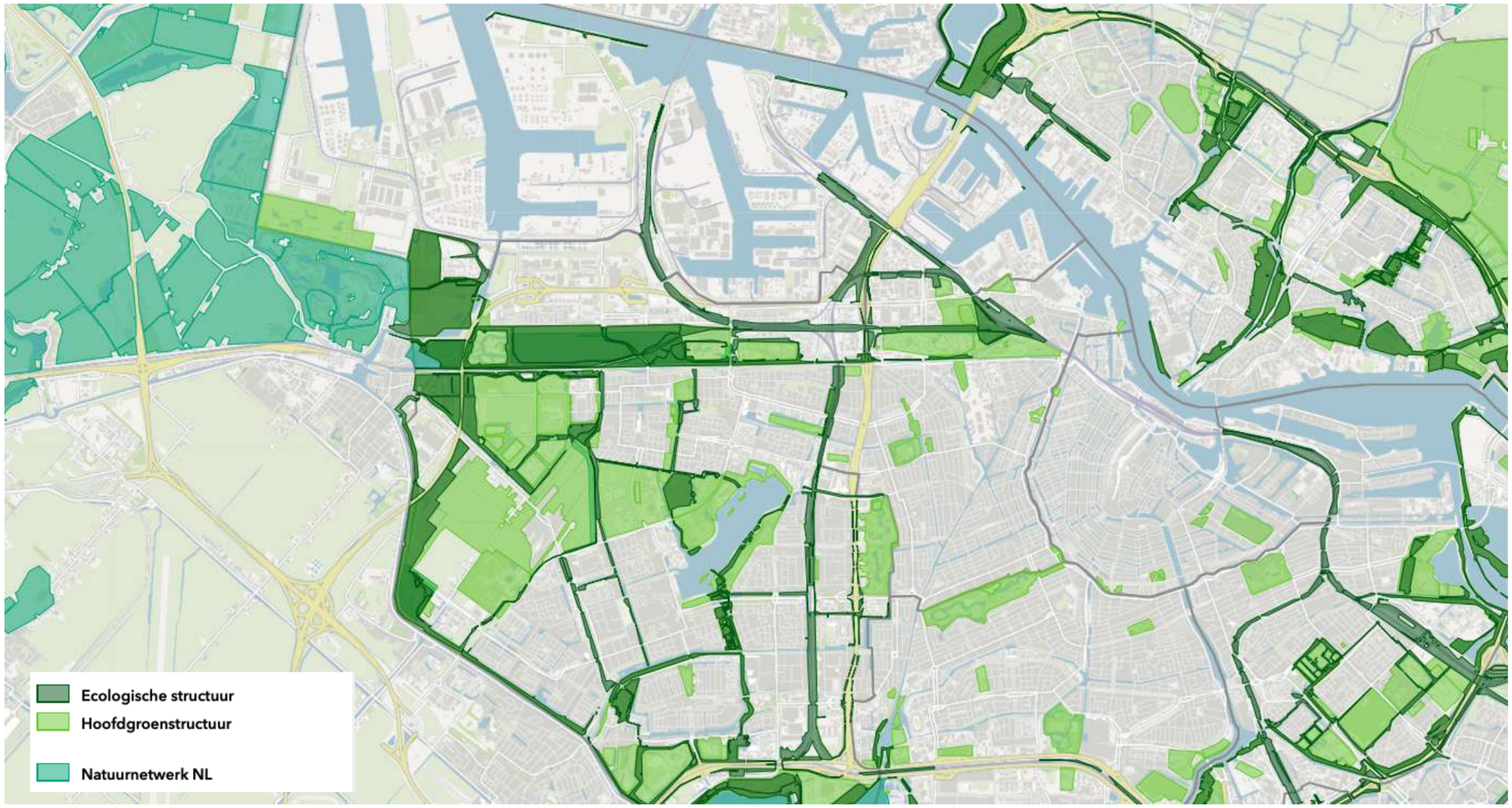
Een aantal aandachtpunten vanuit natuurinclusiviteit:

- Gebruik zoveel mogelijk inheemse soorten. De meeste dieren hebben veel meer aan inheemse dan aan uitheemse soorten bomen, struiken en planten als voedselbron.
- Bijna alle dieren in de stad hebben last van verlichting. Zorg daarom voor zo min mogelijk verlichting, vooral bij kavels of gebieden die aan een groen- of waterstructuur grenzen.

Aansluiten op ecologische structuur

In en om de stad voelen veel dieren zich thuis. Ze hebben goede verblijfplekken nodig om zich voort te planten en om te schuilen. Ze moeten die plekken ook vellig kunnen bereiken. Daarvoor is een goede ecologische (infra)structuur nodig, zonder barrières. De ecologische structuur van Amsterdam verbindt de groene gebieden met elkaar en vergroot daarmee het leefgebied. De ecologische structuur betreft een netwerk van zowel grote als kleine 'groene' en 'blauwe' gebieden en maakt het verbindende groene netwerk binnen de stad en de verbinding met het omringende landschap mogelijk. Het is essentieel voor de biodiversiteit.

GROENSTRUCTUUR AMSTERDAM



5.11 MATERIALISERING

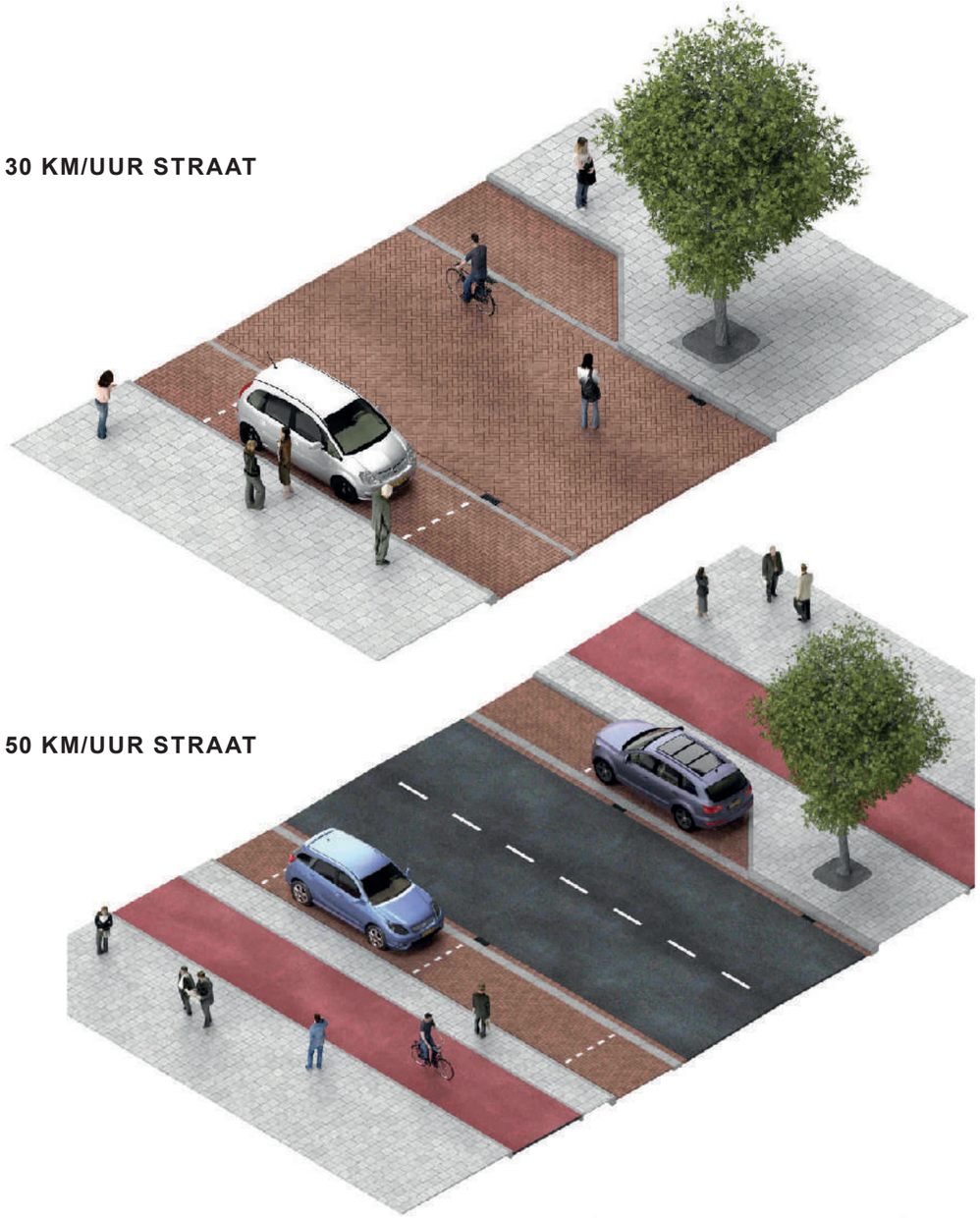
De stedenbouwkundige en landschappelijke diversiteit van Sloterdijk-Centrum komt tot uiting in een breed scala aan verschillende soorten openbare ruimten. De diversiteit mag dan hoog zijn, de samenhang wordt gewaarborgd door het toepassen van een aantal strenge algemene inrichtingsprincipes. Ambitie is een zo eenduidig mogelijke inrichting, zowel op het gebied van de verhardingsmaterialen, straatmeubilair, speciale voorzieningen als trappen en bruggen, als op het gebied van de beplanting.

De Puccinimethode is uitgangspunt voor de uitwerking van heel Sloterdijk-Centrum.
Dit betekent als standaard voor SDC:

- 30 km/straten: rijbaan in keiformaat gebakken klinkers, parkeervak in keiformaat klinkers, trottoir in 30x30 betontegels, fietsen over rijbaan
- 50 km/uur straten: rijbaan in asfalt, vrijliggend fietspad in rood asfalt, parkeervak in keiformaat klinkers, trottoir in 30x30 betontegels
- Autoluwe woonstraatjes: rijbaan in dikformaat klinkers, trottoir in 30x30 betontegel, fietsen over rijbaan
- Hoofdfietsroutes: rood asfalt
- Verlichting: hangverlichting en masten volgens puccini
- Straatmeubilair: afvalbakken, bankjes, fietsnietjes en -zones volgens puccini
- Sport- en spelelementen: nader te bepalen



De familie van straatmeubilair volgens de Puccinimethode





AUTOLUWE WOONSTRAATJES

5.12 PROFIELEN

Sloterdijk-Centrum is qua openbare ruimte een zeer divers gebied. Grote pleinen worden afgewisseld met smalle woonstraatjes en intieme pocketparks, er zijn brede groene verbindingsassen (Arlandaweg, Naritaweg), er zijn meer functionele hoofdwegen (Barajasweg en Radarweg), er zijn volledig autovrije fietsroutes, groene oevers, dijkjes, etc. De meest voorkomende profielen zijn in dit POR opgenomen. Voor elk profiel is de hoofdopzet aangegeven. De verdere uitwerking volgt, afhankelijk van de fasering van het gebied. Voor de straten die al in de eerste fase (tot en met 2025) zullen worden aangepakt, zijn alvast meer gedetailleerde profielen getekend. Ook deze zullen nog nader worden uitgewerkt.

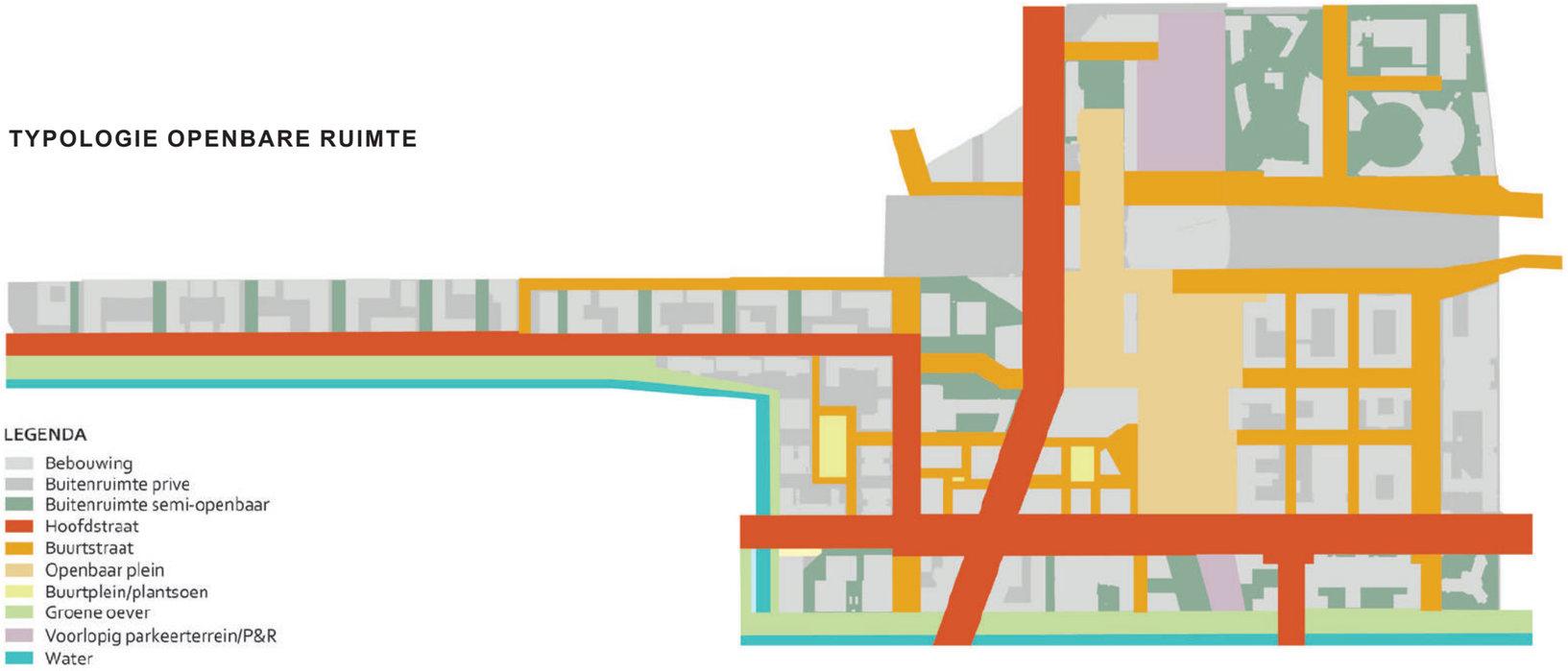
De centrale uitgangspunten achter de opzet van de nieuwe profielen:

- Een vrije loopruimte op de trottoirs van minimaal 3 m.
- Waar mogelijk de toepassing van raingardens
- Afhankelijk van de situering in het systeem een beplanting van Brettengroen, Sloterdijks stadsgroen of een speciale inrichting (Orlyplein, Carrascoplein)
- Voldoende ruimte voor alle huidige en nog nieuw te plaatsen kabels en leidingen in de ondergrond
- Daar waar relevant een voorzieningen strook van 2 meter breed ten behoeve van alle te plaatsen ondergrondse vuilcontainers, fietsparkeerplekken, verlichtingsmasten en/of bomen.

