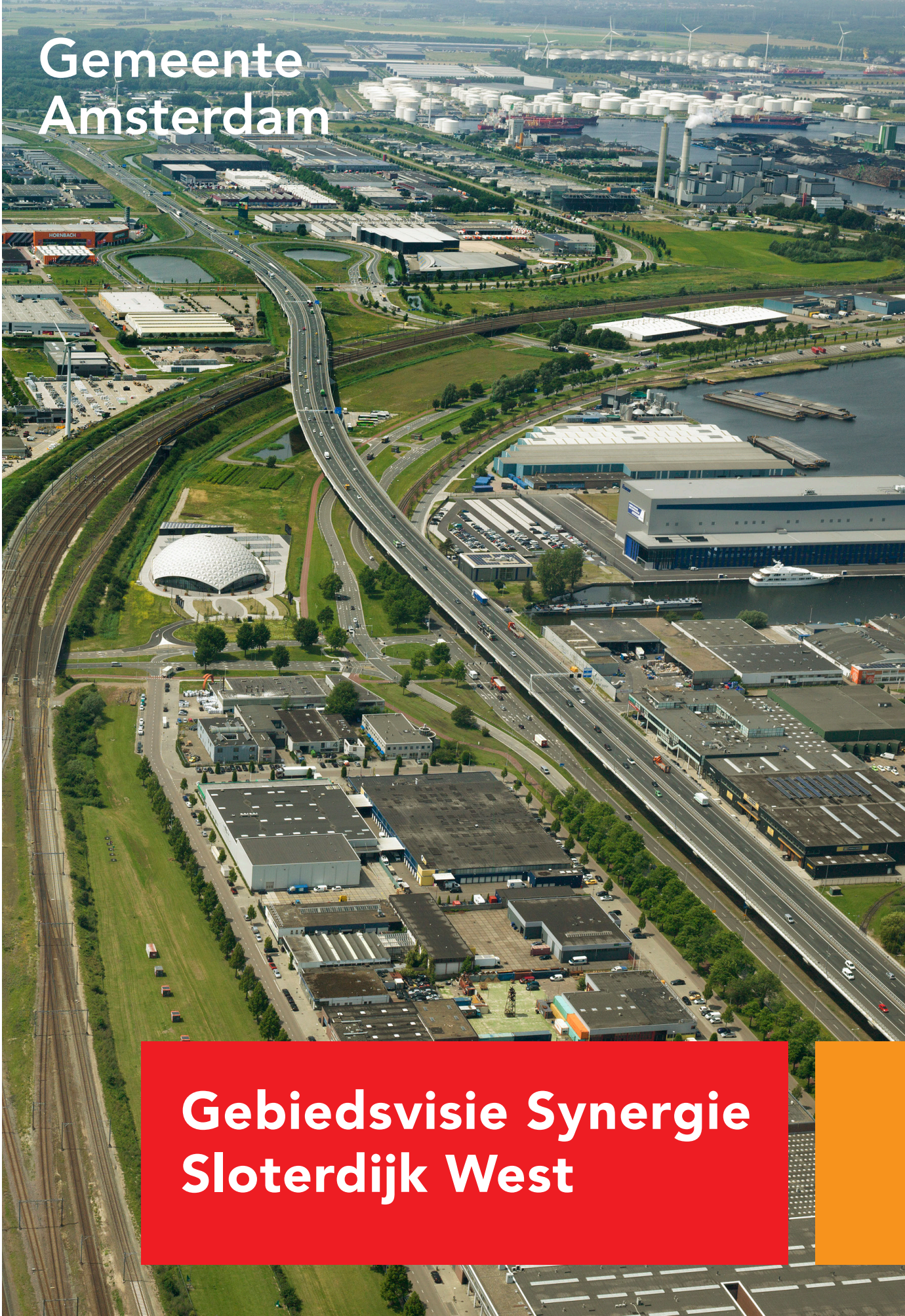
Gemeente Amsterdam



Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West

Colofon

Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West
Gemeente Amsterdam

R&D, G&O, Stadsdeel Nieuw-West, EZ
Oktober 2019

Inhoudsopgave

Samenvatting 4

Opbouw visie en leeswijzer 7

1. Introductie: aanleiding en opgave 8
- 1.1 Aanleiding 8
- 1.2 Plangebied en studiegebied 8
- 1.3 Totstandkoming 9

2. Visie en ambitie 12
- 2.1 Van bufferzone naar synergiegebied 12
- 2.2 Stadsentree Sloterdijk 13
- 2.3 Werkplaats 14
- 2.4 Stadsnatuur in De Bretten 15

3. Beleid 16
- 3.1 Ruimte voor bedrijvigheid 16
- 3.2 Duurzame gebiedsontwikkeling 18
- 3.3 Infrastructuur en openbare ruimte 21
- 3.4 Milieu 26
- 3.5 Cultuur 28
- 3.6 Beleidsnota's 29

4. De deelgebieden nader bekeken 30
- 4.1 Inleiding 30
- 4.2 Stadsentree: Sloterdijk 2 Zuid 31
- 4.3 Stadsentree: Sloterdijk 2 Noord 39
- 4.4 Werkplaats: Sloterdijk 3 Noord 43
- 4.5 Werkplaats: Sloterdijk 3 Zuid 50
- 4.6 Werkplaats: Sloterdijk 4 De Heining 58
- 4.7 Stadsnatuur - De Bretten 62

5. Organisatie en vervolg 65
- 5.1 Organisatie 65
- 5.2 Een praktisch vervolg 65

Bijlagen 67
- Bijlage 1: Co-creatie proces 68
- Bijlage 2: Kavelkaart 69
- Bijlage 3: Bretten 70
- Bijlage 4: Duurzaamheid 75
- Bijlage 5: Risico-analyse 82
- Bijlage 6: Afwegingskader Sloterdijk West 85
- Bijlage 7: Kabels en Leidingen 89
- Bijlage 8: Financieel Kader 91

Samenvatting

Aanleiding

Wie vanuit pal westelijke richting de stad benadert, maakt kennis met het industriële hart van Amsterdam: het havengebied Westpoort, een stoer landschap met tal van grootschalige overslag-, verwerkings- en productiebedrijven. Wie verder doorrijdt ontmoet, voordat de bewoonde stad wordt bereikt, Sloterdijk West. Sloterdijk West is een grootstedelijke bedrijventerrein en te beschouwen als een overgangsgebied tussen stad en haven. Het openbaart zich als een veelkleurig palet met bedrijfsclusters van uiteenlopende signatuur, doorsneden door de A5 en aan de zuidkant begrensd door de stadsnatuur van de Bretten.

Nu de stad zich opmaakt voor de toekomst, met grote uitdagingen op het gebied van wonen, werken, leefbaarheid en duurzaamheid, is het tijd voor een vernieuwde visie op dit gebied. Hoe kan Sloterdijk West betekenisvol zijn voor die enorme opgave? Op basis van deze vraagstelling is in een proces van co-creatie, met hulp van een brede groep belanghebbenden én in een parallel traject met de bedrijvenstrategie, deze 'visie op hoofdlijnen' tot stand gekomen. De gebiedsvisie is een uitwerking van de Bestuursopdracht van B&W (dd. 18-12-2018).

Kern van de visie

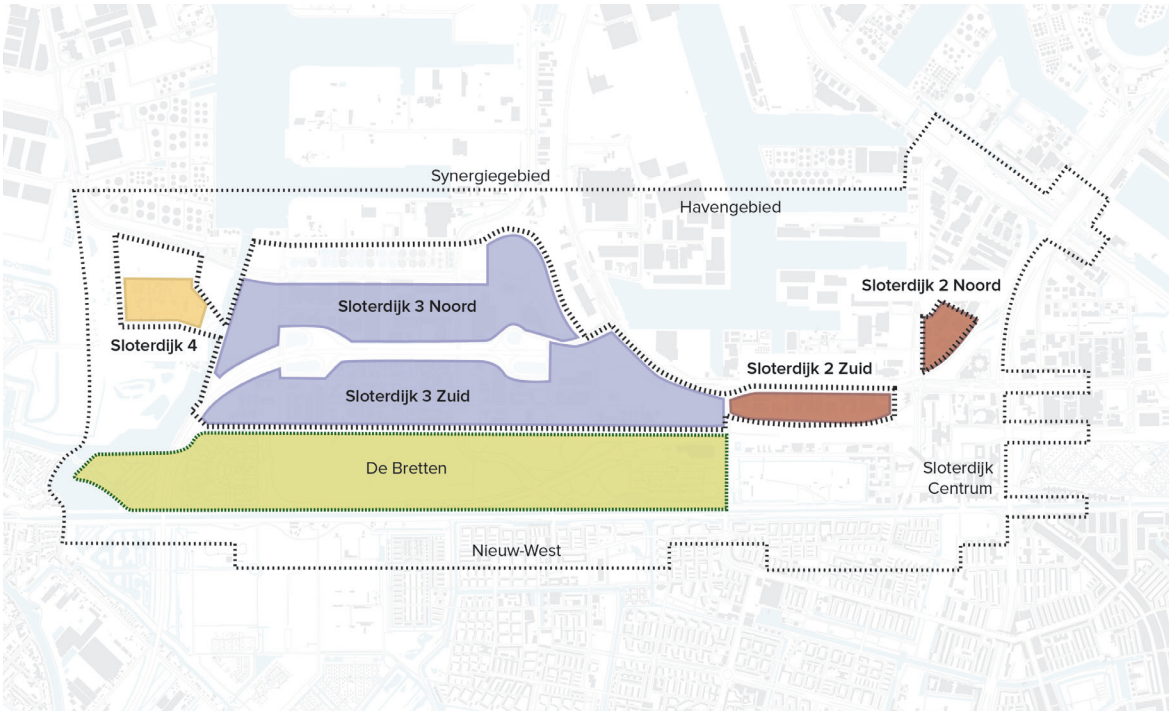
Bij de aanleg van Westpoort in de jaren zestig en zeventig is met het oog op een veilige en gezonde leef- en werkomgeving uitgegaan van een concept van zonering. Hierin is een duidelijke scheiding waarneembaar tussen de (zware) industrie en andere functies als kantoren en wonen. De voorliggende gebiedsvisie geeft aan hoe het gebied zich ruimtelijk juist in synergie met de omgeving kan ontwikkelen. Die synergie wordt bereikt door uit te gaan van drie thema's:

1. **De Stadsentree,** die van Sloterdijk Centrum naar Sloterdijk 2 verschuift doordat dit gebied transformeert naar een gemengd duurzaam werkgebied met ook voorzieningen en kantoren in een hogere dichtheid.
2. **De Werkplaats,** als thema voor het bedrijventerrein van Sloterdijk 3 en 4, waarbij het streven is om bij nieuwbouw de grond intensiever te gebruiken en duurzame oplossingen te vinden voor energie- en grondstoffen(her)gebruik.
3. **De Stadsnatuur de Bretten,** die zich ontwikkelt tot een aantrekkelijk stedelijk groengebied met aandacht voor de huidige bijzondere ecologische kwaliteiten.