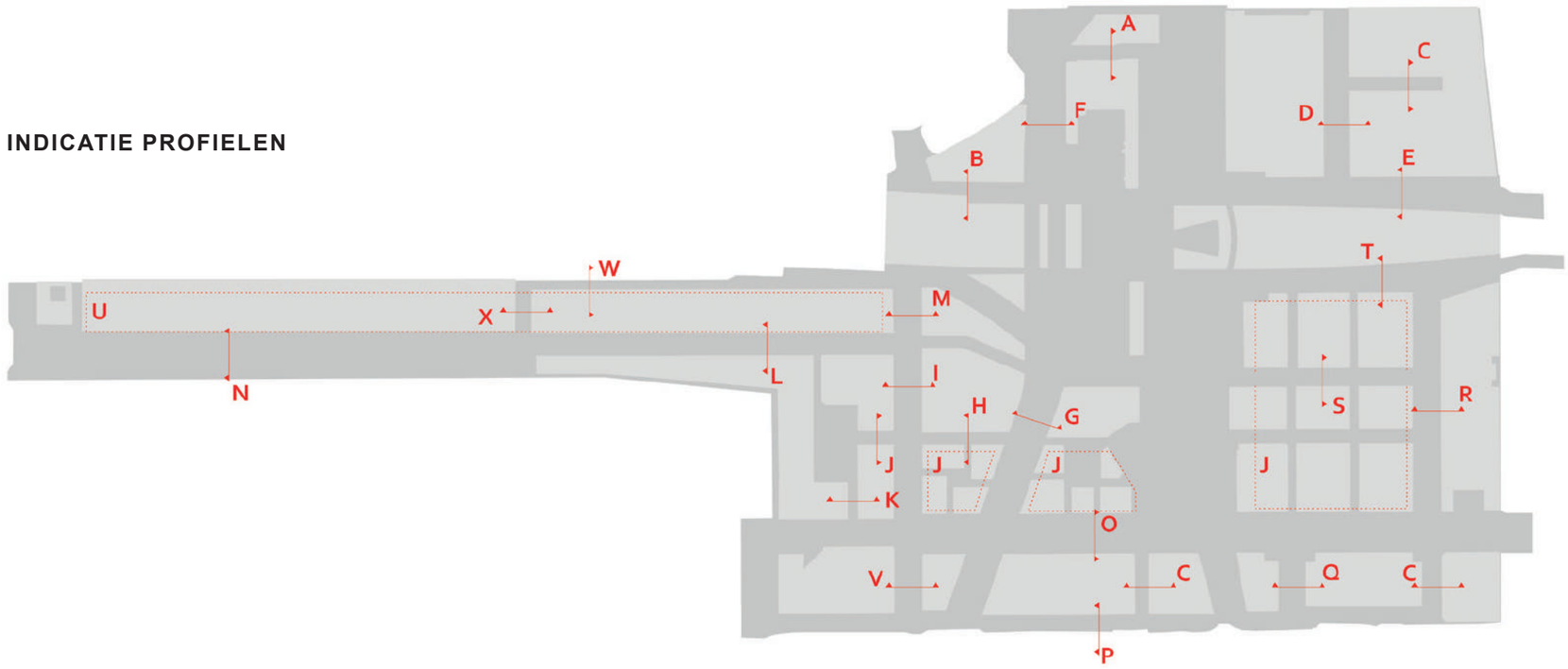
PROFIELEN

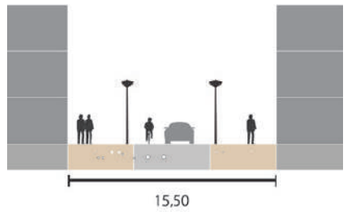
A *Hadenastraat*
B *'Tuinen van Bret'*
C *Doodlopende straatjes*
D *La Guardiaweg*
E *Hatostraat*
F *Radarweg Noord*
G *Radarweg Midden (uitgewerkt op pag. 30)*
H *Tussenweg ten noorden van N-kavel*
I *Barajasweg Midden (uitgewerkt op pag. 31)*
J *autovrije ontsluiting*
K *tussenstraat Naritaweg / Barajasplantsoen*
L *Naritaweg*
M *Barajasweg Noord (uitgewerkt op pag. 32)*
N *Naritaweg (watercompensatie)*
O *Arlandaweg (uitgewerkt op pag. 33)*
P *Oever Haarlemmertrekvaart (uitgewerkt op pag. 35)*
Q *Kimpoweg*
R *Kingsfordweg (uitgewerkt op pag. 34)*
S *Teleportboulevard (uitgewerkt op pag. 35)*
T *Changiweg*
U *Zijstraatjes Naritaweg*
V *Barajasweg Zuid (uitgewerkt op pag. 36)*
W *Plesostraat Oost-West (uitgewerkt op pag. 37)*
X *Plesostraat Noord-Zuid*

TYPOLOGIE OPENBARE RUIMTE

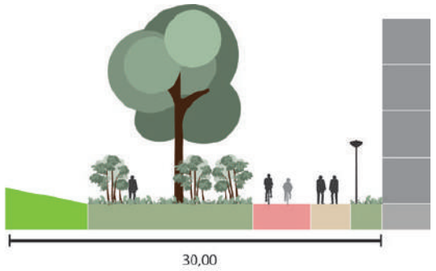


INDICATIE PROFIELEN

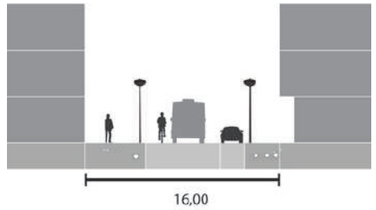




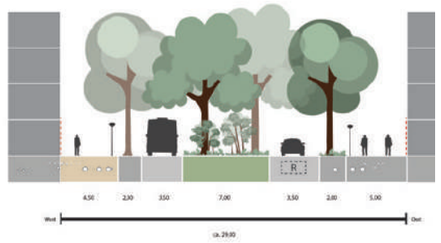
profiel A Hadenastraat



profiel B 'Tuinen van Bret'

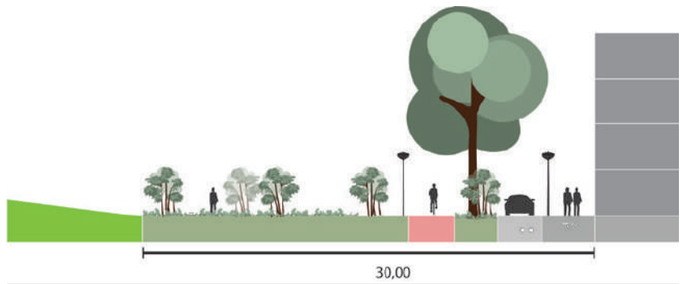


profiel C Doodlopende straatjes

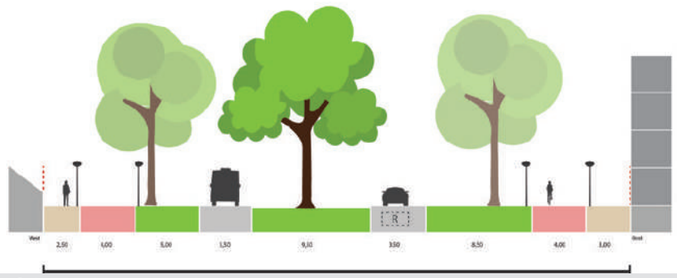


profiel D La Guardiaweg





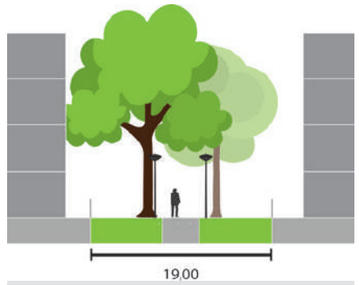
profiel E Hatostraat



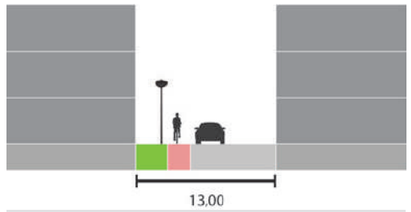
profiel F Radarweg Noord



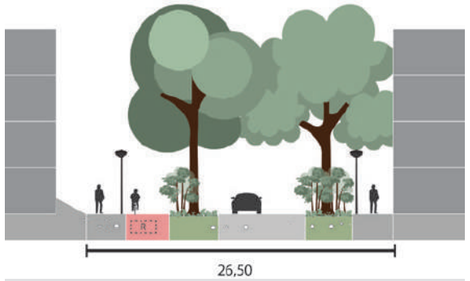
profiel H Tussenweg langs N-kavel



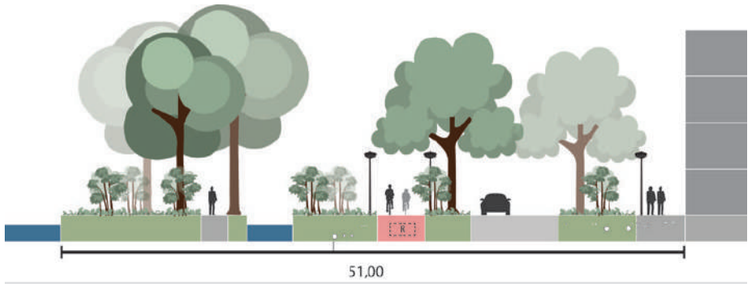
profiel J autovrije ontsluiting



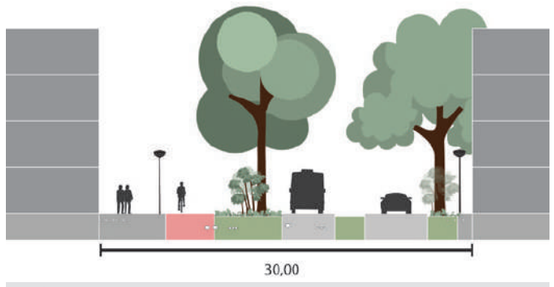
profiel K tussenstr. Naritaweg / Barajasplantsoen



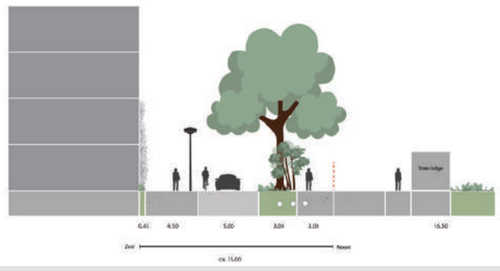
profiel L Naritaweg



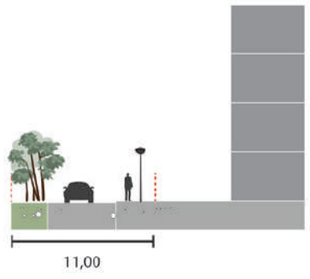
profiel N Naritaweg (watercompensatie)



profiel Q Kimpoweg

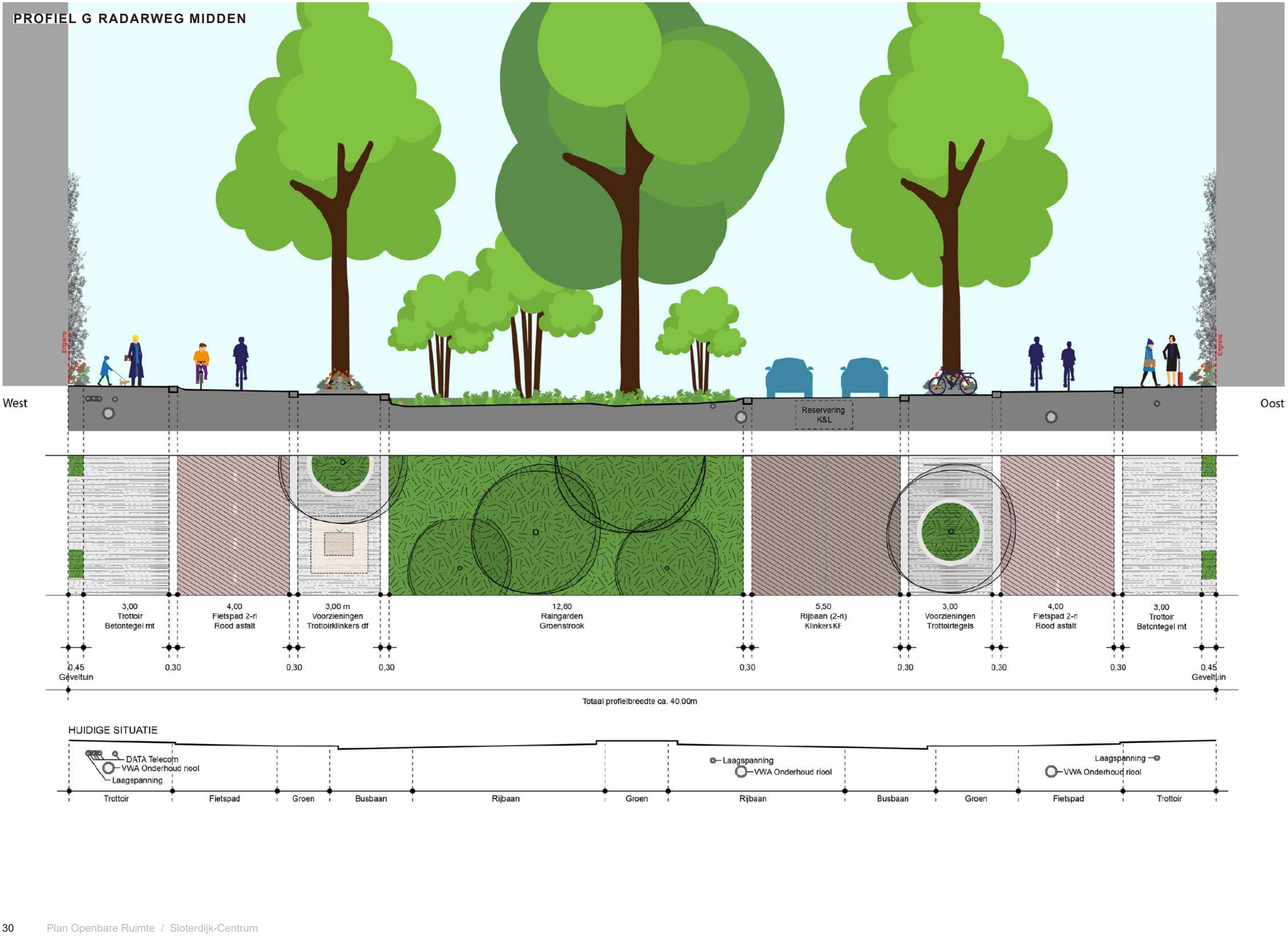


profiel T Changiweg



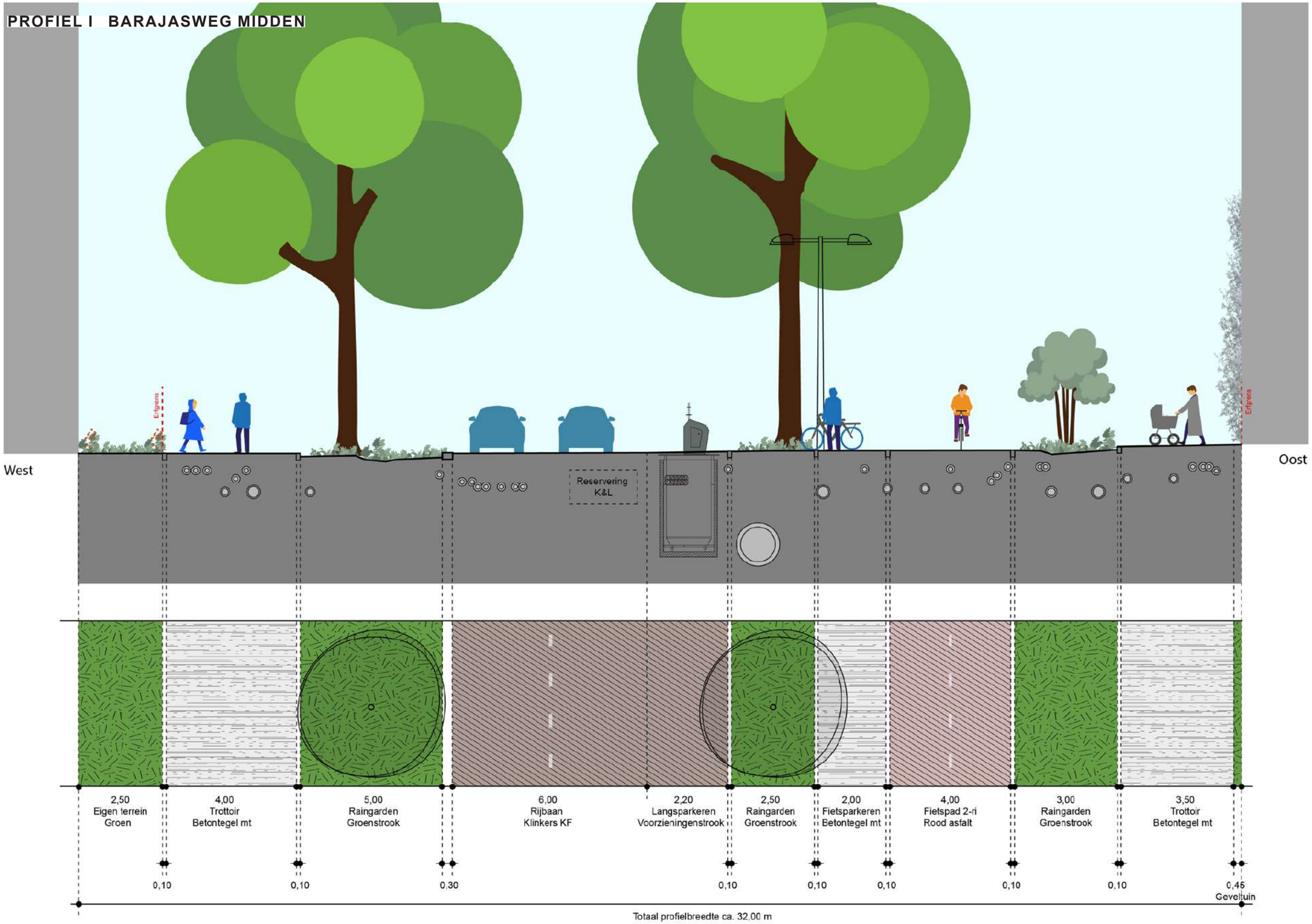
profiel X Plesostraat noord-zuid

PROFIEL G RADARWEG MIDDEN

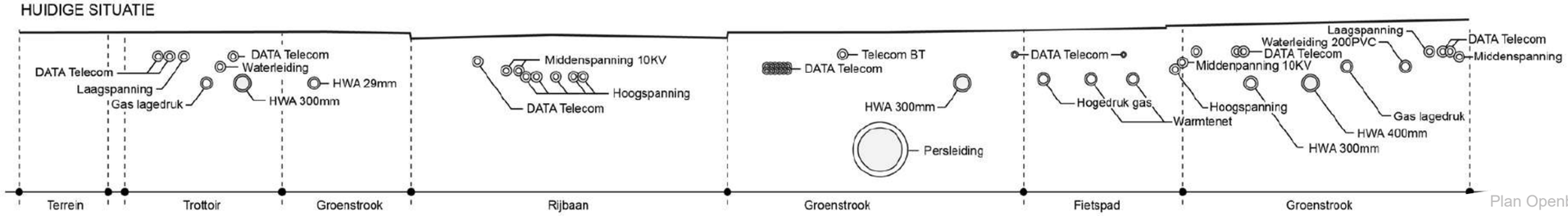


HUIDIGE SITUATIE

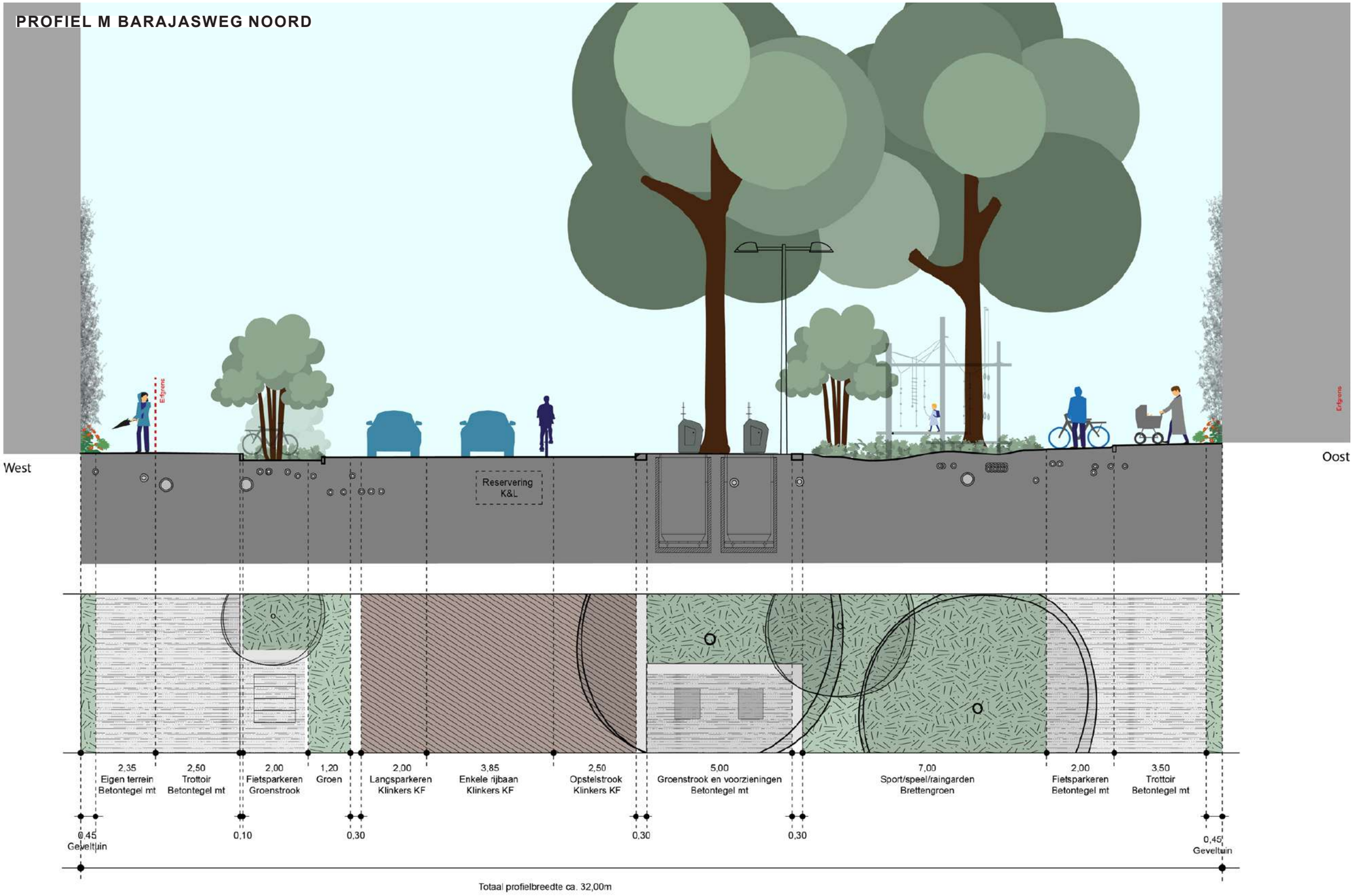
PROFIEL I BARAJASWEG MIDDEN



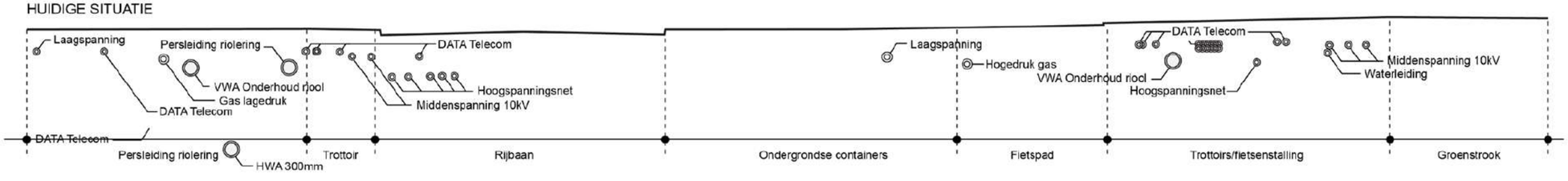
HUIDIGE SITUATIE



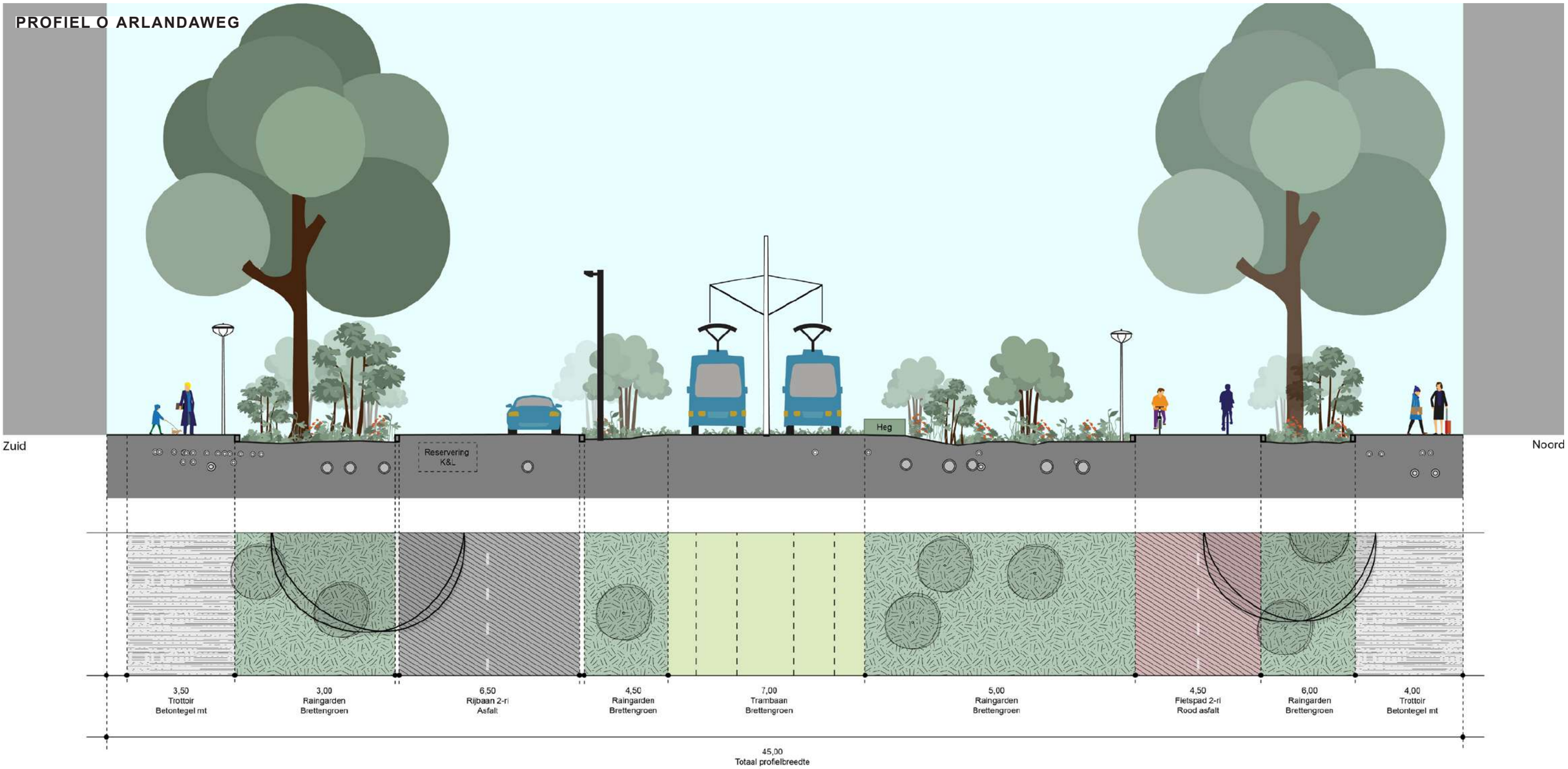
PROFIEL M BARAJASWEG NOORD



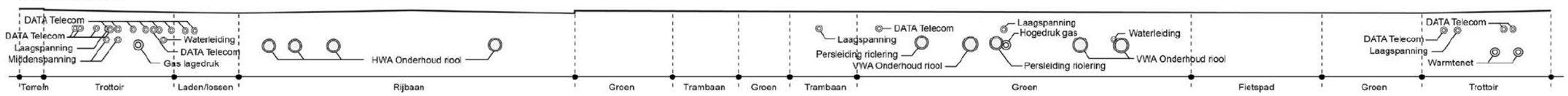
HUIDIGE SITUATIE



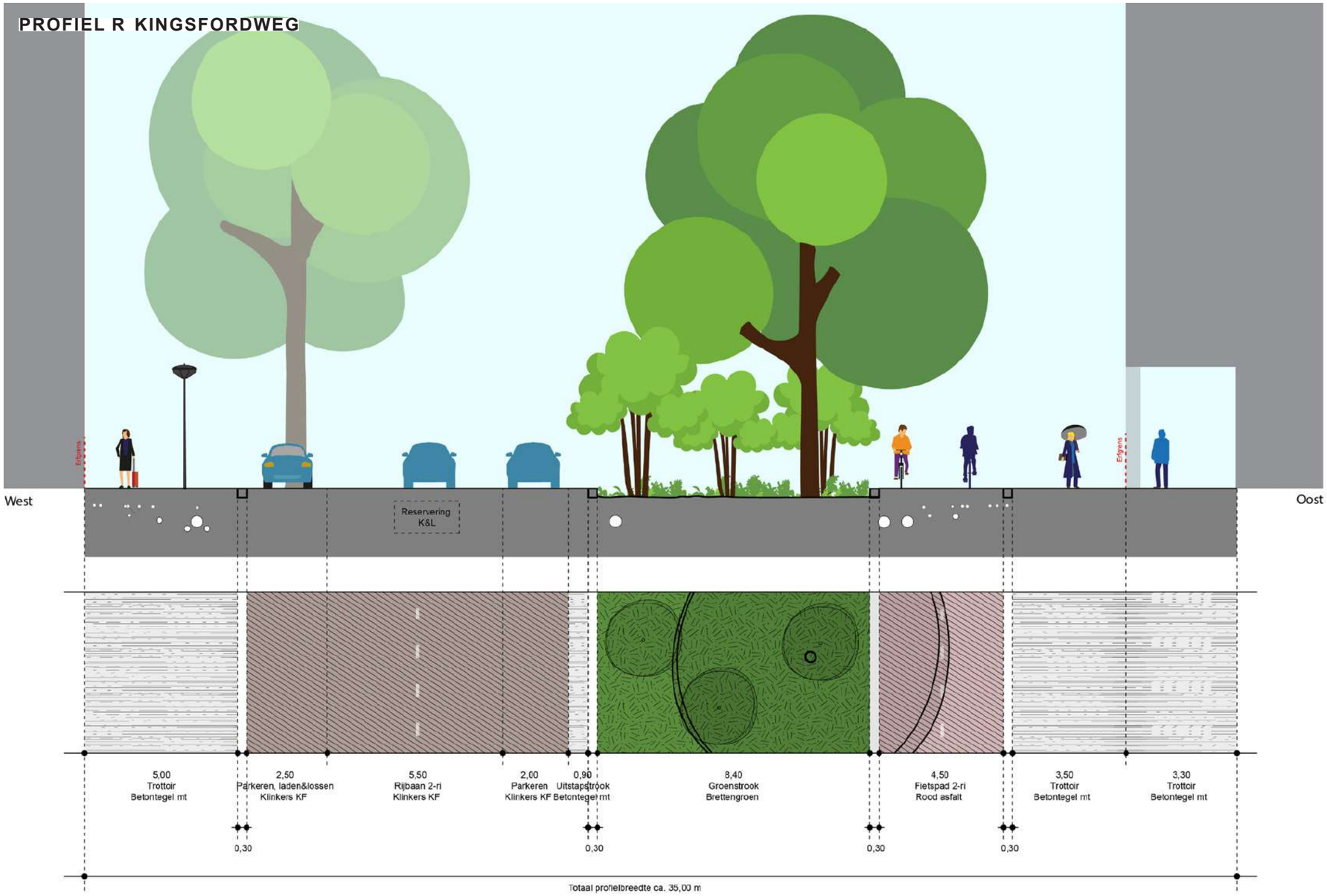
PROFIEL O ARLANDAWEG



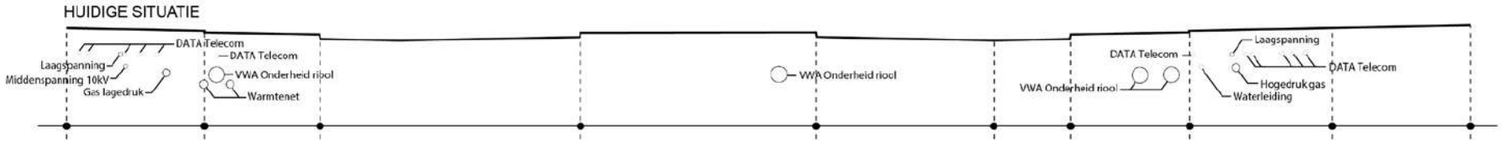
HUIDIGE SITUATIE



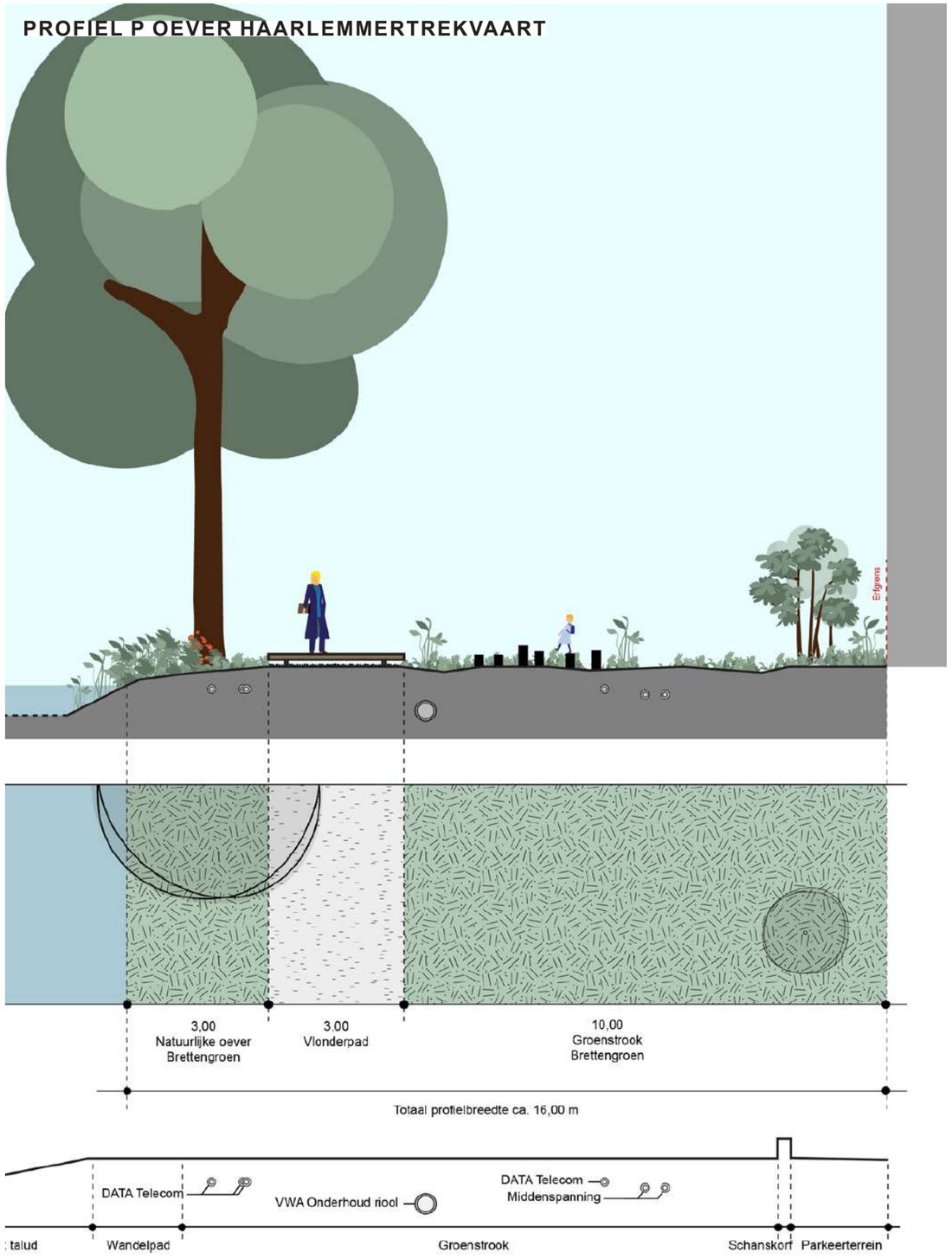
PROFIEL R KINGSFORDWEG



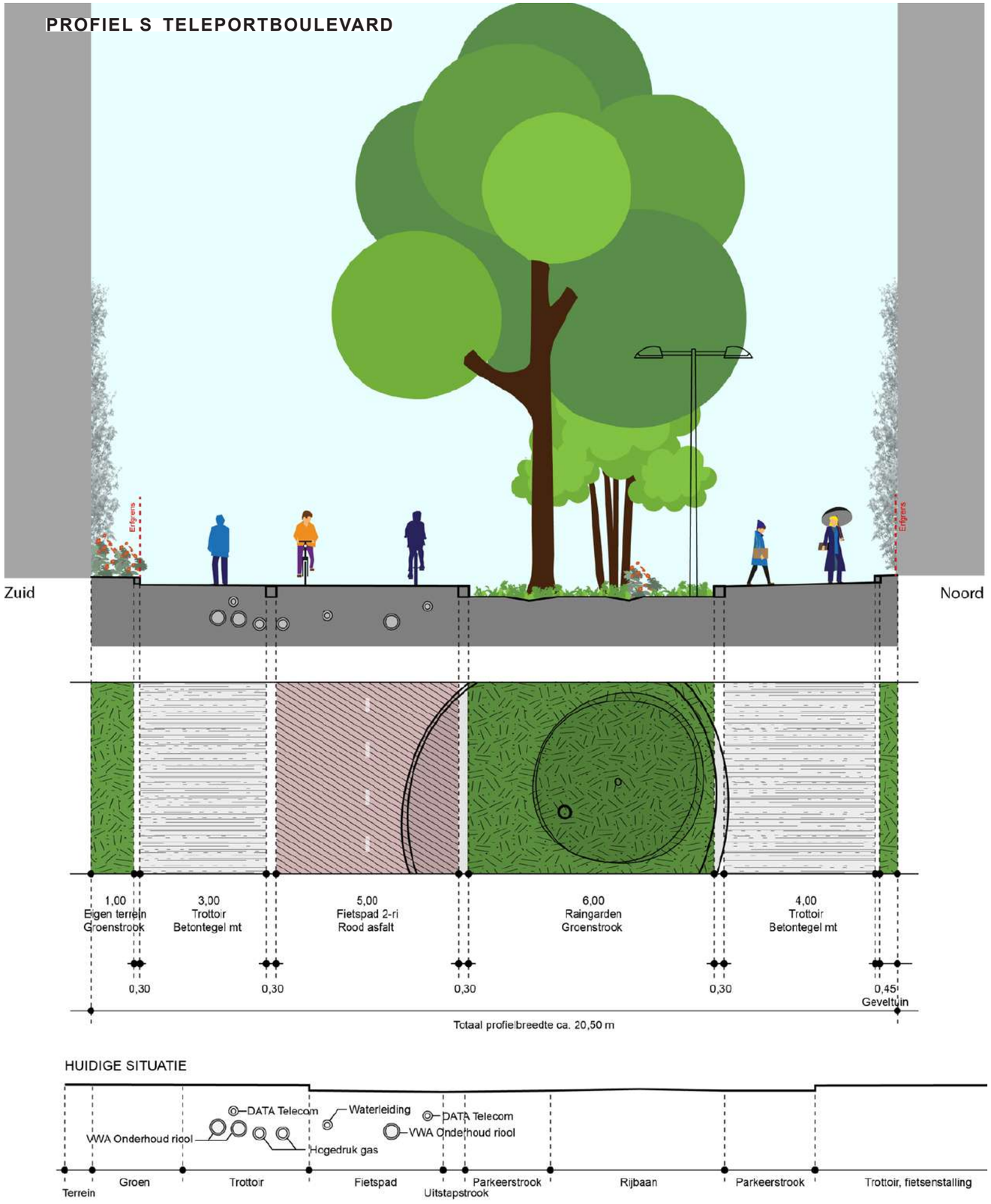
HUIDIGE SITUATIE



PROFIEL P OEVER HAARLEMMERTREKVAART

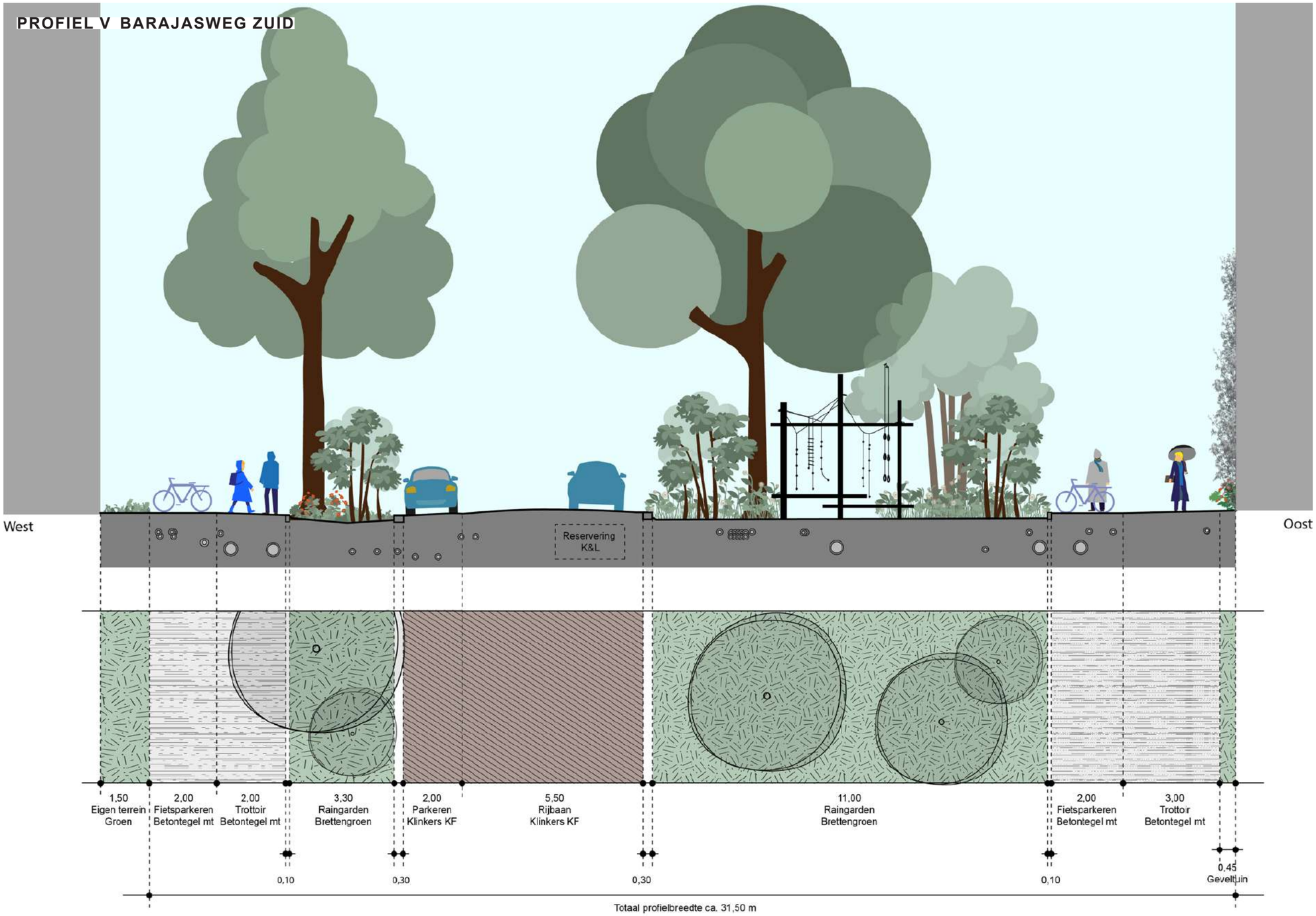


PROFIEL S TELEPORTBOULEVARD

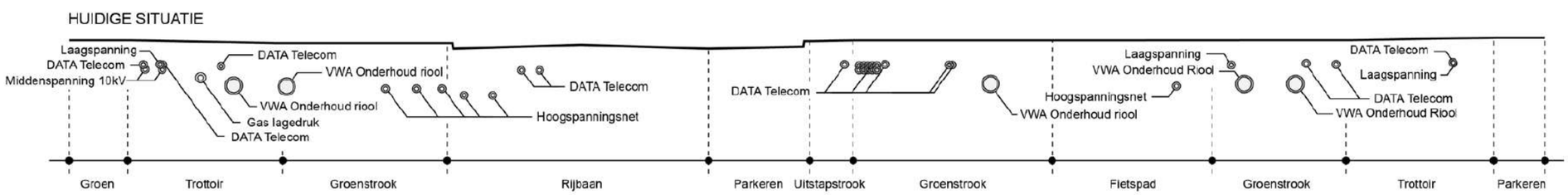


HUIDIGE SITUATIE

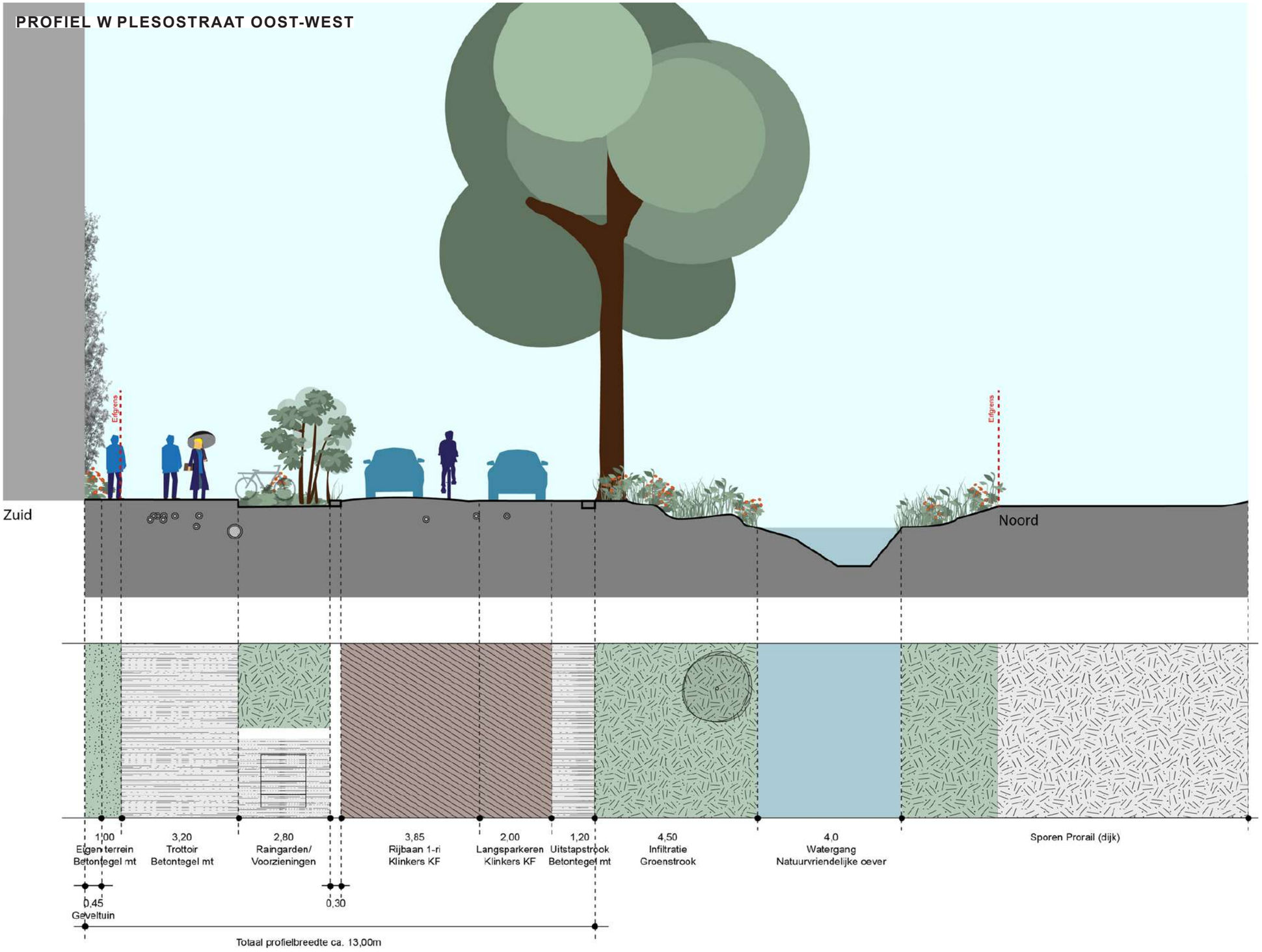
PROFIEL V BARAJASWEG ZUID



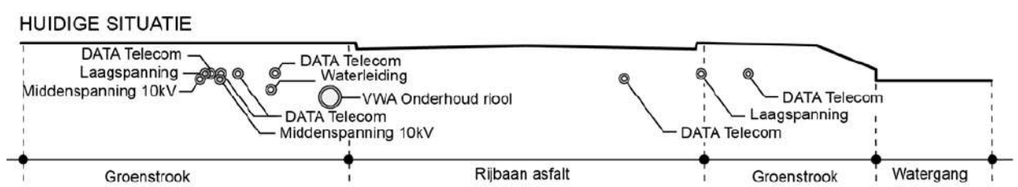
HUIDIGE SITUATIE



PROFIEL W PLESOSTRAAT OOST-WEST



HUIDIGE SITUATIE



5.13 KUNST IN OPENBARE RUIMTE

In de omslag naar een hoogstedelijk gebied speelt het toevoegen van kunst en cultuur ook een belangrijke rol. Kunst- en cultuurinitiatieven zijn als identiteitsdragers van grote waarde voor het leefklimaat in een gebied. De afgelopen jaren is hier stevig op ingezet, onder andere door de realisatie van kunst in de openbare ruimte, de Cultuurtafel, door het organiseren van performances/voorstellingen en tijdelijke initiatieven. Het toenemende aantal bewoners en bezoekers in Sloterdijk-Centrum biedt kansen voor het versterken van kunst en cultuur in het hele gebied.
Beeldende kunst kan een belangrijke bijdrage leveren aan de verbetering van de kwaliteit van onze openbare ruimte. Beeldende kunst heeft het in zich om mensen te verrassen, ontroeren, betoveren of soms te confronteren of zelfs te schokken.
De verschijningsvormen kunnen heel divers zijn, van groots en meeslepend tot vluchtig en subtiel. De manier waarop gebruikers van de openbare ruimte kunst in de openbare ruimte ervaren verandert. Daar waar mensen lange tijd vooral toeschouwer waren van kunst, zijn ze nu soms ook deelnemer, of zelfs maker en/of eigenaar. Daar sluiten we in Sloterdijk-Centrum op aan.