Deze visie speelt ook in op een andere ontwikkeling. Onder invloed van technologische innovaties en de noodzaak om te verdichten worden nieuwe productieve wijken in Amsterdam ontwikkeld, waarin werken wordt gecombineerd met woningbouw. In de productieve wijken zijn echter bedrijven gevestigd waarvan de activiteiten moeilijk te combineren zijn met wonen. Andere willen graag



Circulaire evenemenentlocatie Amsterdome in Sloterdijk 2, geopend november 2018



Synergie Sloterdijk West

uitbreiden. Mede daardoor én door nieuwe vraagstukken zoals circulaire economie, energietransitie en economische groei, is er een grote vraag naar bedrijventerreinen in de stad en regio. In Sloterdijk West kunnen deze Amsterdamse bedrijven een plek vinden. Hier is woningbouw uitgesloten en zijn de milieucontouren van Westpoort een gegeven. Het gebied blijft het exclusieve domein voor het bedrijfsleven. In Sloterdijk West realiseren we zoveel mogelijk ruimte door verdichting en maken we kritische keuzes onder het motto "het juiste bedrijf op de juiste plek".

Met deze doelen voor ogen zijn aan de hand van een aantal overkoepelende thema's, met als belangrijkste 'verbondenheid' en 'duurzaamheid', de lijnen uitgezet. Het studiegebied is de hele overgangszone tussen stad en haven ten westen van de A10 en ten noorden van de Haarlemmerweg.

Vanuit 'verbondenheid' zijn er mogelijkheden tot verbetering gesignaleerd die het komende jaar verder onderzocht gaan worden. Dat geldt met name voor de bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer, maar ook voor de interne verkeersstructuur, ondergrondse infrastructuur en de ontwikkeling van een Total Hub, een overslagstation voor de distributie van goederen en mensen richting binnenstad met uitstootvrij vervoer. Op het gebied van duurzaamheid zijn specifieke kansen te benutten als bijdragen aan het ontwikkelen van een circulaire economie en de energietransitie. De aanwezigheid van de Rioolwaterzuivering van Waternet, de windmolens, het AEB en de circulaire activiteiten in havengebied, biedt vele aanknopingspunten.

Deze Gebiedsvisie heeft geleidt tot herziening tot de volgende nieuwe projectkaders:

- Afwegingskader voor nieuwe te vestigen bedrijven.
- Toetsingskader voor duurzaamheid.
- Herzien programma en ontwikkelstrategie.
- Voorstellen voor de verbetering van infrastructuur en openbare ruimte.

De deelgebieden: conclusies op hoofdlijnen

- **Stadsentree: Sloterdijk 2**
  Sloterdijk 2 bevindt zich vooralsnog in de luwte maar heeft een strategische ligging vlakbij Sloterdijk Centrum. Het gebied bestaat uit twee deelgebieden die grotendeels gevuld zijn met rechttoe rechtaan bedrijfsgebouwen, met een mix aan kleine en grote bedrijven in verschillende sectoren. Het heeft de potentie om door te ontwikkelen naar een gemengd en levendig werkgebied: hogere dichtheden, intensievere mix van stapeling van functies en een interessantere openbare ruimte. De vestiging van het circulaire evenementengebouw Amsterdome eind 2018, kan als opmaat worden gezien.

Sloterdijk 2 heeft twee belangrijke troeven. In Sloterdijk 2 Noord zijn de condities aanwezig voor de ontwikkeling van een Total Hub. In Sloterdijk 2 Zuid ligt tussen de Rhôneweg en het spoor een groenzone die voldoende omvang en kwaliteit heeft om tot stadspark uit te groeien. Voor zowel Noord als Zuid worden stedenbouwkundige plannen opgesteld en investeringsbesluiten voorbereid.

- **De werkplaats: Sloterdijk 3 en 4**
  Sloterdijk 3 en 4 omvat ruim 300 hectare stadsverzorgende bedrijvigheid, met een groot aandeel logistieke en automotive-bedrijven. Hier is nog ruimte voor nieuwe vestigingen. Er zijn kavels gereserveerd voor de herhuisvesting van bedrijven uit transformatiegebieden en voor de circulaire economie. In het Detailhandelscluster met Perifere Detailhandel (PDV) rond Sierenborch wordt geïnvesteerd in de openbare ruimte en bereikbaarheid. Beheer en veiligheid zijn speerpunten voor de gebiedsdelen, in het bijzonder Sloterdijk 4. Er wordt extra ingezet op parkmanagement en het verbeteren van de veiligheidssituatie. Bij de uitgifte ligt de focus op kleine bedrijven, met per kavel één bedrijf. Zowel juridisch-planologisch als financieel bieden de bestaande kaders voldoende armslag.

- **Stadsnatuur: De Bretten**
  De Bretten maakt deel uit van een van de groene longen van de stad. Een waardevol, gevarieerd gebied met veel mogelijkheden om dit te ontwikkelen tot aantrekkelijke stadsnatuur. Met het oog op de grootschalige verstedelijking in de omgeving, is het van belang de gebruikswaarde te verhogen door de toegankelijkheid te verbeteren en functies toe te voegen. Zorg voor de huidige ecologische waarde staat voorop. In een samen met bewoners en andere stakeholders op te stellen ontwikkelplan zullen de lijnen voor de toekomst worden uitgezet.

Thema's uit de co-creatie

De Gebiedsvisie Sloterdijk West is mede ontstaan op basis van co-creatie. Deze heeft een aantal waardevolle thema's opgeleverd die niet alleen bepalend zijn geweest voor de opzet en inhoud van de visie, maar die ook leidraad zijn voor de verdere uitwerking:

- *Verbonden:* onderzoeken hoe in de omgeving van de stadsentree zowel de economische bereikbaarheid van het werkgebied kan worden geborgd als de oversteekbaarheid en veiligheid verbeterd. Dit is inclusief de bovengrondse en ondergrondse infrastructuur. Resultaten uit deze onderzoeken kunnen worden meegenomen in de Omgevingsvisie 2050.
- *Total Hub:* Onderzoek naar de ontwikkeling van een prototype 'mobiliteitshub'.
- *Experimenten:* Experimenteren met innovatieve concepten op het gebied van bedrijfshuisvesting die optimaal ruimtegebruik tot doel hebben.
- *Circulair cluster:* Samen met Port of Amsterdam, de provincie en kennisinstellingen een haalbaarheidsonderzoek verrichten naar realisering van een circulair cluster in Sloterdijk 3 Noord.
- *Open De Bretten:* Samen met alle stakeholders in en rond het gebied in 2019 een ontwikkelingsplan De Bretten opstellen.
- *Veilig en beheersbaar:* Verbeteren van het dagelijks beheer, in samenwerking met ondernemersverenigingen, bedrijven, bewonersorganisaties uit Slotermeer en Geuzenveld en de sport- en volkstuinverenigingen.

Totstandkoming Gebiedsvisie en besluitvorming

Voor de Gebiedsvisie zijn in het najaar van 2018 en voorjaar van 2019 bijeenkomsten georganiseerd met een groot aantal vertegenwoordigers van bedrijven, organisaties, omwonende, verenigingen en betrokken overheidsinstellingen. In totaal namen bijna 150 personen deel aan het co-creatieproces.

De Gebiedsvisie is – op weg naar de behandeling in B&W – voor advies voorgelegd aan ondernemersverenigingen, vastgoedeigenaren en ondernemers in Sloterdijk West, omwonende, gemeentelijke diensten, Waternet, Alliander, Metropool Regio Amsterdam, Platform Bedrijven en Kantoren, Port of Amsterdam, Provincie Noord-Holland en het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied.



Opbouw visie en leeswijzer

Hoofdstuk 1 biedt een korte introductie: waarom wordt deze visie opgesteld, wat zijn de hoofddoelen, wat zijn het plan- en studiegebied. Verder wordt meer verteld over de totstandkoming van de visie.

In hoofdstuk 2 staan de ambities en visie in hoofdlijnen. Het gebied wordt gepositioneerd vanuit het perspectief van synergie met de omgeving en een duidelijke ‘kleuring’ van de deelgebieden, waarbij de concepten Stadsentree, Werkplaats en Stadsnatuur De Bretten leidend zijn.