De ambitie met betrekking tot beeldende kunst is om diepere betekenis te geven aan de openbare ruimte in Sloterdijk-Centrum, in alle fasen van de ontwikkeling. De gebouwde omgeving van Sloterdijk-Centrum zal de komende jaren sterk veranderen, en in samenhang daarmee ook de openbare ruimte. Verwachting is dat dit gefaseerd zal gebeuren. Dit biedt ruimte om delen van de openbare ruimte ook tijdelijk in te richten.
De vorm waarin de beeldende kunst tot uiting komt ligt niet op voorhand vast. We willen voorkomen dat beeldende kunst statisch wordt en daardoor mogelijk betekenisloos. De kracht wordt juist gezocht in de dynamiek van de veranderingen. Doel is de uitingen van beeldende kunst te laten mee ontwikkelen en mee veranderen. Nieuwe uitingen die opnieuw inspireren.
Niet alle kunst hoeft dus van blijvende aard te zijn en een vaste plek in de openbare ruimte te krijgen. Juist tijdelijke kunstuitingen, in de breedste zin van het woord, op steeds veranderende plekken in de openbare ruimte en passend bij het moment dragen bij aan het doel om mensen steeds weer te prikkelen. Zo kan een openbare plek die tijdelijk is ingericht in afwachting van een definitieve ontwikkeling bijvoorbeeld worden ingezet voor een beeldend kunstproject en op deze manier hier meer betekenis aan geven.
Vanuit deze ambitie is in 2019 gestart met het project Play-Station-Sloterdijk. Dit project onderzoekt "via beeldende kunst de toekomst van Sloterdijk als nieuw stedelijk gebied door middel van experiment, speculatie en verbeelding". Daarbij wordt de mens meer deelnemer dan toeschouwer.
De gemeente streeft ook naar het verder betrekken van vastgoedeigenaren en erfpachters in het gebied. Zij worden zoveel mogelijk betrokken bij het initieren van beeldende kunst in de openbare ruimte en op openbaar toegankelijk maar uitgegeven terrein. Het kunstproject Play-Station Sloterdijk is een goed voorbeeld van gezamenlijk opdrachtgeverschap en –financiering van beeldende kunst in het gebied.