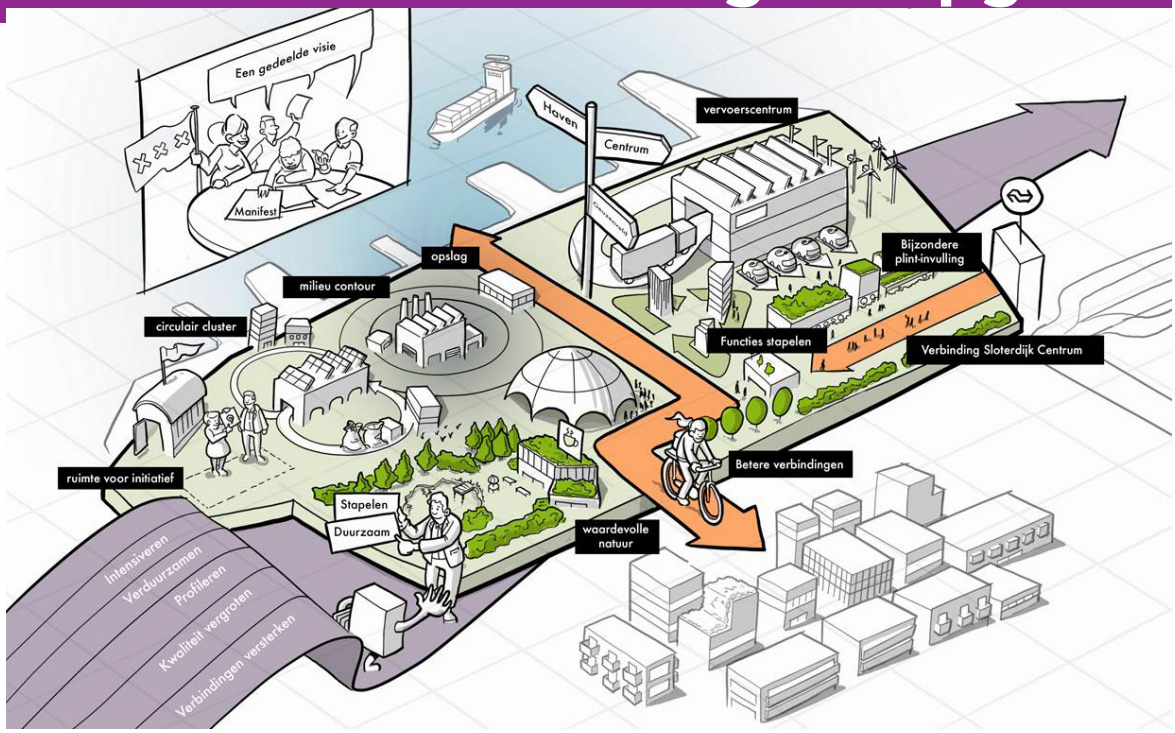
In hoofdstuk 3 komen enkele belangrijke thema’s aan bod. Kansen en belemmeringen worden opgesomd, en hoe de kansen benut kunnen worden dan wel de belemmeringen weggenomen.

Hoofdstuk 4 gaat in op de deelgebieden. Bij elk deelgebied staat een introductie op de huidige situatie, een beschrijving van de uitgangspunten en ambities, de betekenis daarvan voor de ruimtelijke opbouw en het programma en voor openbare ruimte en infrastructuur, de duurzaamheidaspecten, de uitvoeringsagenda en tot slot conclusies en beslispunten. Dit gebeurt langs de concepten van Stadsentree, Werkplaats en Stadsnatuur.

In hoofdstuk 5 ten slotte worden de vervolgacties benoemd en verder uitgewerkt. Voor een zestal acties zijn afspraken geconcretiseerd, die vanuit het co-creatieproces zullen worden opgepakt en uitgewerkt.

Met alle betrokkenen wordt een vervolgstap gezet om het beleid handen en voeten te geven. In de bijlagen zijn de achtergrondrapporten opgenomen, zoals een beschrijving van het co-creatieproces, een Plan van Aanpak voor nadere planvorming voor De Bretten, uitgiftecriteria en duurzaamheidsregels.

1 Introductie: aanleiding en opgave



Samenvatting van de uitkomsten van het co-creatieproces

1.1 Aanleiding

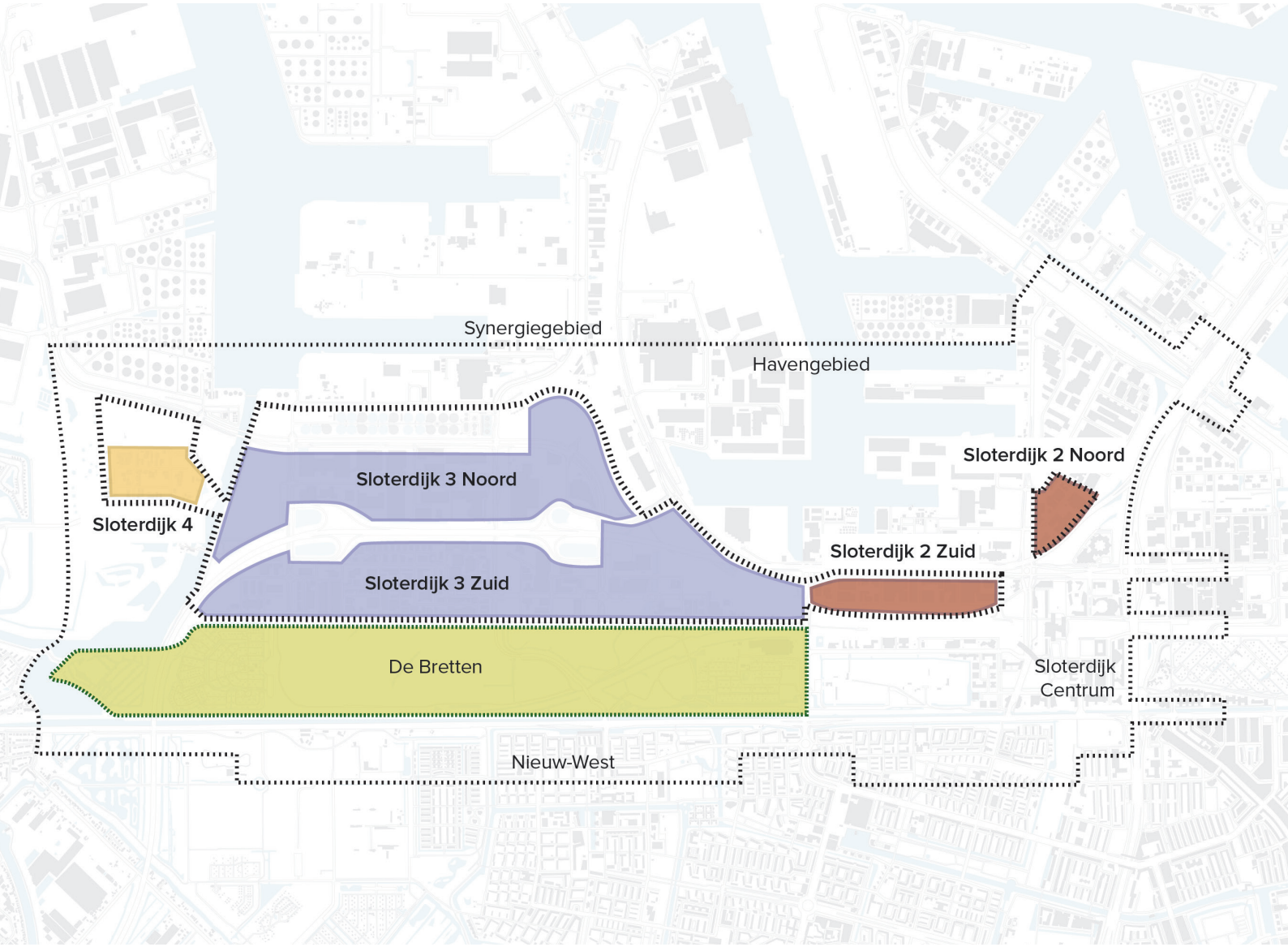
Amsterdam maakt een periode van grote bloei door. Met deze bloei neemt de vraag naar woon- en (betaalbare) bedrijfsruimte toe. De toename van het verkeer, de spanning tussen wonen en werken en het respecteren van milieucontouren is een belangrijk vraagstuk. Ook het klimaatakkoord van Parijs en de energietransitie stellen de stad voor grote uitdagingen.
In de Sloterdijken, en ook in Sloterdijk West met zijn zes deelgebieden, kan een deel van deze opgaven en uitdagingen landen. Op dit moment vormen de vigerende beleidskaders echter onvoldoende houvast. Er is een nieuw handelingsperspectief nodig om adequaat op de grote trends in de ontwikkeling van de stad te kunnen reageren.

Deze Gebiedsvisie Sloterdijk West is een aanzet daartoe. De Gebiedsvisie is een uitwerking van de Bestuursopdracht van B&W (d.d. 181218) om het ruimtelijk beleid voor Sloterdijk West te herijken. Het doel van de visievorming voor Sloterdijk West is tweeledig. Ten eerste dient ze een beleidskader 2030 te bieden voor Sloterdijk 2, 3 en 4 en uitgangspunten voor de ontwikkeling van De Bretten.
Ten tweede dient de Gebiedsvisie om in de komende periode te komen tot optimale synergie tussen ontwikkelingen in en rond Sloterdijk West en aanbevelingen te formuleren voor nieuw beleid in het kader van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

1.2 Plangebied en studiegebied

Sloterdijk 2, 3 en 4 vormen op dit moment het grootste aaneengesloten stedelijke bedrijventerrein in Amsterdam met een omvang van in totaal 284 hectare. Er zijn meer dan 900 bedrijven gevestigd met ongeveer 10.000 werknemers. Het naastgelegen groengebied De Bretten met 188 hectare en is onderdeel van de groene scheg van het Westerpark naar Spaarnwoude.

Bij de aanleg van Westpoort in de jaren zestig en zeventig is met het oog op een veilige en gezonde leef- en werkomgeving naar de Sloterdijken gekeken vanuit een concept van zonering en scheiding van functies: havenbekkens en hinderlijke industrie rond het Noordzeekanaal, stedelijke bedrijventerreinen in een afschermende schil daaromheen en een groenzone als buffer naar de stad. De hierboven genoemde trends en transities noodzaken ertoe om de ontwikkeling van Sloterdijk West en het opstellen van nieuw beleid te bezien in een ruimer kader. Synergie is in onze optiek een beter concept, waarmee de kwaliteiten van de aangrenzende gebieden versterkt kunnen worden.
Voorgesteld wordt een ruimer studiegebied te beschouwen: de hele overgangszone tussen stad en haven ten westen van de A10 en ten noorden van de Haarlemmerweg, inclusief de aanliggende terreinen in het havengebied en de verbindingen met Nieuw-West. We zouden dit willen aanduiden



Sloterdijk West met zes deelgebieden en omliggend invloedsgebied met Sloterdijk Centrum en het Havengebied.

als 'synergiegebied'. Inzet van het nieuwe beleid zou moeten zijn om de dynamiek in de omgeving en de kwaliteiten en kansen in het gebied zelf te benutten voor een kwaliteitssprong van 'rommelruimte' naar een aantrekkelijk verblijfs- en werkgebied.

1.3 Totstandkoming Gebiedsvisie

Als eerste stap in de aanloop naar de Gebiedsvisie zijn in het najaar van 2018 bijeenkomsten georganiseerd met een groot aantal vertegenwoordigers van bedrijven, organisaties, verenigingen en betrokken overheidsinstellingen. In totaal namen bijna 150 personen deel aan het co-creatieproces. Met hen is van gedachten gewisseld over de dynamiek in de verschillende deelgebieden van Sloterdijk West. Daarbij zijn zeer uiteenlopende aspecten de revue gepasseerd, variërend van de energietransitie, ruimte voor het verplaatsen van bedrijven uit transformatiegebieden en efficiënt grondgebruik tot de inrichting van het openbaar gebied, veiligheid en de natuurwaarden in De Bretten. Ondernemersverenigingen, de Economic Board, Port of Amsterdam en het Programma Duurzame Gebiedsontwikkeling scherpten de discussies aan. Zo ontstond een gedetailleerd inzicht in knelpunten en kansen. Bijlage 1 geeft een overzicht van opzet, deelnemers en resultaten.

De Gebiedsvisie is gepresenteerd op een brede bijeenkomst op 4 februari 2019 en tevens voorgelegd voor commentaar aan Port of Amsterdam, Provincie Noord-Holland, bedrijven- en werkgeversverenigingen, Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied, buurgemeenten, Rijkswaterstaat, Landschap Noord-Holland en aan de betrokken directies binnen de gemeente Amsterdam – Grond & Ontwikkeling, Ruimte & Duurzaamheid, Economie, Verkeer & Openbare ruimte, Kunst & Cultuur en Sport & Bos.

De ideeën en inzichten zijn vervolgens uitgewerkt in een visie op hoofdlijnen op de ontwikkeling van Sloterdijk West. Daarbij zijn ook de ambities betrokken uit het Gebiedsplan 2019-2022 van stadsdeel Nieuw-West en de ambities van het college van B&W uit de Uitvoeringsagenda 2019,

de Strategie Circulaire Economie 2020-2025, de Groenvisie en het maatregelenpakket Emissievrije Mobiliteit. De visie op hoofdlijnen is uitgewerkt in een praktisch beleidskader 2030 voor de onderscheiden deelgebieden en voor een aantal deelgebied-overstijgende thema's. Dit biedt de Projectgroep Sloterdijk West de komende jaren houvast bij het opstellen van deelplannen, bij nieuwe uitgiftes, bij het omgaan met initiatieven en bij de inrichting en het beheer van de openbare ruimte.

Thema's uit de co-creatiesessies

De Gebiedsvisie Sloterdijk West is mede ontstaan op basis van thema's die in co-creatiesessies zijn genoemd om het gebied de komende tien jaar te versterken. Veel van deze thema's zijn samen met belanghebbenden en experts direct geborgd binnen de projecten om het functioneren van het gebied als totaal te verbeteren. De Projectgroep Sloterdijk West heeft daartoe het co-creatieproces van deze Gebiedsvisie benut om over de aanpak van die thema's afspraken te maken. De thema's zien er als volgt uit:

- *Verbonden:* onderzoeken hoe in de omgeving van de stadsentree zowel de economische bereikbaarheid van het werkgebied kan worden verzekerd als de oversteekbaarheid en veiligheid kan worden verbeterd. Dit is inclusief de bovengrondse en ondergrondse infrastructuur. Resultaten uit deze onderzoeken kunnen worden meegenomen in de Omgevingsvisie 2050.
- *Total Hub:* Onderzoek naar de ontwikkeling van een prototype 'mobiliteitshub'.
- *Experimenten:* Experimenteren met innovatieve concepten op het gebied van bedrijfshuisvesting die optimaal ruimtegebruik tot doel hebben.
- *Circulair cluster:* Samen met Port of Amsterdam, de provincie en kennisinstellingen een haalbaarheidsonderzoek verrichten naar realisering van een circulair cluster in Sloterdijk 3 Noord.
- *Open De Bretten:* Samen met alle stakeholders in en rond het gebied in 2019 een ontwikkelingsplan De Bretten opstellen.
- *Veilig en beheersbaar:* Verbeteren van het dagelijks beheer, in samenwerking met ondernemersverenigingen, bedrijven, bewonersorganisaties uit Slotermeer en Geuzenveld en de sport- en volkstuinverenigingen.



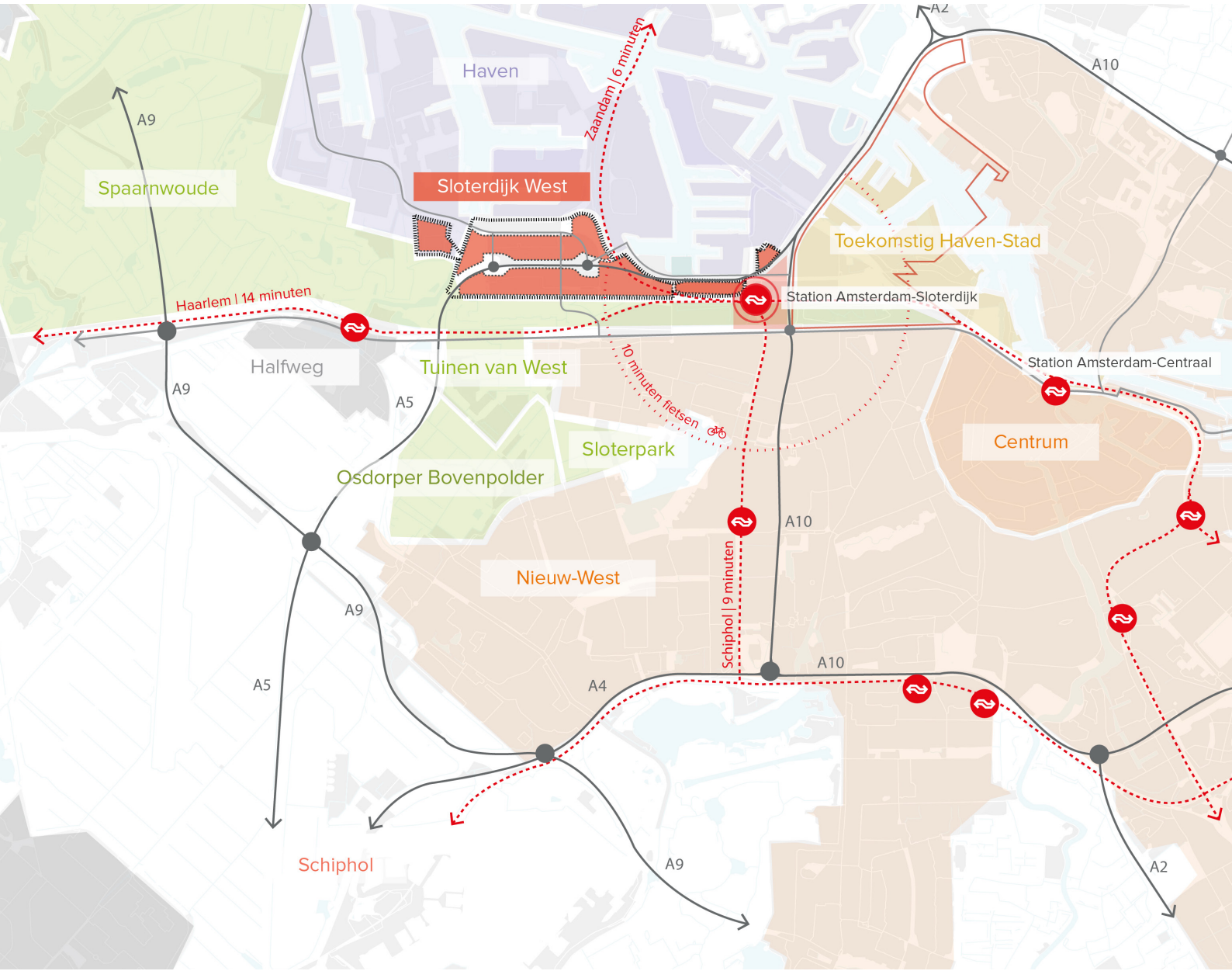
Cocreatiesessie over De Bretten



Cocreatiesessie Sloterdijk 2 Noord



Kick-off cocreatieproces 4 oktober 2018



Context Sloterdijk West

2 Visie en ambitie

2.1 Van bufferzone naar synergiegebied

Bij de aanleg van Westpoort in de jaren zestig en zeventig werd met het oog op een veilige en gezonde leefomgeving naar de ontwikkeling van de Sloterdijken gekeken vanuit een concept van zonering en scheiding van functies. Een brede 'buffer' van bedrijventerreinen en groen schermde de nieuwe havenbekkens en de zware industrie rond het Noordzeekanaal af van de stadsuitbreiding in de Tuinsteden. De zware infrastructuur rond de Haarlemmertrekvaart met de rijksweg en de spoorlijn naar Haarlem maakten het ook nog eens een ontoegankelijk en onbekend gebied. Er kwamen veel functies terecht waarvoor 'in de stad' geen plek meer was, waardoor een gefragmenteerde ontwikkeling plaatsvond.