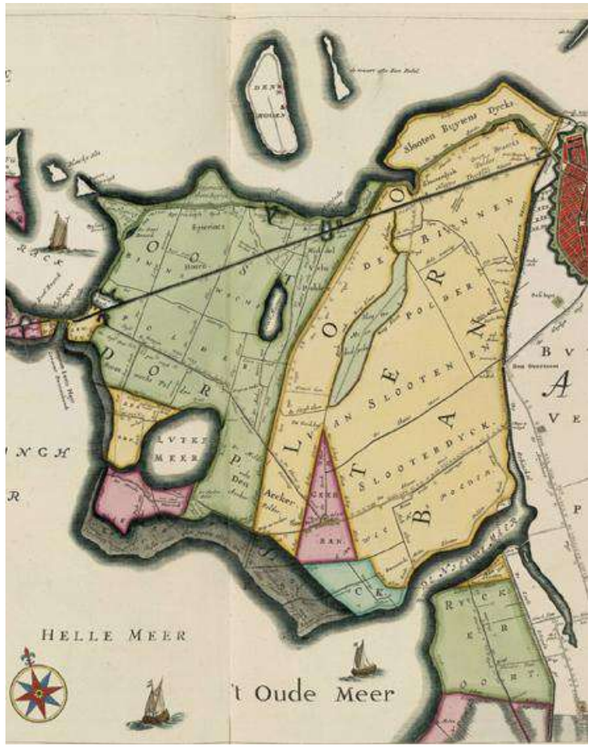
5.14 CULTUURHISTORIE

Ook in Sloterdijk-Centrum speelt de geschiedenis een rol. Het herkenbaar houden en/of weer herkenbaar maken van de cultuurhistorisch waardevolle Haarlemmertrekvaart, de oude spoorlijn Amsterdam-Haarlem en de Spaarndammerdijk is een belangrijke ambitie. Dit zijn stuk voor stuk eeuwenoude structuren die aan de basis hebben gestaan van de ontwikkeling van het gebied. Inzet is deze historisch/landschappelijke elementen over de hele lengte van de Brettenscheg meer zichtbaar en beter beleefbaar te maken.

De Spaarndammerdijk uit de eerste helft van de 13e eeuw liep van de Amstel tot aan het Spaarne, en beschermde de drooglegginingen ten zuiden ervan tegen het woeste IJ aan de noordkant. De dijk zelf is in Sloterdijk-Centrum sinds de ontwikkeling van Teleport Sloterdijk niet meer zichtbaar. Maar zowel aan de westkant als aan de oostkant is de oude dijk nog volop aanwezig, en onder meer in gebruik als fiets- en wandelroute. Binnen Sloterdijk-Centrum zou het voormalige tracee van de dijk op een ludieke wijze terug gebracht kunnen worden. Te denken valt aan een kunstroute, een speciale verlichtingslijn, etc.

De Haarlemmertrekvaart dateert al uit het midden van de 17e eeuw. In een tijd dat vervoer over de weg nog heel beperkt was, was dit de belangrijkste verbindingsroute tussen Haarlem en Amsterdam. Inzet is de continuiteit van vaart en oever over de volle lengte zoveel mogelijk te benadrukken/te herstellen, en daarnaast deze aantrekkelijke lijn zo goed mogelijk te benutten. Hier liggen kansen voor zowel het verhogen van de ecologische als de recreatieve betekenis.

De oudste spoorlijn van Nederland, de lijn tussen Haarlem en Amsterdam, werd in in 1839 geopend. Inmiddels loopt het spoor over een verlegd tracee dwars door het gebied. Maar oorspronkelijk liep de lijn vlak langs de Haarlemmertrekvaart. Hier zijn op vele plaatsen langs de noordelijke oever van de vaart nog overblijfselen van terug te vinden. Oude bielzen, bruggetjes over waterlopen, een wat verhoogde spoordijk. In Sloterdijk-Centrum is er van het oude tracee niets meer te zien. Maar het zou mooi zijn om deze lijn ook hier weer waar mogelijk zichtbaar/beleefbaar te maken.



Historische kaart uit 1746



Oude spoorbrug langs oever



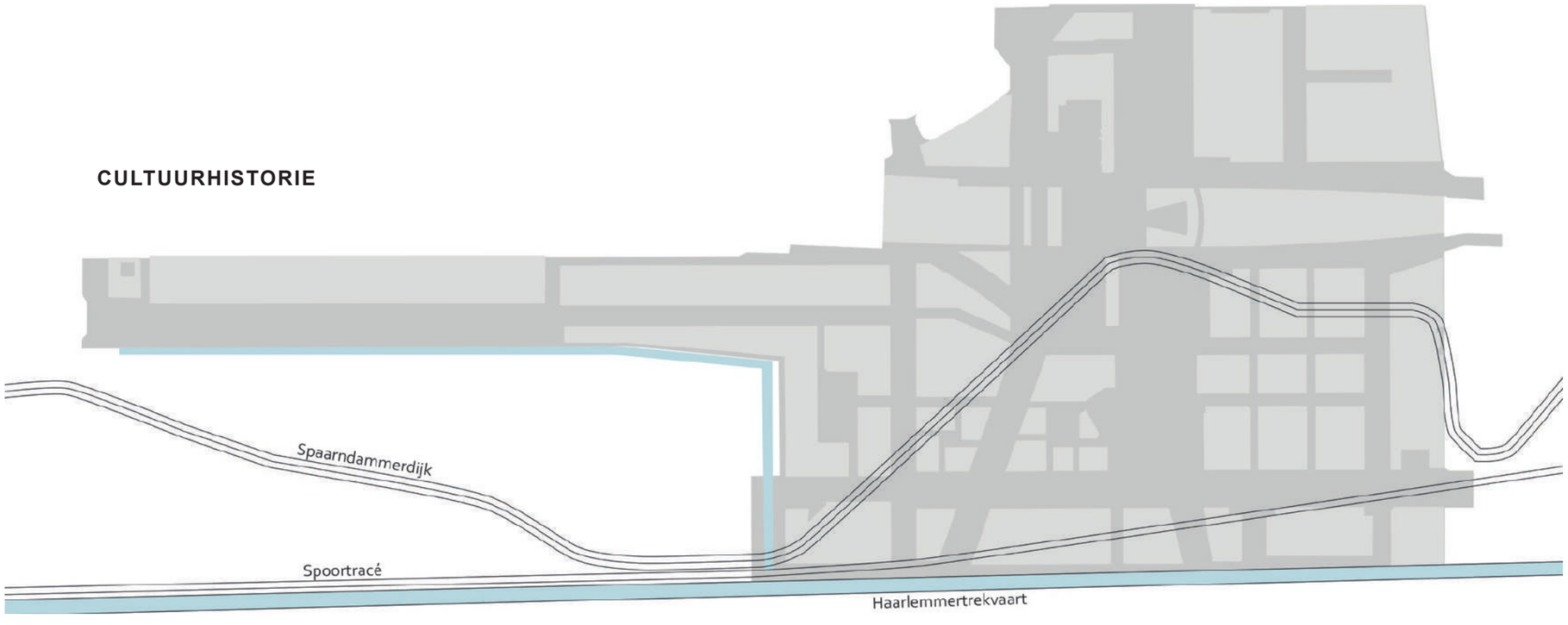
Rijksmonument spoorbrug Halfweg



Haarlemmertrekvaart



Spaarndammerdijk in dorp Sloterdijk



6 BEHEER, FASERING, PARTICIPATIE

BEHEER

De basis voor een goed beheer is een openbare ruimte die voldoende schoon, heel en veilig te houden is. Elk inrichtingsplan vraagt een beheerbewust ontwerp om te komen tot een haalbare beheerinspanning en goede toegankelijkheid.
De beheerbaarheid van de inrichting is een belangrijk toetsingscriterium voor een ontwerp. We blijven daarom binnen de kaders van Puccini.

Kwaliteitsniveaus onderhoud en beheer

Voor de openbare ruimte geldt het standaard beheerniveau 'B'. Voor verblijfsplekken waar ontmoeten, spelen en groenbeleving zijn verbijzonderd zou het mooi zijn om in de toekomst een onderhoudsniveau 'A' na te streven. Een en ander afhankelijk van het toekomstige stadsbrede onderhoudsbudget. Een extra kwaliteitsimpuls voor deze plekken, beperkt in oppervlakte, geven verloedering of vandalisme minder kansen.

Maaiveld

Het groen in SDC is behoorlijk monotoon, heeft nu nog vooral een esthetische functie. Het bestaat, het Orlyplein en het Carrasoplein uitgezonderd, hoofdzakelijk uit grasstroken en enkelvoudige bomenlanen. In de toekomst zal het groen veel meer betekenissen krijgen. Ecologie wordt belangrijker, klimaatadaptatie, meer bewegen, aangenaam verblijven.

Het beheer en onderhoud zal daarom in de toekomst meer dan nu gericht moeten zijn op:

- Regenwaterbeheersing (de regentuinen)
- Vergroting biodiversiteit
- Verbeteren waterkwaliteit en windklimaat

Voor de voorgestelde vaste planten combinaties, bollen en zadenmengsels is het uitgangspunt om zoveel mogelijk soorten toe te passen die zichzelf op termijn reguleren. Daarnaast moeten ze goed passen bij de kenmerkende groeiomstandigheden ter plekke, en moeten ze tegen een stootje kunnen. Intensief onderhoud en continue herplant wordt hiermee vermeden.
Het wat wildere en natuurlijke Brettengroen wordt standaard beheerextensief aangelegd. Daartoe wordt overal een ongeveer 30 cm. dikke laag schrale, kalkrijke grond aangebracht, met als consequentie dat de ingezaaide kruiden minder snel zullen gaan groeien en woekeren. Voor de meeste groenstroken is een keer per jaar maaien en afvoeren van het maaisel dan voldoende.
Het meer traditionele Sloterdijk-Centrum stadsgroen zal een wat intensiever onderhoud vragen.
De toegepaste bomen vragen om een minimaal onderhoud. Hier zal het vooral gaan om opsnoeien en tegengaan van takbreuk.
Op een aantal bijzondere plekken binnen het gebied is een intensiever beheer nodig, denk aan het Orlyplein, het Carrascoplein en de verschillende pocketparks.

Zelfbeheer

De vraag naar moestuinen en zelfbeheer en groen is groeiend. Zelfbeheer draagt bij aan de eigen ontwikkeling van eigen identiteit en buurt. Het streven binnen Sloterdijk-Centrum is daarom om meer ruimte te bieden aan co-productie en zelfbeheer. Daar waar mogelijk zullen locaties welke in aanmerking komen voor zelfbeheer in een zo vroeg mogelijk stadium worden aangewezen.

Geveltuinen

In Sloterdijk-Centrum wordt net als in de rest van de stad de bewoners de mogelijkheid geboden een geveltuin aan te leggen. Bij voorkeur zal een dergelijke voorziening op collectieve basis worden aangeboden die door de betreffende VVE zal worden beheerd. De maximale diepte van een geveltuin is 45 cm. De geveltuin mag daarnaast maximaal zo breed zijn als de woning zelf. De doorloopruimte op de stoep moet minimaal 1,50 meter zijn na aanleg van de geveltuin.

Overgang prive-openbaar

Daar waar prive-buitenruimten grenzen aan het openbaar areaal zal op een of andere manier deze overgang letterlijk vorm moeten worden gegeven. Te denken valt aan een extra bandje ter plekke, een materiaalovergang, eventueel een serie paaltjes in lijnopstelling. Zo zal er geen onduidelijkheid kunnen ontstaan wie welk deel van de buitenruimte dient te onderhouden, en waar de verantwoordelijkheid ligt.



Zelfbeheer



Bewonersparticipatie

FASERING

Bij de fasering is er een onderscheid gemaakt in de projecten die op relatief korte termijn (t/m 2025) zullen worden gerealiseerd, en projecten die pas in der periode daarna aan bod gaan komen. Aan de meeste van de projecten in de 1e fase wordt nu al getekend. Sommige zijn al in een DO stadium, andere zijn nog niet veel verder dan een schetsontwerp.

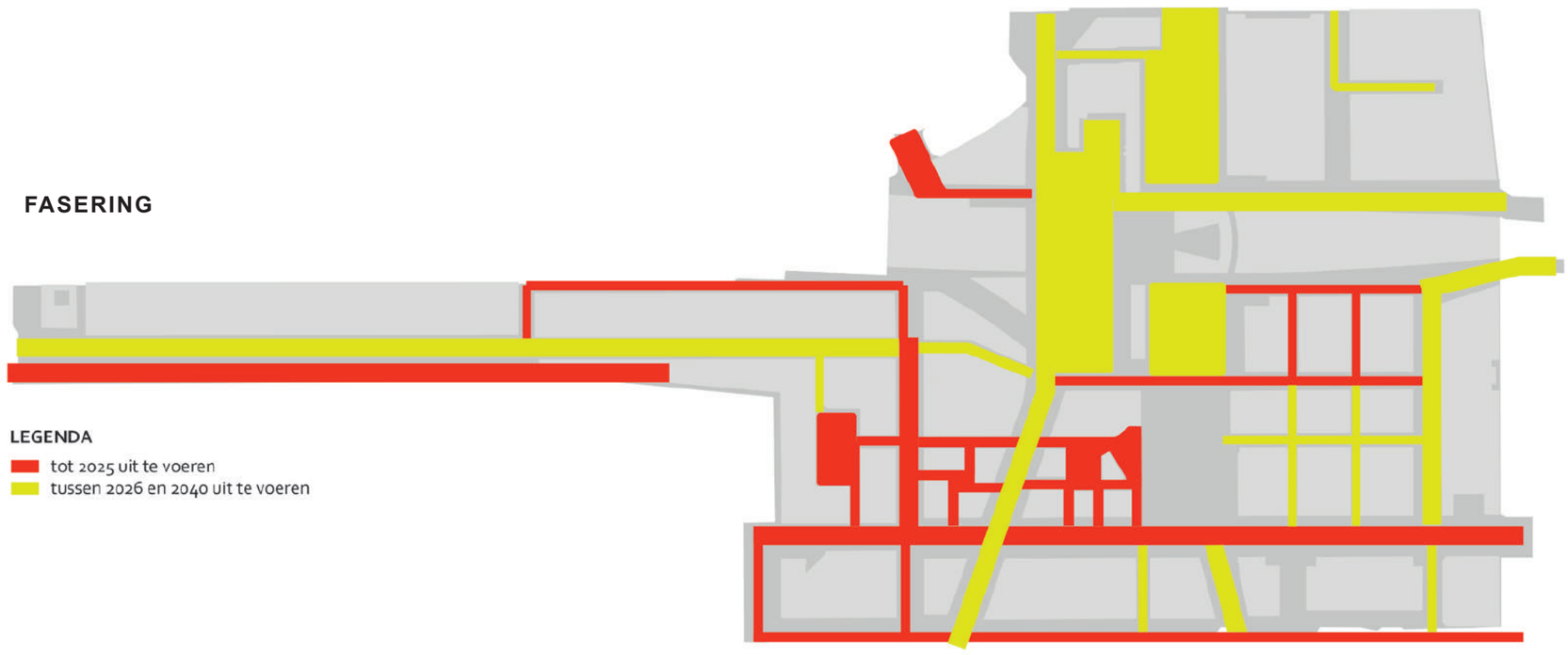
Er is nog een aantal stevige vraagtekens in de planning tot 2040. Doordat twee derde van de woningbouwopgave van transformaties moet komen, hebben we weinig grip op de planning van de bouwprojecten. De huidige en toekomstige praktijk zal zijn dat er geen aaneengesloten deelgebieden tegelijkertijd worden ontwikkeld. Dat vergt, mede vanuit kostenbeheersing, een aanpak waarbij de openbare ruimte volgt op de oplevering van bouwplannen. Ook zal worden overwogen of het wenselijk is om delen van de openbare ruimte, zoals de Arlandaweg, eerder aan te leggen om de kwaliteit te laten zien waar we voor staan in Sloterdijk-Centrum. Zoals dat ook bij het Orlyplein is gedaan.