Anno 2019 ziet de werkelijkheid er echter heel anders uit. Sloterdijk Centrum ontwikkelt zich van een perifere stationsomgeving tot een grootstedelijk centrumgebied, waar ook gewoond wordt. De stedelijke vernieuwing in Nieuw-West maakt van Slotermeer en Geuzenveld gewaardeerde stadsbuurten. Haven-Stad zal zich de komende decennia ontwikkelen tot een nieuw stedelijk gebied met mogelijk 40.000 tot 70.000 woningen. De haven zelf ontwikkelt zich tot een Amsterdam Metropolitan Port, die zich onder andere richt op de energietransitie, circulaire economie en maakindustrie. Op- en overslag van goederen en energiedragers blijven dominante activiteiten. En onder invloed van de energietransitie zal Port of Amsterdam een extra functie krijgen als opwerkingsfabriek in de regionale grondstoffenketen en als batterij van de stad.

Een andere ontwikkeling die van belang is, is de verkleuring van de bedrijventerreinen in de Ringzone. Deze transformeren in de komende decennia van werkgebieden naar gemengd stedelijk gebied. De bedrijvigheid die zich niet of slecht laat mengen met wonen of voorzieningen, zal een alternatieve plek moeten vinden op een regulier bedrijventerrein in de stad of de regio. Sloterdijk West kan in de opvang van die bedrijven een prominente rol spelen.

En niet op de laatste plaats, Nederland staat voor een omvangrijke duurzaamheidsopgave en energietransitie die voortkomt uit het Klimaatakkoord van Parijs. Het college van B&W van Amsterdam heeft de duurzaamheidsdoelen aangescherpt. Sloterdijk West kan ook hier een belangrijke functie vervullen, bijvoorbeeld door plaats te bieden aan circulaire bedrijvigheid. De RWZI van Waternet en de naastgelegen AEB-centrale zijn belangrijke knooppunten geworden in nieuwe grondstofketens.

Al deze ontwikkelingen zijn een aanleiding om op een nieuwe manier naar het gebied te kijken en de rol van 'buffer' te heroverwegen. In het nieuwe perspectief stellen we voor de ontwikkeling van de Sloterdijken juist de **synergie met de omgeving** centraal. In Sloterdijk West maken we daarvoor een hoofdindeling van drie verschillende gebiedstypen:

1. Het gemengde grootstedelijke gebied ten westen van Station Sloterdijk, door ons beschouwd als 'de Stadsentree';
2. De moderne industrie en bedrijvigheid in de werkstad rond de A5, de 'Werkplaats';
3. Het groen van De Bretten, de 'Stadsnatuur in De Bretten'.

We werken deze drie concepten verderop in dit hoofdstuk uit. Ze zijn op een hogere abstractieniveau de bril waardoor we naar de verderop beschreven ontwikkeling van de deelgebieden kijken. De synergie zit in het feit dat we verbindende elementen willen aanbrengen tussen de verschillende gebieden in Sloterdijk West en de omgeving, op zodanige wijze dat ze elkaar versterken. Zo zullen de functies van de zuidelijke havens de ontwikkeling van activiteiten in Sloterdijk 2 Zuid kunnen versterken, wordt de circulaire economie van het havengebied programmatisch verbonden met een aantal aanpalende lege kavels in Sloterdijk 3 Noord en wordt de Brettenzone vertaald naar een Bretten(natuur)park.



Stadsentree Sloterdijk

2.2 Stadsentree Sloterdijk

Rond het vervoersknooppunt Sloterdijk voltrekt zich een ongekende metamorfose. Het gebied ontwikkelt zich de komende decennia van een perifere kantoorlocatie tot een levendig en grootstedelijk centrumgebied. De herinrichting van het Orlyplein met het nieuwe park en het paviljoen van Bret maakten de stationsomgeving tot een prettige ontmoetingsplek. Hotels, bussen, casino, studentenwoningen en cafés zorgen nu ook voor reuring buiten kantoortijden. Nieuwe woongebouwen en een groenere inrichting van de straten zullen van Sloterdijk een aangename stadsbuurt maken. Ook de snelle verbindingen met de binnenstad, Zaanstad en Schiphol dragen bij aan de ontwikkeling.

Sloterdijk 2 Noord en Zuid lagen tot voor kort in de luwte van deze onstuimige ontwikkeling – 'achter' de sporen en aan de overkant van de drukke Basisweg. De opening van het circulair congrescentrum Amsterdome aan de Seineweg en van de werkplaatsen van Prodock laten echter zien dat de uitrol van het centrummilieu ook hier verder gaat. De stad wordt groter en gevarieerder. Bedrijven, bewoners, kunstenaars en ontwikkelaars melden zich met allerlei initiatieven. Wat voor stuk stad kan dit worden? Wat voor leven kan zich hier afspelen? Kunnen we de vorming van community's stimuleren, waardoor het werkklimaat versterkt? En kan er door verdichting meer ruimte ontstaan voor bedrijven?



Ontwerp Makerstoren

Het is nu nog moeilijk voorstelbaar, maar grote delen van Sloterdijk 2 liggen op loopafstand van het station en lenen zich daardoor voor een intensief en gemengd stedelijk programma. Tegelijkertijd grenst Sloterdijk 2 aan het haven-gebied met zijn totaal andere schaal en zijn rauwe, industriële uitstraling. De hooggelegen A5 voegt daar nog een heel andere dimensie en beleving aan toe. Sloterdijk 2 is hiermee een van de meest contrastrijke en daardoor spannendste locaties in de stad.

Hogere bouwvolumes langs de Basisweg en de A5 kunnen straks een herkenbare nieuwe stadsentree vormen. Deze onderscheidt zich van andere – denk aan de Gooiseweg en de omgeving van het Amstelstation – door een bijzondere menging van gestapelde bedrijvigheid, kantoren, werkplaatsen en voorzieningen. De Amsterdome en het initiatief voor de stoere Maaktoren op de hoek van Seineweg en Basisweg vormen hiervoor een krachtige openingszet. De gesloten en grootschalige kantoorgebouwen aan de noordzijde van de Basisweg – de Telegraaf, de Millenniumtoren en de voormalige Suikerunie – lijken nu nog 'verdwaald'.



Werkplaats van de stad

Toevoeging van bouwvolumes en aantrekkelijke, meer stedelijke straatprofielen met zichtbare werkfuncties op de begane grond geven je straks het gevoel dat je hier de stad in komt.
Bij een autoluwe binnenstad met zero-emissievervoer hoort een goed functionerende hub, waar goederen, eten en pakjes overgeslagen worden, bezoekers aankomen en overstappen, waar (deel) auto's, trucks, touringcars en GVB-bussen wachten, gestald en opgeladen worden en je je fout geparkeerde fiets weer op kunt halen. Samen met het aanliggende Vervoerscentrum in de driehoek tussen de Radarweg en het spoor, direct bij de A10 en de A5, kan de stadsentree Sloterdijk een duurzame mobiliteits- en goederenhub worden.

2.3 Werkplaats

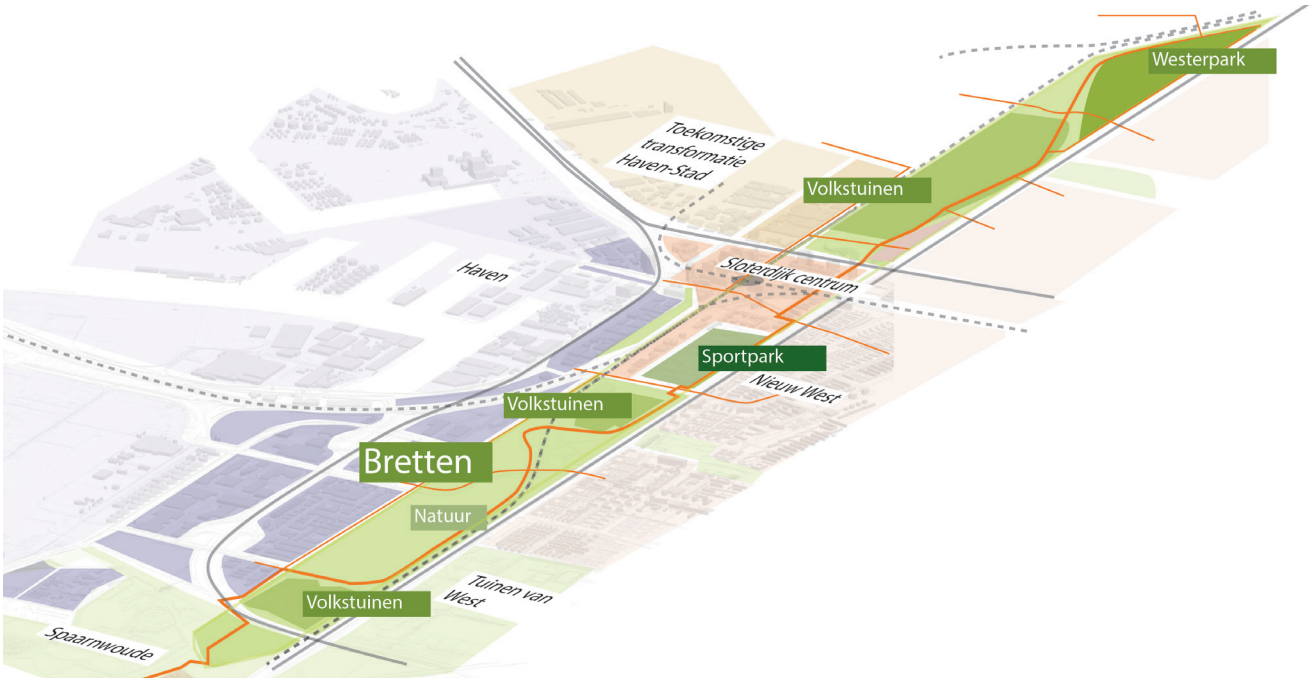
Sloterdijk 3 en 4 zijn recht-toe-recht-aan werkgebieden. Onder de rook van de haven konden op de gezoneerde terreinen allerlei moeilijk inpasbare bedrijven een plek vinden. Dit gold in de jaren tachtig voor veel kleinschalige stadsverzorgende bedrijven uit de stadsvernieuwingsgebieden en tien jaar geleden voor de logistiek van Heineken en Sligro, de grote afvalverbrandingsovens van het AEB en voor de rioolwaterzuivering van Waternet. Recenter is daar de Materialendienst en het gemeentelijk gronddepot bijgekomen. Sloterdijk 4 – de Heining – wordt door veel Amsterdammers ook nog steeds gezien als de ultieme stadsrand.

Maar ook hier is veel aan het veranderen. Sloterdijk 3 en 4 is door de nabijheid van de haven en Schiphol en de nieuwe A5 één van de meest gunstig gelegen bedrijventerreinen van de regio. In de studies rond de Westas van de afgelopen jaren zijn allerlei kansen naar voren gekomen om deze gunstige ligging te verzilveren. Een bijzondere kans is de opbouw van een circulair bedrijvencluster. Samen met Port of Amsterdam, AEB, Waternet en de andere organisaties die actief zijn onder de vlag van de Westas, kan actief ingezet worden op het aantrekken van bedrijvigheid in de grondstoffenketen. Bij het ruimte bieden aan circulaire bedrijven geldt voor de Werkplaats een focus op kennisintensieve, industriële bedrijvigheid.

Het detailhandels- of PDV-cluster rond Sierenborch geeft Sloterdijk 3 een meer publiek karakter, dat echter nog wel versterkt kan worden. Sierenborch kan meer kleur krijgen door 'in te dikken', door herinrichting van de ontsluiting en de openbare ruimte en door toevoeging van extra programma.



Sloterdijk 3 Zuid



Stadsnatuur in De Bretten

2.4 Stadsnatuur in De Bretten

Tussen Sloterdijk 3 en 4 en Geuzenveld-Slotermeer ligt het groengebied van De Bretten. Het maakt deel uit van de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur (HGS) en kent hoge natuurwaarden. In de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur zijn alle waardevolle groengebieden in de stad opgenomen, waaronder – naast natuurgebieden – ook sportparken en volkstuinen. De HGS is vastgesteld als onderdeel van de Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch Sterk en Duurzaam.

De huidige inrichting van het groengebied sluit direct aan op het idee van een buffer tussen haven en stad. Relicten van het oude polderlandschap, de Spaarndammerdijk en een natuurreservaat liggen pal naast volkstuincomplexen, een sportpark en groene heuvels die ontstonden na het storten van sloopafval uit de Nieuwmarkt en de Dapperbuurt. Dit groengebied heeft een enorme potentie. Mede met het oog op de grootschalige verstedelijking in de omgeving zou veel energie gestoken moeten worden in het ontwikkelen van de huidige lappendeken tot aantrekkelijke stadsnatuur. Voor een succesvolle planontwikkeling is het van groot belang om de bevolking van de aanliggende buurten in Geuzenveld-Slotermeer te betrekken. De Bretten vormen hun achtertuin.



Speelplaats in De Bretten



Het Brettenpad

3 Beleid

In dit hoofdstuk komen thema's aan de orde die belangrijke onderliggers zijn voor de ontwikkeling van Sloterdijk West als geheel. We schetsen per thema de huidige situatie, de ontwikkelingen die al plaatsvinden en de kansen maar ook eventueel beperkingen die het betreffende thema met zich meebrengt. De thema's zijn:

- Ruimte voor bedrijvigheid.
- Duurzame gebiedsontwikkeling en energietransitie.
- Infrastructuur en openbare ruimte.
- Milieu.
- Cultuur.
- Gebiedsplan Nieuw-West.

3.1 Ruimte voor bedrijvigheid

Amsterdamse Bedrijvenstrategie 2020-2030

In de Amsterdamse Bedrijvenstrategie 2020-2030 wordt in beeld gebracht hoe de bedrijvigheid in de stad zich de komende jaren kan ontwikkelen. Twee aspecten zijn daarbij van belang: accommoderen van de autonome groei van de bedrijvigheid in de stad en ruimte vinden voor verplaatsing van bedrijven uit transformatiegebieden.

Een vijftiental stedelijke bedrijventerreinen in de Ringzone zal in de komende decennia transformeren in gemengd stedelijk gebied. Veel moderne bedrijvigheid laat zich goed mengen met woningbouw en voorzieningen. Maar er zijn ook bedrijven met hindercontouren of specifieke bereikbaarheidseisen die zich niet of slecht laten mengen.

Bij transformatie zullen deze bedrijven een nieuwe plek moeten vinden op een regulier bedrijventerrein in de stad of de regio.

De totale vervangingsvraag in Amsterdam wordt geschat op 101 hectare tot 2030 en dit loopt op tot 177 hectare tot 2040. In de periode tot 2030 ligt de nadruk op bedrijven die qua grootte en/of verkeersaantrekkende werking lastig mengbaar zijn met wonen. De behoefte aan uitplaatsingsruimte voor bedrijven in de zwaardere milieucategorieën 4 en 5 is tot 2030 6 hectare. Binnen Sloterdijk 3 is voldoende ruimte om deze bedrijven op te vangen. Pas op langere termijn – na 2030 – heeft deze categorie een grotere vraag naar ruimte. Het betreft hier echter vooral kadegebonden bedrijven. Deze zullen een alternatieve plek aan het water moeten vinden, bijvoorbeeld in het havengebied.

Het beperkte aanbod van uitgeefbare kavels op bedrijventerreinen in Amsterdam vraagt om scherpe keuzes voor de resterende kavels, waaronder ook die in Sloterdijk West. Daarbij komt de druk op de markt door andere ruimtevragers, zoals bedrijven in de circulaire economie, bedrijven die op een andere locatie willen uitbreiden, bedrijven van buiten die zich willen vestigen in Amsterdam, en reserveringen en tijdelijke initiatieven.

Een deel van de benodigde ruimte voor nieuwe en te verplaatsen bedrijvigheid kan worden gevonden door verdichting en optimalisering. Het huidige

Ruimte maken - Aanbod bedrijfsruimte (gem.) versus vraag tot 2030 (aanname)

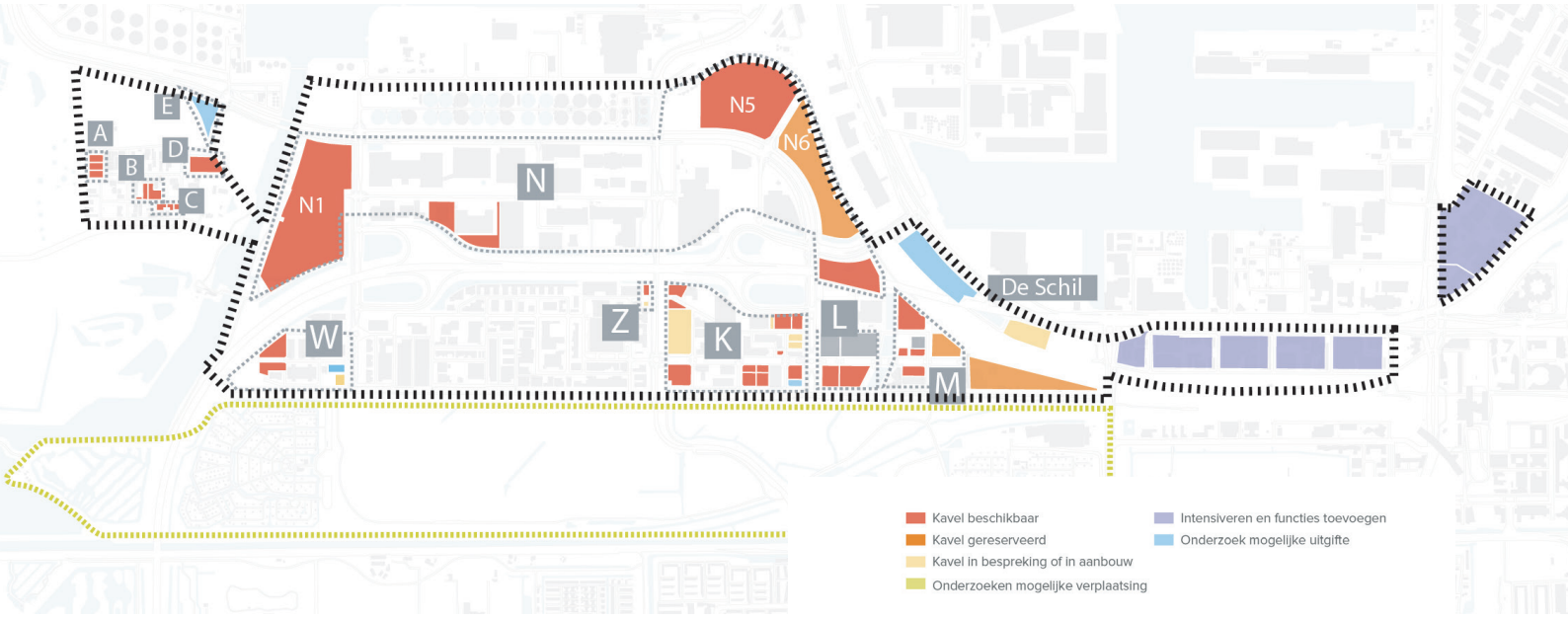
Aanbod versus vraag tot 2030	Invulling opgave in Sloterdijk West		Totale opgave stad Bedrijvenstrategie	
Ruimtevraag vanuit transities en trends*	114.000 m² bvo	12,8 ha	250.000 – 400.000 m² bvo	50 - 80 ha
Vervangingsvraag** + Uitbreidingsvraag***	Vervangingsvraag 201.000 m² bvo	19,5 ha	Vervangingsvraag 1.010.000 m² bvo	101 ha
	Vervangings en/of uitbreidingsvraag 320.000 m² bvo	24 ha	Uitbreidingsvraag 250.000 - 400.000 m² bvo	73,5 ha
Totale opgave:	635.000 m² bvo	56,3 ha	1.510.000 – 1.810.000 m² bvo	224 – 254 ha

Definities Bedrijvenstrategie

* **Ruimtevraag vanuit transities en trends:** de behoefte aan bedrijfsruimte vanuit circulaire economie en energietransitie.

** **Vervangingsvraag:** de behoefte aan bedrijfsruimte van bedrijven die vanuit transformatiegebieden verplaatsen naar een nieuwe locatie op een bedrijventerrein.