Op de wat langere termijn zorgt de transformatie van station Sloterdijk en omgeving voor de nodige onzekerheid in de fasering. Er wordt al geruime tijd gepraat over een verdere uitbreiding van het station, al dan niet inclusief een extra nieuw 2e maaiveld boven de sporen aan de oostkant. Voorlopig is er nog geen duidelijkheid. Als dit project serieus van start gaat zal het veel invloed hebben op de vormgeving en het functioneren van heel de openbare ruimte in het gebied.

Daarnaast is ook de verdere transformatie van het Piarcoplein iets wat al een tijd boven de markt hangt, maar nog geen concrete uitgangspunten heeft opgeleverd. Ook hier wordt nagedacht over een eventueel tweede maaiveld, in combinatie met allemaal extra voorzieningen op het gebied van mobiliteit (mogelijk extra HOV station, een uitbreiding of juist verplaatsing van het huidige transferium, etc.)
Ook de verwachtte transformatie van de Basisweg, formeel geen onderdeel van het studiegebied maar wel heel relevant voor het functioneren van SDC, is nog onduidelijk. Er wordt gesproken over het aan de noordkant van het profiel graven van een nieuwe waterloop, het toevoegen van extra HOV lijnen, het optimaliseren van de doorstroom van het verkeer, en tegelijkertijd het verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.

PARTICIPATIE

Bij de meeste maaiveldontwerpen in het gebied wordt nu al intensief samengewerkt met alle betrokken partijen (waaronder eigenaren en huurders). Daar waar mogelijk worden ook de (toekomstige) bewoners bij de uitwerking van de ontwerpen betrokken. Bij sommige projecten is hier maar weinig ruimte voor (de vormgeving van de hoofdinfrastructuur bijvoorbeeld) maar bij andere projecten liggen hier duidelijk kansen. Dit geldt met name voor de pocketparks, mogelijke tijdelijke inrichtingen, en de toekomstige speelplekken in het gebied.



BIJLAGEN

BIJLAGE A – HET NIEUWE STADSGROEN VAN SLOTERDIJK CENTRUM

Groen speelt een hoofdrol in de openbare ruimte van de toekomst. Dit geldt nog eens extra voor Sloterdijk-Centrum. De ligging midden in de Brettenscheg biedt de bewoners van SDC zowel stadsparken als ruige natuurgebieden op korte afstand.







Basisprincipe

Basisprincipe voor de beplanting in Sloterdijk-Centrum is het contrast tussen het nieuwe Brettengroen in de belangrijkste oost-west gerichte assen, en een meer traditioneel Stadsgroen in de rest van het gebied.
Het Brettengroen verzekert de aansluiting en de inbedding van Sloterdijk-Centrum in de Brettenscheg als geheel.
Het assortiment is gebaseerd op de meest voorkomende soorten in de Brettenscheg. Het wordt gekenmerkt door een interessante mengeling van hoofdzakelijk inheemse pionierssoorten. In de rest van het gebied wordt gebruik gemaakt van een meer stedelijk assortiment, in lijn met de huidige beplanting in SDC.
Centraal uitgangspunt bij het toepassen van het groen in Sloterdijk-Centrum is dat elke lijn en plek in het gebied een eigen identiteit, een eigen sfeer krijgt. Dat geldt ook voor de plekken waar het Brettengroen wordt ingezet. Ook hier zal per situatie moeten worden ontworpen aan slimme en unieke combinaties van soorten. Elke plek is weer anders qua bodemgesteldheid, hoogteligging, omliggende bebouwing, positie in het raamwerk, etc. Diversiteit in de uitwerking van de openbare ruimte, contrasten tussen drukke gebieden en meer rustige plekken, doorgaande lijnen of stille woonstraatjes, kunnen met beplanting extra worden aangezet. Dit maakt het gebied interessant, aantrekkelijk en afleesbaar.
100 % inheems is ook voor het Brettengroen geen heilige randvoorwaarde. Als het goed uitkomt, ter accentuering van een bijzondere plek bijvoorbeeld, kan er ook binnen dit assortiment sporadisch gebruik worden gemaakt van meer uitheemse soorten.
Op het moment staan er ruim 500 bomen in Sloterdijk-Centrum. Uiteindelijk, als de hele transformatie is afgerond, zijn er in totaal ongeveer 400 bomen extra bijgeplant. Bijna een verdubbeling van het huidige aantal.

Klimaat

Het groen in stedelijk gebied kan een stevige bijdrage leveren aan het beperken van de negatieve effecten van klimaatverandering. Groen wordt in Sloterdijk-Centrum ingezet om op natuurlijke wijze het regenwaterbeheer makkelijker te maken. Daarnaast verbetert groen in al zijn verschijningsvormen het microklimaat op straat (verbeteren windklimaat, tegengaan urban-heat island effect), en verbetert het de lucht- en waterkwaliteit in het gebied.

Natuurlijke systeem als basis

Natuurlijke systemen zijn in staat om zichzelf aan te passen aan klimaatverandering. De specifieke eigenschappen van de verschillende biotopen binnen Sloterdijk-Centrum kunnen beter worden benut. Met het voorgestelde groenconcept, gebaseerd op de werking van het natuurlijk systeem, zullen de schadelijke effecten van toenemende hitte en hoosbuien worden beperkt, en neemt de ecologische betekenis van het groen in het gebied toe.

Leefomgeving

De stedelijke openbare ruimte van Sloterdijk-Centrum is in het verleden ingericht als een puur functioneel werkgebied waarbij de auto voorop stond. Met de komst van een groot aantal nieuwe bewoners verschuift de opgave naar meer kwaliteit in de openbare ruimte. De stenige, onherbergzame straten zullen gefaseerd heringericht worden in de richting van een veel aantrekkelijker, groen verblijfsklimaat. In een groene omgeving is het verblijven, sporten en spelen in de buitenruimte veel aangenamer. Attractief, gezond groen is hierbij van cruciaal belang.

Biodiversiteit

Kenmerkend aan de Brettenscheg is de samenstelling uit deelgebieden met allerlei verschillende functies, biotopen en waterhuishoudkundige situaties. Het is een gevarieerd, gemêleerd groen mozaïek van stadsparken, nutstuinen, sportgebieden en ruige stadsnatuur. Sloterdijk-Centrum is de enige stenige, dichtbebouwde enclave in de scheg. In het gebied is natuur-inclusief bouwen inmiddels uitgangspunt. Dat biedt de kans om de ontwikkeling van een stedelijk ecosysteem op gang te brengen die een structurele bijdrage levert aan het verhogen van de biodiversiteit in de hele Brettenzone.

Het toepassen van het nieuwe Brettengroen staat hierbij centraal. En daarnaast is het belangrijk zoveel mogelijk over plan- en eigendomsgrenzen heen te kijken. Alleen zo zal er een volwaardiger stedelijk ecosysteem ontstaan.

Eetbaar groen

Meer eetbaar groen in de openbare ruimte is een van de ambities van Amsterdam, vastgelegd in de Voedselstrategie. In Sloterdijk-Centrum wordt hier vorm aan gegeven door de veelvuldige toepassing van een aantal aantrekkelijke, zo veel mogelijk inheemse soorten als duindoorn, hazelnoot, vlier, wilde roos en tamme kastanje.

Participatie

Meer ruimte voor de eigen inbreng van de toekomstige bewoners en gebruikers van het gebied is een van de centrale uitgangspunten binnen dit POR. Zo wordt het nieuwe pocketpark op het O-kavel samen met de bewoners ontworpen. Maar ook op een kleiner schaalniveau is er ruimte voor eigen inbreng. Te denken valt onder andere aan de toepassing van geveltuinen. Algemeen beleid in Amsterdam is dat de keuze van de beplanting in de geveltuin in principe vrij is. Maar er mogen hier geen bomen of invasieve exoten worden toegepast.

Ondergrondse voorzieningen

Voor zowel bestaande bomen als nieuw te planten bomen wordt uitgegaan van een ingrijpende verbetering van de boomgroeiplaats. Dit komt voor nieuwe bomen in verharding neer op het aanbrengen van minimaal 25 m3 bomengrond per boom, voor bomen in groenstroken minimaal 10 m3 (de groenstrook zelf biedt al extra groeiruimte voor deze bomen), en voor bestaande bomen voor zover mogelijk (afhankelijk van de ligging van kabels en leidingen bijvoorbeeld) ook een extra 10 m3 bomengrond. Zo zullen de bomen in de toekomst veel beter gaan groeien dan in de huidige situatie, en zal er minder sprake zijn van wortelopdruk.



Brettengroen versus Sloterdijks Stadsgroen

Het Brettengroen assortiment bestaat uit een samenstelling van soorten die nu al grotendeels voorkomen in de rest van de Brettenscheg.

Hoofdsoorten bomen en struiken:
- Zwarte els (Alnus glutinosa)
- Zwarte berk (Betula nigra)
- Zachte berk (Betula pubescens)
- Meidoorn (Crataegus, div. soorten)
- Grauwe abeel (Populus x canescens)
- Zomereik (Quercus robur)

Nb: bij de zomereik moet i.v.m. de eikenprocessierups altijd rekening worden gehouden met een minimale afstand tot fietspaden en wandelroutes van 10 m.

Aan te vullen met:
- Lijsterbes (Sorbus aucuparia)
- Hazelaar (Corylus avellana)
- Veldesdoorn (Acer campestre)
- Krenteboompje (Amelanchier lamarcki)
- Gewone vogelkers (Prunus padus)
- Kornoelje (Cornus mas/asperifolia)
- Duindoorn (Hippophae rhamnoides)
- Vlier (Sambucus nigra)
- Wilde rozen (Rosa rugosa bv)

Kruidlaag

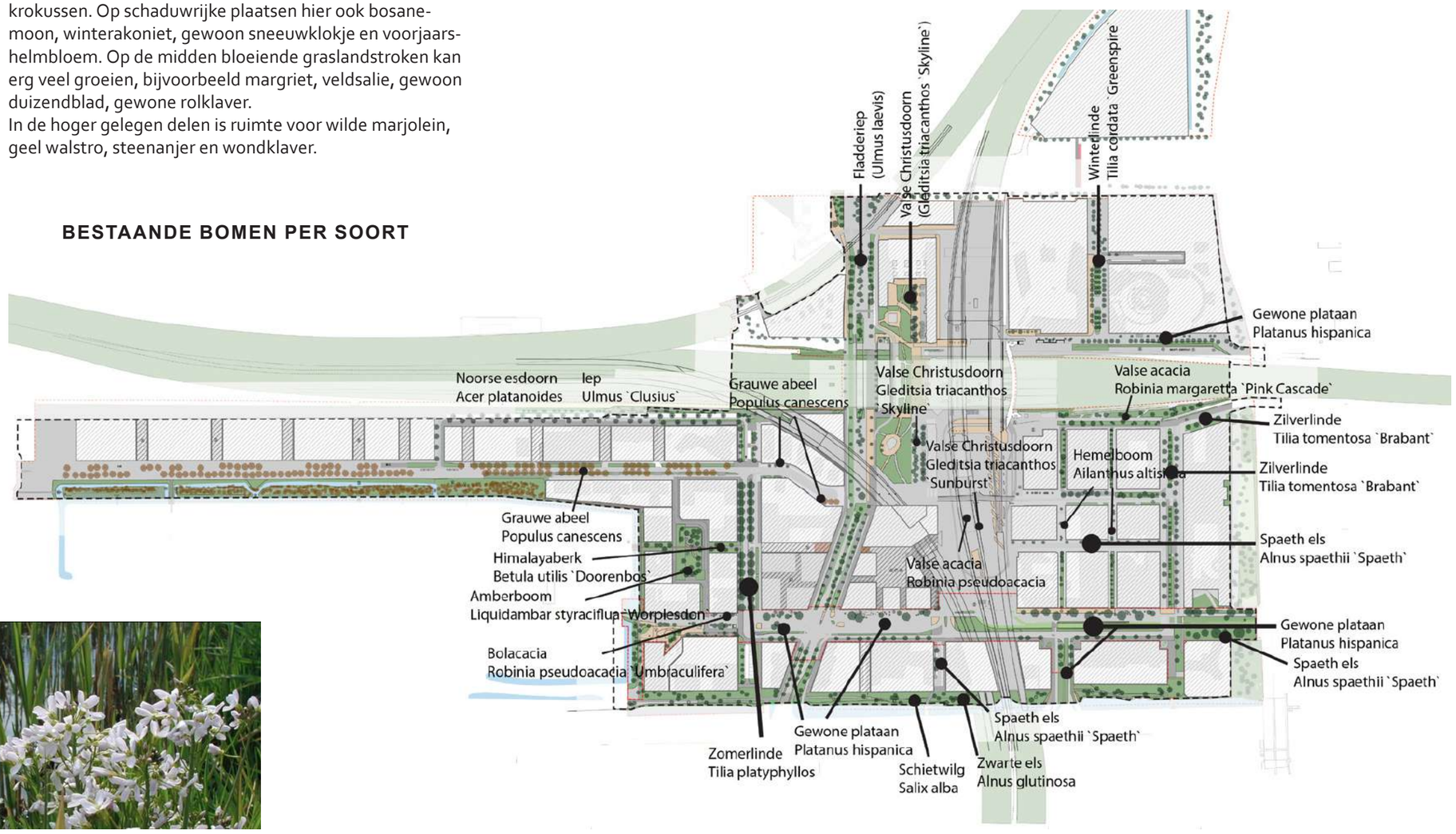
De kruidlaag is zowel vanuit natuurinclusief oogpunt als vanuit de belevingswaarde een belangrijk onderdeel van het assortiment voor Sloterdijk-Centrum. Naast diverse bloeiende grasmengsels (zie ook het nieuwe Puccini groen) valt binnen het gebied te denken aan de toepassing van:
In de lagere delen en langs de zones bij de watergangen: bolgewassen als het zomerklokje en kievietsbloem. Daarnaast bosanemoon, winterakoniet, gewoon sneeuwklokje en voorjaarshelmbloem. Langs de watergangen kattenstaart, gele lis, poelruit, valeriaan, grote wederik, watermunt, moerasspirea. In de nattere grasland delen is plaats voor echte koekoeksbloem, grote ratelaar, bevertjes, pinksterbloem en Brunel.
Qua bollen valt op het middenhoge maaiveld te denken aan meer uitheemse/stinsen soorten zoals diverse soorten krokussen. Op schaduwrijke plaatsen hier ook bosanemoon, winterakoniet, gewoon sneeuwklokje en voorjaarshelmbloem. Op de midden bloeiende graslandstroken kan erg veel groeien, bijvoorbeeld margriet, veldsalie, gewoon duizendblad, gewone rolklaver.
In de hoger gelegen delen is ruimte voor wilde marjolein, geel walstro, steenanjer en wondklaver.






boomsoorten Sloterdijks stadsgroen

BESTAANDE BOMEN PER SOORT





Het Sloterdijks Stadsgroen bestaat uit meer traditioneel stedelijke soorten, niet per se inheems. Het zoveel mogelijk handhaven van de bestaande bomen is uitgangspunt. Hoofdsoorten bij de nieuwe ontwikkelingen (in de woonstraatjes en de pocketparks) zijn de Robinea pseudoacacia en de Valse Christusdoorn.

Drie niveaus

Bij de sortimentskeuze is het onder andere van belang om expliciet uit te gaan van de verschillen in groeiplaats en met name het aanbod aan water. In Sloterdijk-Centrum wordt hierop allereerst ingespeeld door onderscheidende beplantingsconcepten op basis van de waterhuishoudkundige niveaus. Door expliciet van deze drie situaties uit te gaan wordt ingezet op een robuust en sterk sortiment. Door de klimaatveranderingen krijgen we te maken met grotere extremen in hitte, droogte, wateroverlast en wind.

Het nieuwe groenassortiment voor Sloterdijk-Centrum is opgebouwd uit een drietal plantprincipes op basis van de waterhuishoudkundige situatie. In het gebied zijn op hoofdlijn drie niveau 's te onderscheiden in vochtigheidsgraad en wateraanbod:

- Het hoogste niveau aan Radarweg, Orlyplein, Teleportboulevard en de Radarweg
- Het midden niveau van o.a. Kastrupstraat, Barajasweg, Arlandaweg en Kingsfordweg
- Het laagste niveau van de Haarlemmervaart en het water rondom Spieringhorn

Er zijn accentverschillen in de ambities. Bij het lage en natte niveau is de ambitie vooral om de natuurwaarde en de recreatieve waarde verder te ontwikkelen. Bij het middelste en hoogste niveau heeft de ontwikkeling van de klimaatfunctie en de belevingsaspecten van het groen de hoofdrol. Om de verschillen in deze drie gebieden te verduidelijken zijn er per niveau een aantal globale plantprincipes uitgewerkt.

Principes 'laag en nat'

Het lage maaiveld is te vinden langs de watergangen. Het water van Sloterdijk-Centrum ligt aan de randen van het gebied: de Haarlemmertrekvaart en het water rondom Spieringhorn. De Haarlemmertrekvaart is de 'blauwe lijn' die de Brettenscheg aan de zuidzijde begrenst. Het Brettenpad ontsluit de noordelijke oever over een grote lengte. Ter hoogte van Sloterdijk-Centrum is de oever nu wel erg sober ingericht, en wordt hij maar matig onderhouden. Hier is een kwaliteitsimpuls nodig om zowel de natuurwaarde als de recreatieve waarde te verhogen.

Ook bij de oevers rondom Spieringhorn is het doel een kwaliteitsimpuls te geven. Doel is om de soortenrijkdom van de beplanting te vergroten waarmee niet alleen de ecologische maar ook de recreatieve betekenis toeneemt. De oevers zijn interessant vanwege de plas-dras situaties. Inzet is om hier een natuurlijk vegetatietype te ontwikkelen, dat tegelijkertijd een zuiverende functie heeft. Algemene uitgangspunten voor de oevers en watergangen in Sloterdijk-Centrum zijn daarmee:

- inzetten op doorgaande natuurvriendelijke oevers.
- noord-oevers (aan de zonzijde) ecologisch beheren.
- de beleving van het water en de ecologisch waardevolle beplanting zijn de belangrijkste recreatieve waarden hier. Dit in contrast met de veel stedelijker pocketparks en spoorstroken in hoogstedelijke setting.

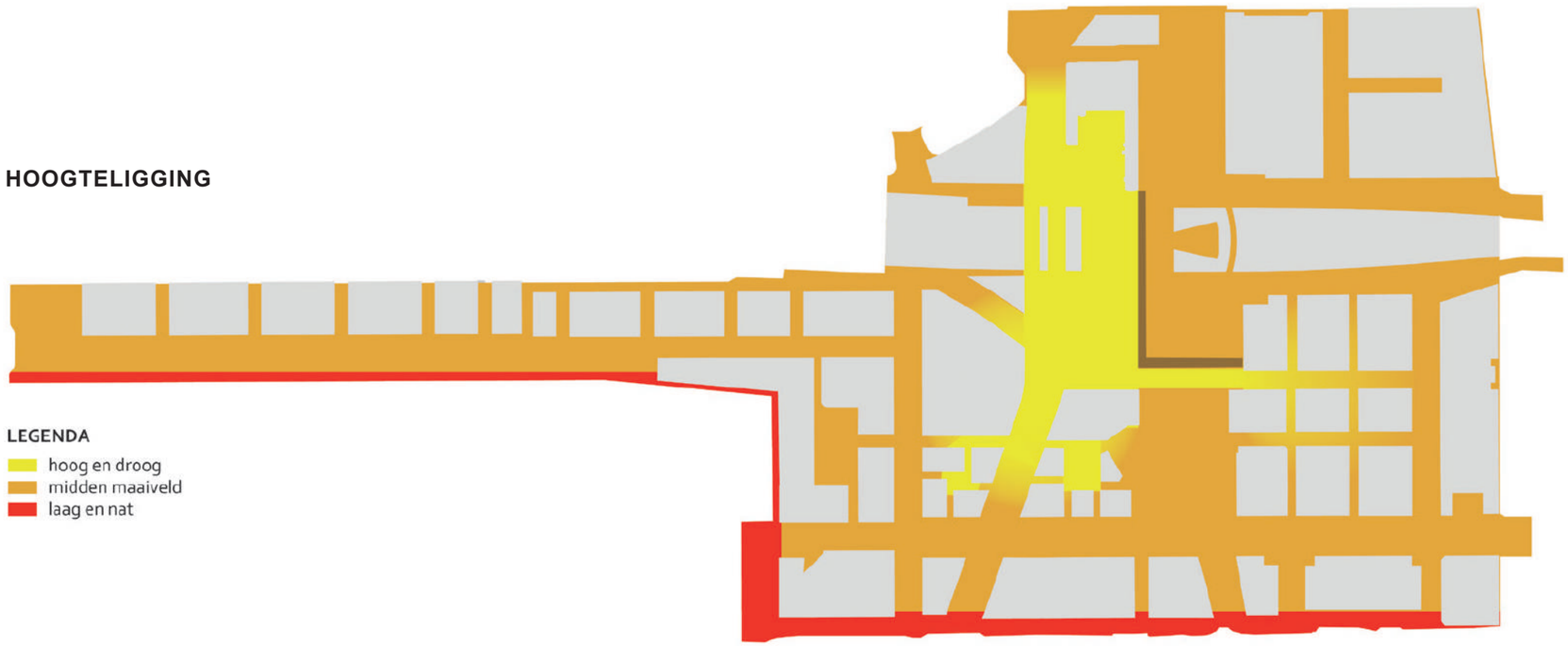
Principes middenmaaiveld

De maaiveldhoogte is op het middelste niveau: ca. +1.00 m NAP. / + 1.40 m. NAP. Op dit maaiveldniveau verzamelt zich in principe het regenwater dat van de hogere delen afstroomt. Met dit extra aanbod aan water is het uitgangspunt dat zoveel mogelijk groenstroken in deze zone regentuinen worden om de opvangcapaciteit ter plekke structureel te vergroten.
De boombeplantingen op dit niveau hebben het grondwater tot hun beschikking. De regentuinstroken worden in principe geïrrigeerd door natuurlijke regenval en bevinden zich op minimaal 3 meter afstand van de bebouwing.
De groenstroken worden beplant met attractieve mengsels van bomen, heesters, vaste planten en bollen/knollen die passen binnen het systeem van Brettengroen versus Sloterdijks stadsgroen.

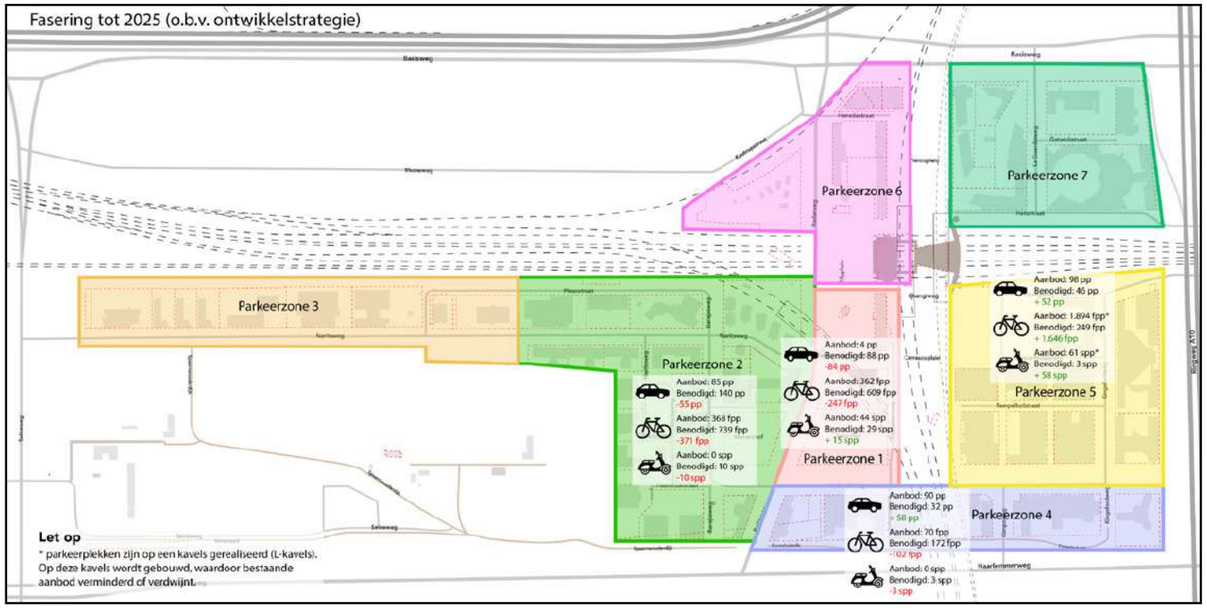
Principes hoger en droger

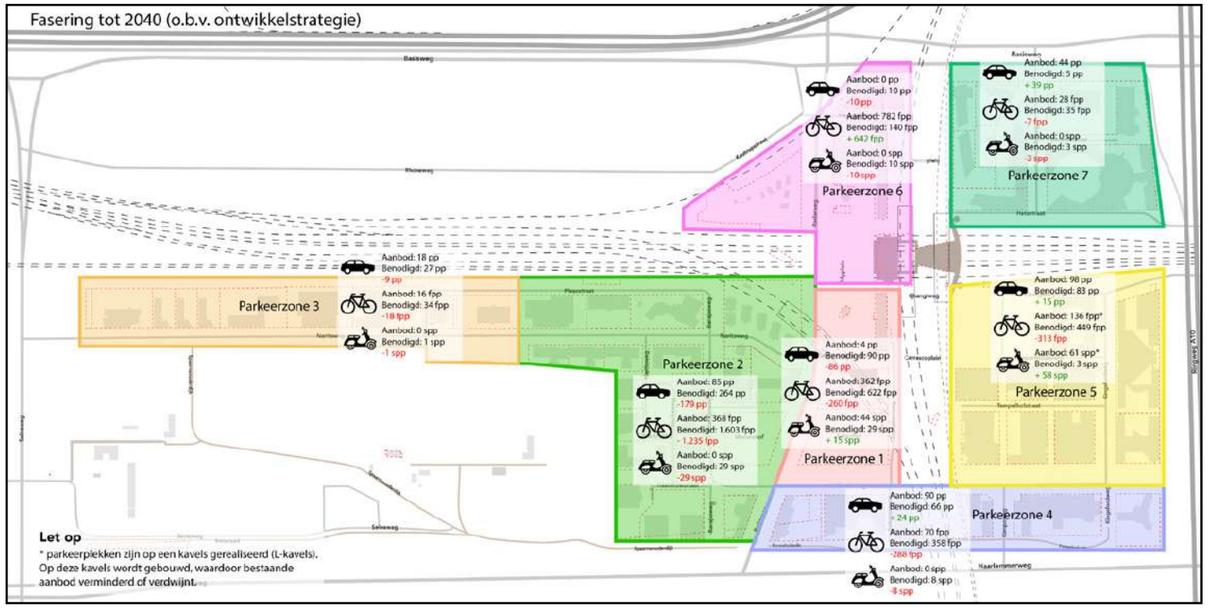
De maaiveldhoogte is op het hoogste niveau ca. +6.5 m. NAP. Tot het hoge midden maaiveldniveau worden ook plekken zoals de Pocketparks (ca. +2.0 m./+2.75m. NAP) en de Teleportboulevard (ca. 4.5 m. NAP) gerekend.
Voor deze situaties geldt dat het grondwater dieper ligt en dat het bodemvolume (diepte) benut moet worden voor de groeiplaatsinrichtingen. Dit betekent ook dat regenwateropvang in de groenstroken hier optimaal gericht kan worden op infiltratie. De uitgangspunten voor de beplantingen zijn hier grotendeels gelijk aan die van het 'middenmaaiveld'.