*** **Uitbreidingsvraag:** de behoefte aan bedrijfsruimte die ontstaat door startups, groeiende bedrijven (scale-ups) of nieuwvestigers.



Overzicht kavels Sloterdijk West

ruimtegebruik in Sloterdijk West is niet optimaal. Vooral in Sloterdijk 2 in de nabijheid van het station is een veel intensiever ruimtegebruik wenselijk. De studie Verdichting van Bedrijventerreinen (Buck/R&D, 2019) biedt hiervoor waardevolle aanknopingspunten.

De mogelijkheden

Voor de Gebiedsvisie is in beeld gebracht hoeveel kavels nog daadwerkelijk vrij uitgeefbaar zijn. Met het oog op de verplaatsingsbehoefte benoemd in de Bedrijvenstrategie en vanuit het idee dat het juiste bedrijf op de juiste plaats moet komen, is gekeken of er nog kavels vrijgemaakt kunnen worden. Ook is nagegaan of aanvullende ruimte beschikbaar kan komen door verdichting en door optimalisering van terreinindelingen.

Afwegingskader

Voor de verschillende deelgebieden is een nieuw afwegingskader opgesteld (zie bijlage 6), dat is afgestemd op de Amsterdamse Bedrijvenstrategie 2020-2030. De Bedrijvenstrategie schat dat voor bedrijven uit de transformatiegebieden zo'n 101 hectare aan vervangende ruimte nodig is. Van deze 101 hectare kan ongeveer 20% in Sloterdijk West landen (19,5 ha).

De grote N1-kavel kent een bestemming met milieucategorie 2 tot 5. In het afwegingskader perken we dit in tot en met milieucategorie 3.2 tot en met 5. Hiermee wordt beoogd vooral bedrijven uit de transformatie gebieden aan te trekken, die door een relatief hoge milieucategorie moeilijker mengbaar zijn met woningbouw. Van de 19,5 hectare zal bij 1 op 1 uitgiftes 100% worden toegewezen aan bedrijven uit de transformatiegebieden. Bij tenders is het streven dit percentage tussen de 50 en 100% te leggen. De wijze van uitgeven wordt jaarlijks geëvalueerd.

Voor circulaire economie worden vooralsnog de N5 en N6 kavels met 12,8 hectare gereserveerd. Voor verbetering van het verblijfsmilieu in het detail-handelscluster is 4,5 ha bestemd.

Op basis van de inventarisatie is geconcludeerd dat op Sloterdijk West per 1 januari 2019 in totaal circa 36,8 hectare uitgeefbaar is. Daarnaast wordt in Sloterdijk 3 de waterkavel L7 onder de A5 herbestemd.



Referentiebeeld: Gestapelde bedrijfsruimte De Nieuwe Vaart, Cruquius Eiland Amsterdam

3.2 Duurzame gebiedsontwikkeling

Het huidige college van B&W heeft de ambities uit de Agenda Duurzaam uit 2016 verder aangescherpt. Om onze stad leefbaar te houden voor toekomstige generaties is het nodig om de CO_2-uitstoot in Amsterdam in 2050 met 95% terug te dringen ten opzichte van 1990 en de stad vóór 2040 volledig aardgasvrij te maken. Daarnaast zetten we in op een circulaire economie: in 2025 scheiden we 65% van al het huishoudelijk afval op zo'n manier dat het geschikt is voor hergebruik en in 2030 maken we 50% minder gebruik van primaire grondstoffen. In 2050 hebben we een volledig circulaire economie. Voor een leefbare, vitale en aangename stad wordt ook gewerkt aan de luchtkwaliteit. Om uitstoot van CO_2 en fijnstof te verminderen worden de milieuzones uitgebreid, zodat vanaf 2025 alleen nog schoon en duurzaam vervoer de stad in kan. Ook op het gebied van klimaatadaptatie is de urgentie hoog. Met de toenemende regenval, hitte en droogte moeten we water langer vasthouden om overlast en droogte te voorkomen. Oplossingen hiervoor zorgen niet alleen dat we bestand zijn tegen klimaatverandering, maar kunnen in synergie worden ontwikkeld met een natuurinclusieve en groene stad.

Algemeen

Voor Sloterdijk West betekent dit dat er veel gaat veranderen. Hoewel 2030 en 2050 ver weg lijken, moeten we nú beginnen. Als we het slim doen, doen we het meteen goed en zorgt de verduurzaming van Sloterdijk West ook voor een aangenamer én economisch sterker gebied.

Circulariteit en duurzaamheid zijn ook voor de toekomst van bedrijfsterreinen geen abstracte begrippen meer. Nieuwe vestigingen dienen zich te onderscheiden en worden nauwgezet op hun milieuprestaties getoetst. Voor Sloterdijk West is een specifieke toetsingskader ontwikkeld in de vorm van een combinatie van bouw- en duurzaamheidsregels (zie bijlage 4). Ook is een supervisor duurzaamheid ingesteld. Bestaande bedrijven worden gestimuleerd zich aan te passen, waarbij de transitie naar gasloos, energiebesparing en -opwekking en een duurzaam afvalbeleid belangrijke aandachtspunten zijn. Extensief ruimtegebruik is soms noodzakelijk maar niet vanzelfsprekend. Compact bouwen en deelgebruik worden gestimuleerd. Voor de openbare ruimte zijn vergroening, waterberging, bereikbaarheid met het openbaar vervoer en elektrisch rijden belangrijke thema's.

Energie

Stap 1 is energie besparen. Dat betekent maximaal energiezuinige nieuwbouw en inzetten op verregaande besparing in de bestaande bouw. Voor het hele gebied geldt dat we van het gas af moeten. Nieuwbouw zal een andere duurzame energievoorziening krijgen en ook bestaande bouw gaat stap voor stap over op duurzaam. Onder andere



Refrentiebeeld: Groene gevel



Circulair materiaalgebruik, Fijnhout in Sloterdijk 3

naastgelegen datacenters en andere restwarmte vanuit de haven bieden hiervoor mogelijkheden. Een groot deel of mogelijk zelfs meer dan nodig is aan elektriciteit, kan in het gebied zelf worden opgewekt. Daarvoor kijken we naar elke kavel, maar ook naar onze gezamenlijke openbare ruimte en ruimte langs infrastructuur.

Door middel van een Kansenkaart (zie bijlage 4) is inzicht gegeven in de huidige en toekomstige energievraag. Een energiemix is samengesteld waarmee de toekomstige energievraag van Amsterdam Sloterdijk West voor 100% duurzaam kan worden ingevuld. In samenspraak met verschillende stakeholders zijn vervolgprojecten gedefinieerd die de komende jaren opgepakt gaan worden. Het gaat o.a. om een onderzoek naar in ieder geval 12 nieuwe windmolens. Dit onderzoek vindt plaats samen met Waternet en het Havenbedrijf. Daarnaast wordt een strategie ontwikkeld voor de lange termijn inrichting van de ondergrond en in kaart worden gebracht wat de impact is van de toekomstige energievraag op het netwerk.

Een ander onderzoek betreft zonnepanelen op nieuwe daken, op bestaande daken en in de openbare ruimte.
Zon op nieuwe daken: Voor de nieuwe bebouwing volgt ui de hogere eisen voor duurzaam bouwen dat zon-pv vaak standaard onderdeel is van een ontwerp door de epc-norm. Om het benutten van de zonpotentie op nieuwe daken te maximaliseren gaat de supervisor duurzaam bouwen vroegtijdig in gesprek met de ontwikkelende partij en sturen we er op dat elk nieuw dak constructief sterk genoeg is voor zonnepanelen.
Zon op bestaande daken: Nog niet op alle daken liggen zonnepanelen. Maar mochten alle daken gebruikt worden, dan ligt er een potentie tot 20-25 MegaWatt. Meerdere Subsidie Duurzame Energie-verzoeken (SDE) zijn al aangevraagd (met realisatietijd tot 3 jaar), maar tot nu toe wordt nog niet alles gerealiseerd. In samenwerking met het stadsdeel Nieuw-West wordt verkend waar ondernemers tegenaan lopen en hoe ook de kansrijke resterende daken kunnen worden benut. Bij bedrijven waar ver- of uitgebouwd wordt, zijn zonnepanelen ook onderdeel van kavel- en supervisiegesprekken.
Zon in de openbare ruimte: Op een aantal locaties lijkt ruimte te zijn voor zonnevelden in de openbare ruimte of in bermen (langs de A5). Ruimtelijke inpassing, ecologie en netcapaciteit worden in de uitwerking meegenomen.