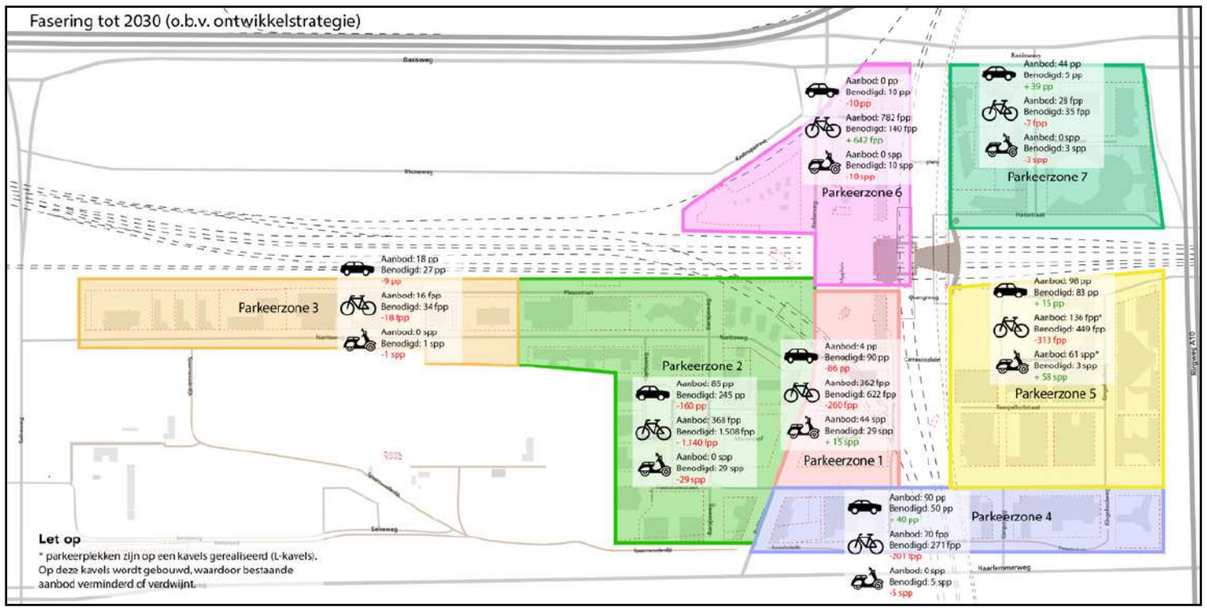


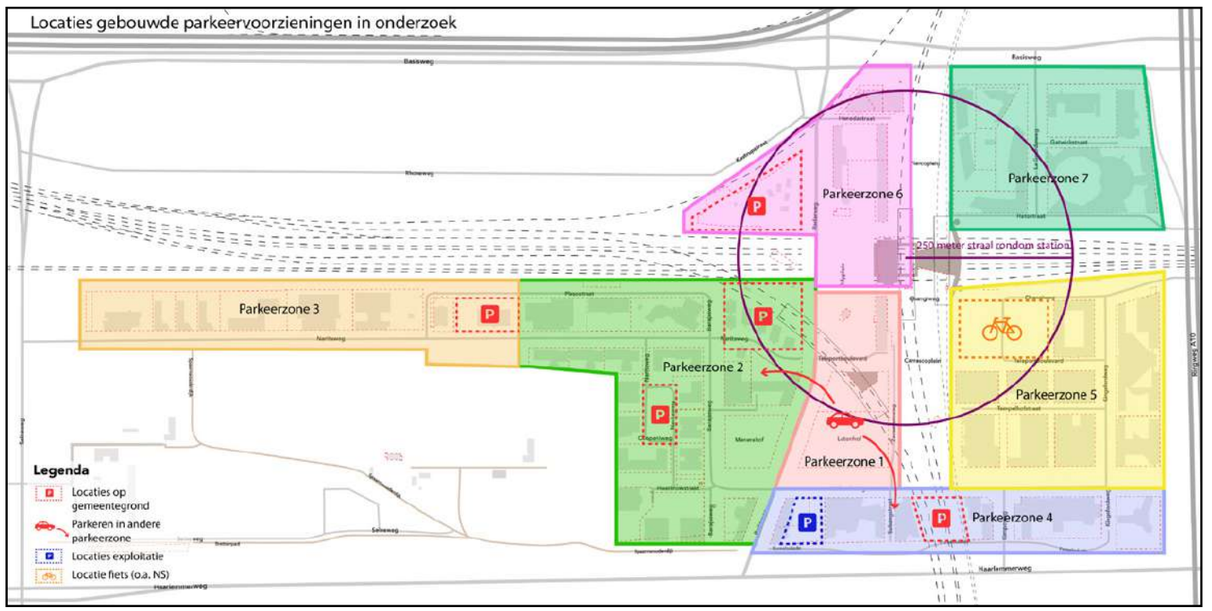


BIJLAGE B - PARKEERBALANS

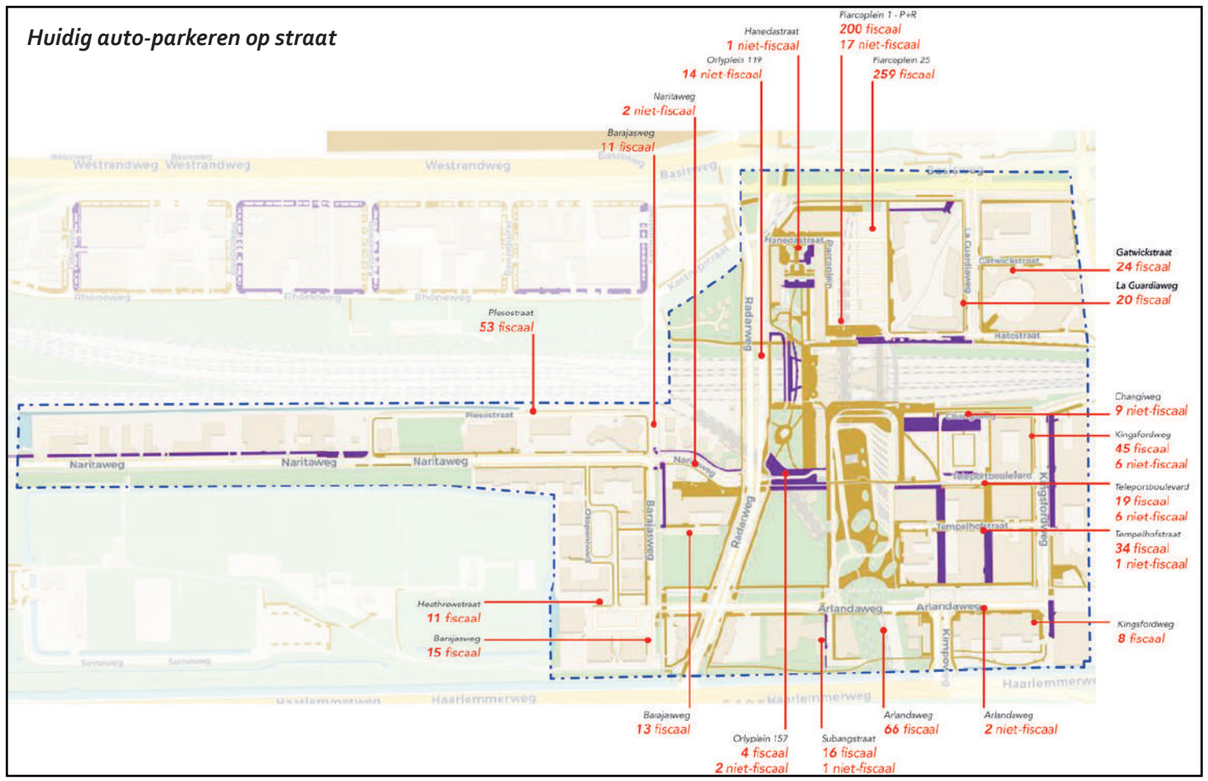




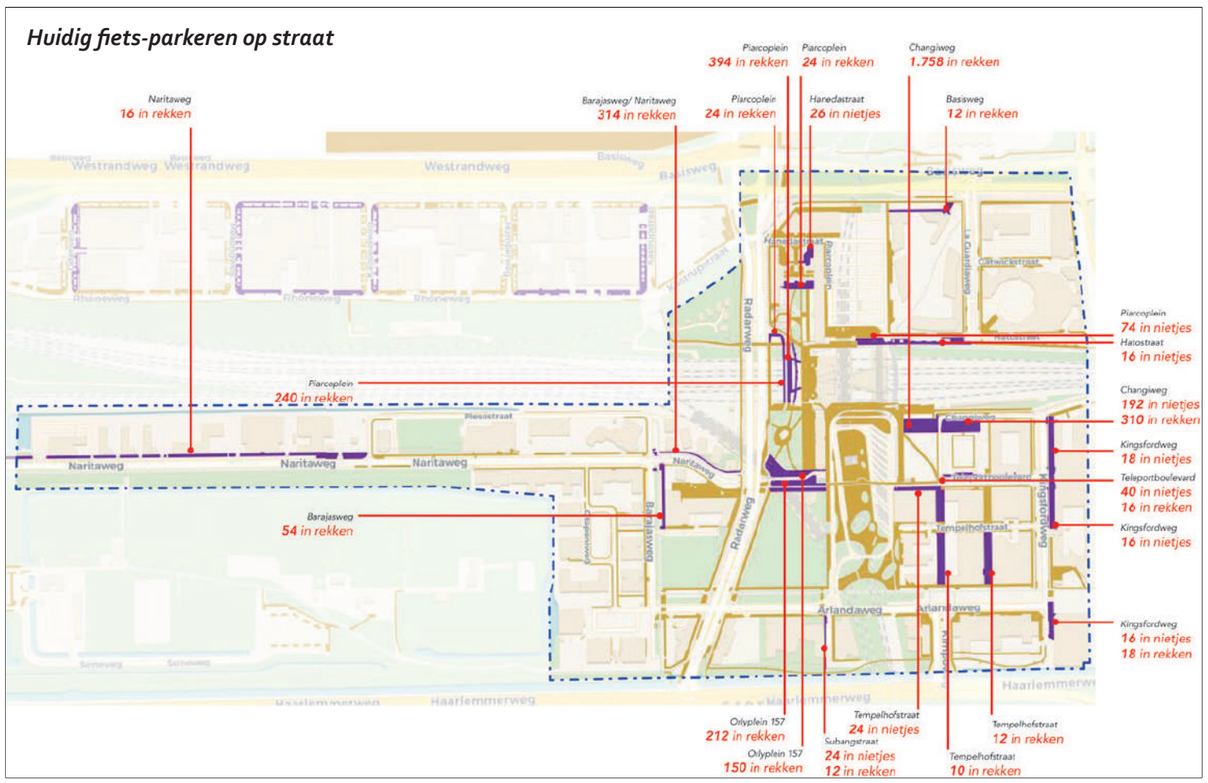


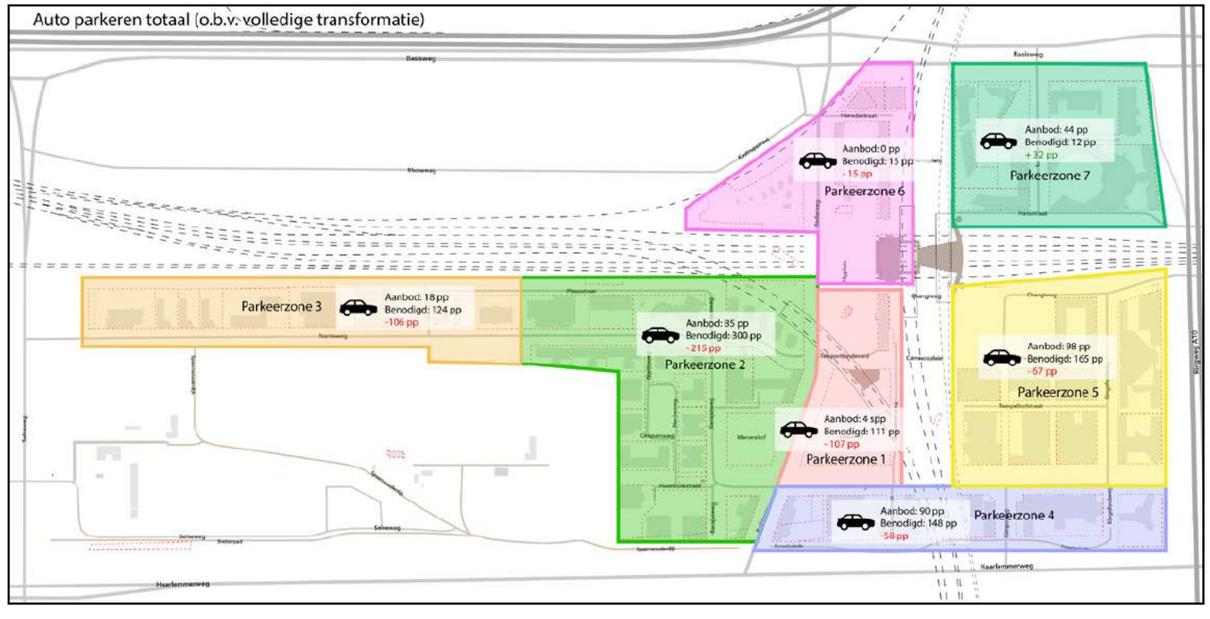


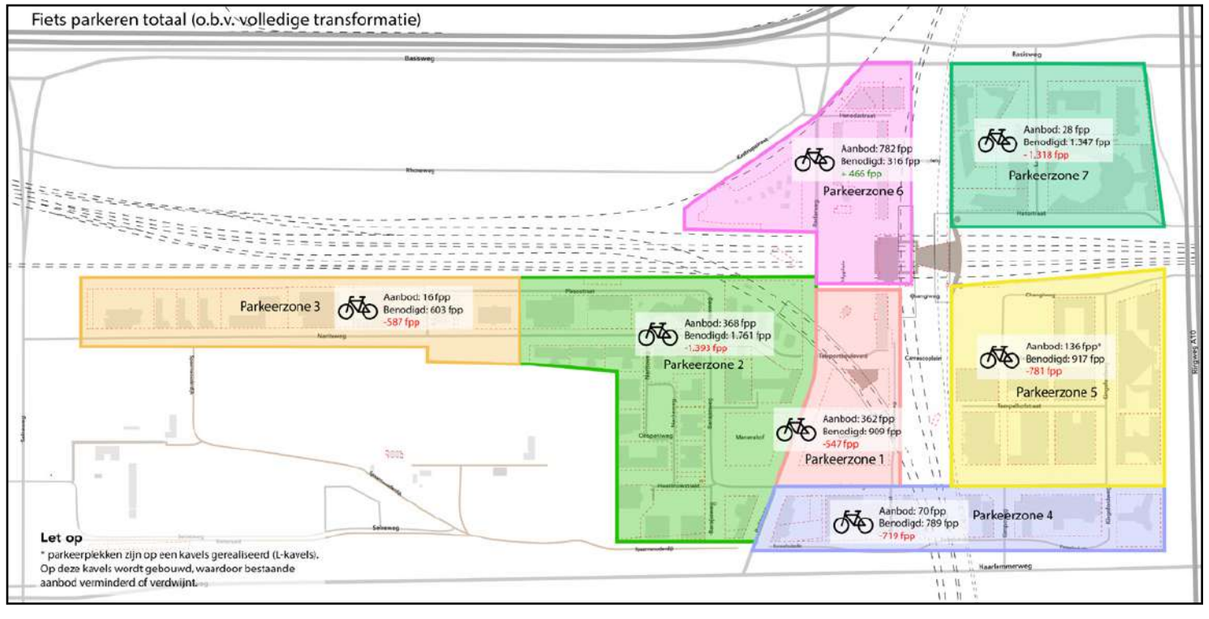
Huidig auto-parkeren op straat



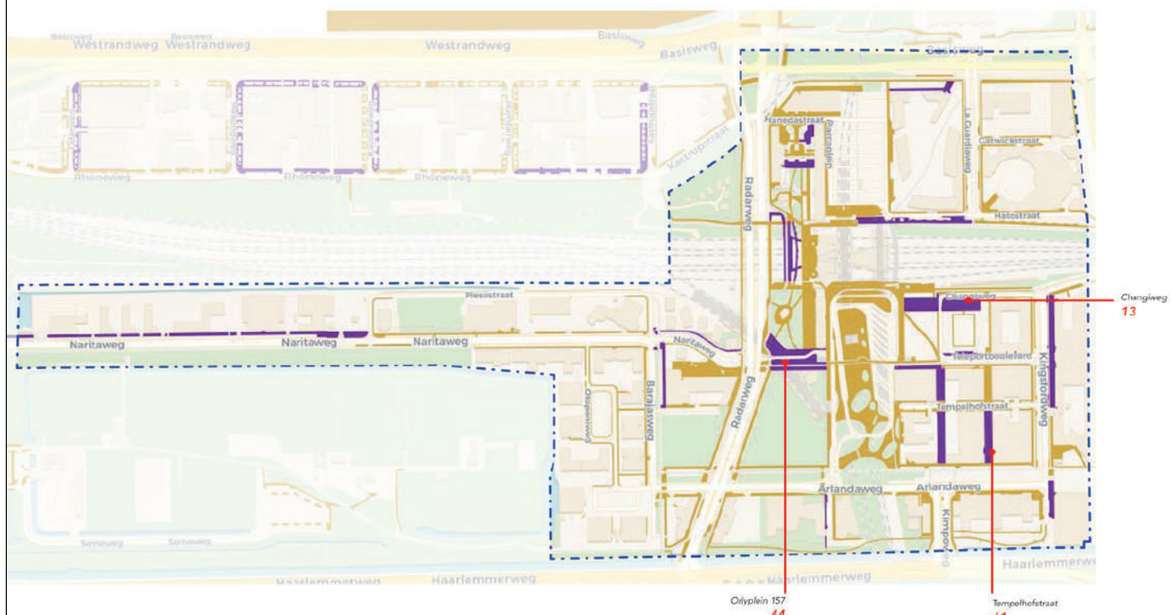
Huidig fiets-parkeren op straat

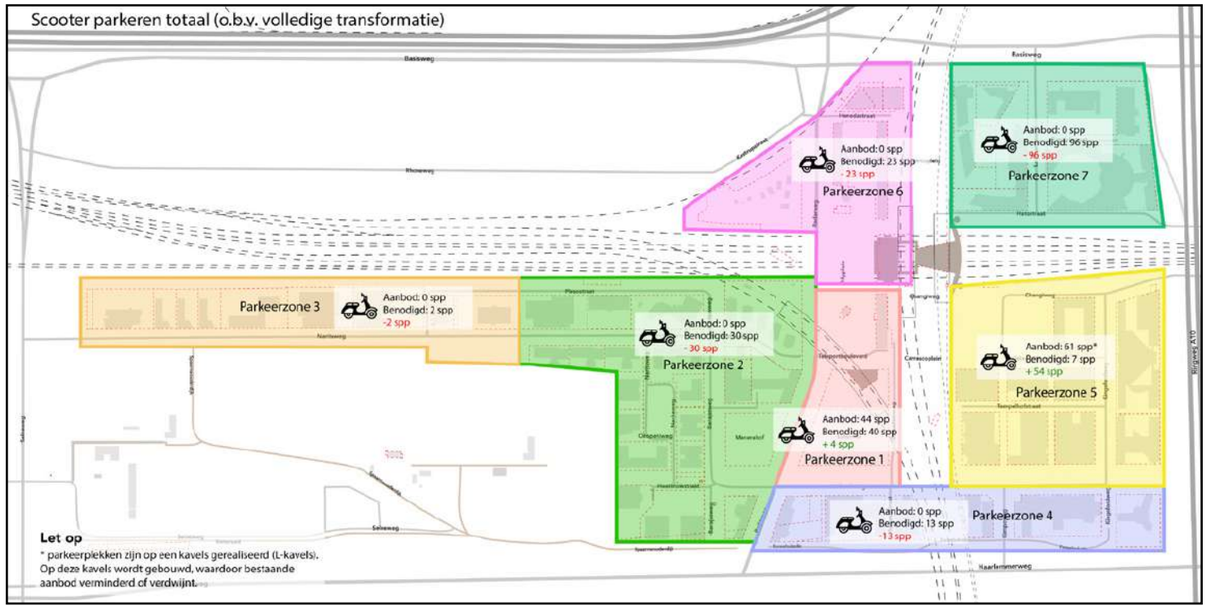






Huidig scooter-parkeren op straat





PLAN OPENBARE RUIMTE
SLOTERDIJK CENTRUM