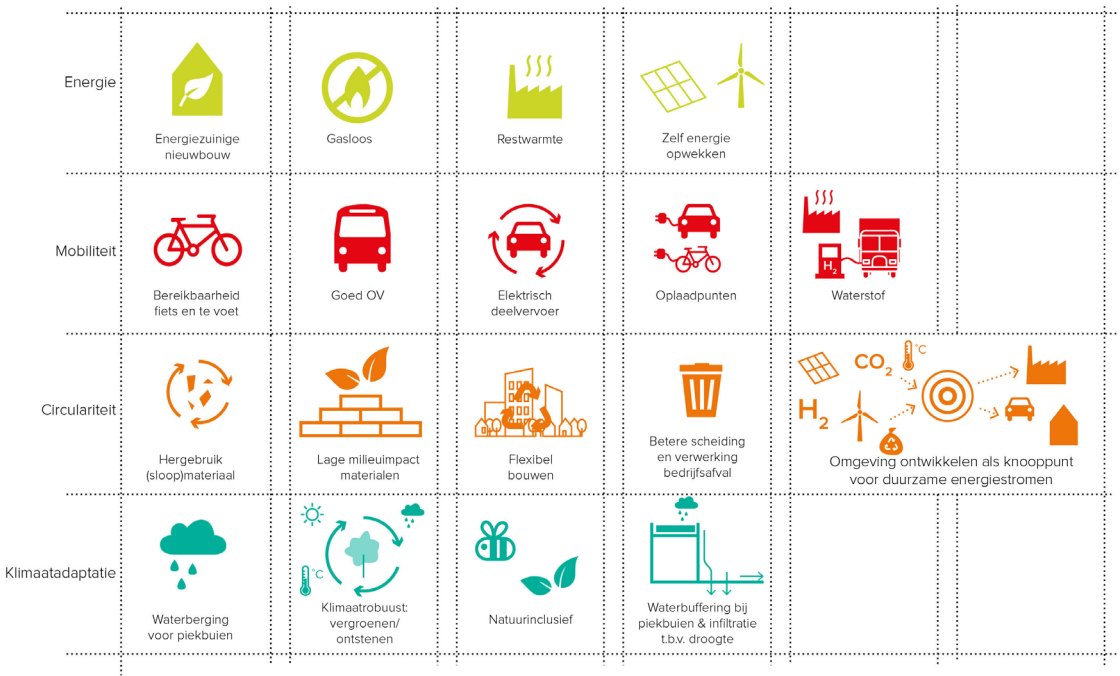
Schone mobiliteit
Net als bij energie is minder vervuilend vervoer stap 1. Door het makkelijker te maken voor bezoekers en werknemers om dit gebied per fiets, te voet of met het OV te bereiken, kunnen we veel uitstoot van fijnstof en CO_2 wegnemen. Daarnaast werken we stap voor stap toe naar duurzaam vervoer. In het gebied liggen kansen voor elektrisch deelvervoer voor personen (fiets en auto), bijvoorbeeld vanaf Sloterdijk Centrum naar strategisch in het gebied gelegen laadpunten. Daarnaast kan de al gestarte transitie naar rijden op waterstof voor zwaarder vervoer veel betekenen voor het gebied rond het Vervoerscentrum bij Sloterdijk 2.

Circulaire economie en grondstoffen
Op het gebied van grondstoffen liggen er grote kansen in dit gebied. Waar bestaande openbare ruimte en gebouwen vervangen worden moeten we slim omgaan met de vrijkomende materialen en waar nieuw gebouwd wordt doen we dat met zo veel mogelijk hergebruikte materialen. Het bouwen doen we zo flexibel mogelijk zodat nieuwbouw toekomstbestendig is.

Hoewel de stedelijke ambities gesteld zijn voor huishoudelijk afval, kent dit gebied voornamelijk bedrijfsafval. Op dat vlak wordt toegewerkt naar een hoger scheidingspercentage. In de toekomst maakt elk nieuw bedrijf een afvalscan om de afvalstromen vooraf goed in beeld te brengen. Daarmee wordt duidelijk of nog meer stromen uit het gebied een nieuwe hoogwaardige bestemming kunnen krijgen zoals nu al steeds meer gebeurt in het havengebied van Amsterdam. Dit geldt ook voor grof afval uit een groter gedeelte van Amsterdam-West.

Daarnaast heeft Sloterdijk 3 Noord een kansrijke positie bij het havengebied met de grootschalige infrastructuur voor warmte en later mogelijk ook CO_2, waterstof en stoom (OCAP-leiding). Dit geeft het gebied kansen voor het op industriële schaal uitwisselen van grondstof- en energiestromen met bedrijven in de haven en regio.

Klimaatbestendig en natuurinclusief
Sloterdijk West heeft al verschillende plekken om water te bergen, ligt dicht bij De Bretten en het IJ, en is vrij ver opgehoogd. Hierdoor is regenwateroverlast met mogelijk nog enkele aanpassingen te voorkomen. Echter, de ophoging en het op sommige plekken stenige karakter van het gebied kan met de verdere verdichting en verharding in met name Sloterdijk 2 zorgen voor droogte en hittestress. Door de openbare ruimte en bijvoorbeeld infrastructuur te vergroenen en lokaal meer water vast te houden, kan dit worden tegengegaan. Als we dit slim combineren met de juiste vegetatie en op de juiste locaties, maken we het gebied meteen meer natuurinclusief, lossen we ecologische knelpunten op en zorgen we voor prettiger loop- en fietsverbindingen. Denk hierbij aan de zones onder de A5 en de noord-zuid verbindingen tussen Haven en Geuzenveld-Slotermeer.



Duurzaamheid Sloterdijk West



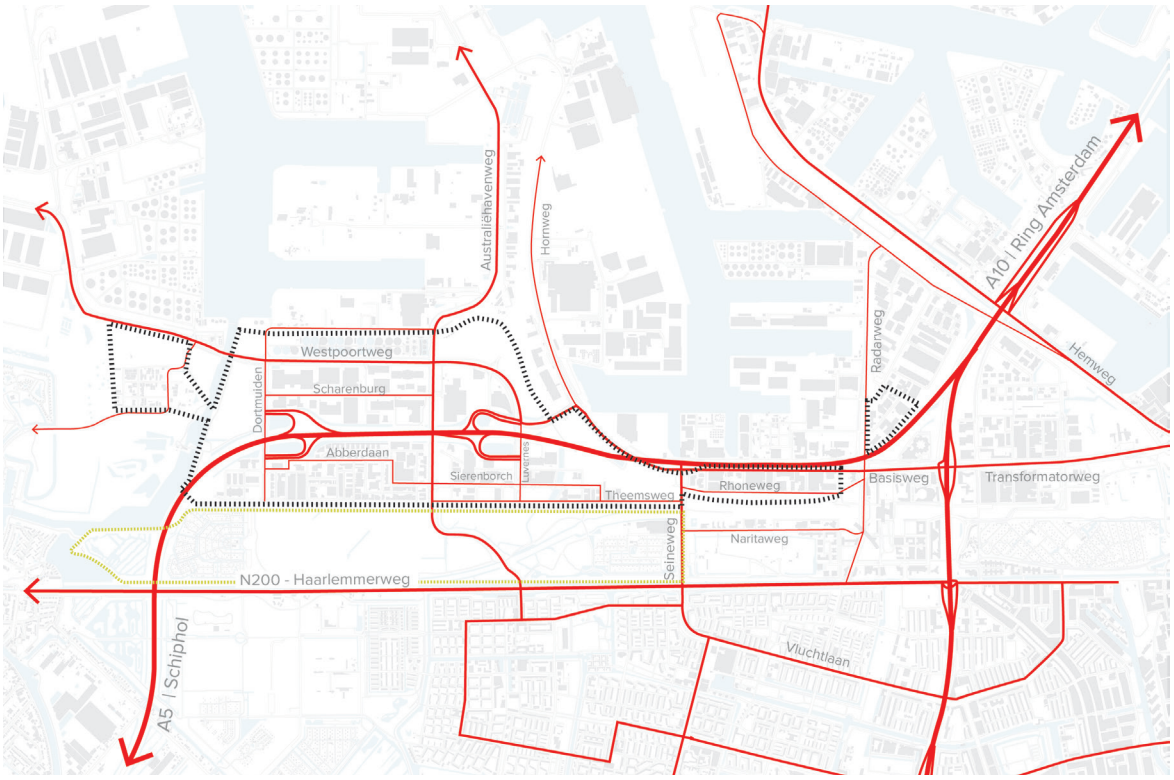
Theemsweg, Sloterdijk 3

3.3 Infrastructuur en openbare ruimte

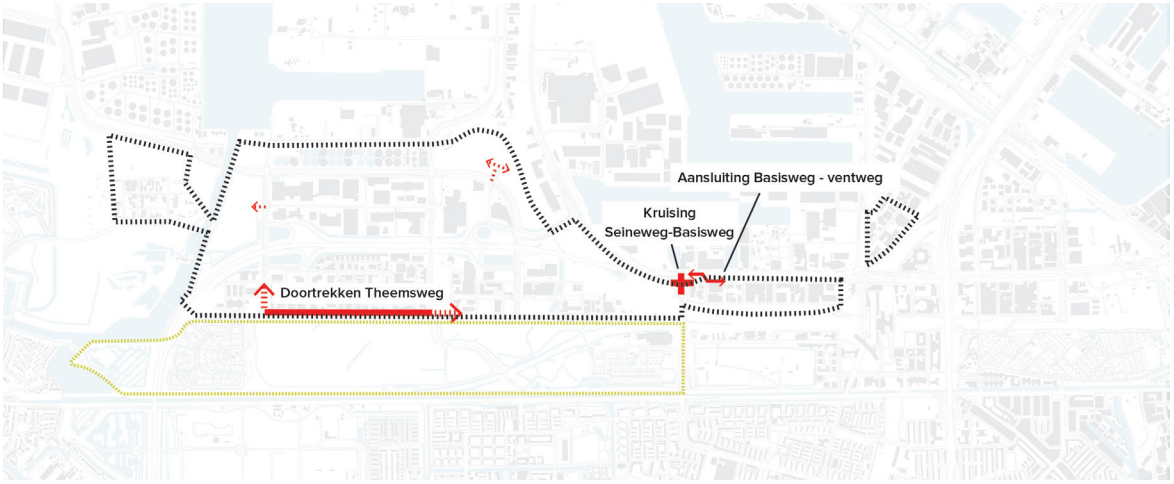
Sloterdijk West is zeer goed ontsloten door landelijke, regionale en stedelijke infrastructuur. Het gebied profiteert van de nabijheid van Station Sloterdijk, met zijn trein-, metro-, tram- en busverbindingen, en heeft aantakkingen op het landelijk wegennet via de A5 en A10. Door het gebied lopen bovendien goederensporen en enkele regionale en stedelijke hoofdwegen (Westpoortweg, Haarlemmerweg, Basisweg, Seineweg). Vooral de aanleg van de Westrandweg A5 in 2012 heeft gezorgd voor een sterke nieuwe positionering met twee afritten dicht bij elkaar. Sloterdijk West behoort tot de meest centraal gelegen bedrijventerreinen in de regio.

De opbouw en inrichting van infrastructuur en de openbare ruimte is op dit moment volledig afgestemd op zwaar verkeer. Wegen en spoortaluds vormen barrières. Met de fiets en openbaar vervoer is Sloterdijk West minder goed bereikbaar. Fietsroutes in De Bretten lopen dood. Straten hebben weinig verblijfskwaliteit en het aanwezige groen biedt nauwelijks recreatiemogelijkheden.

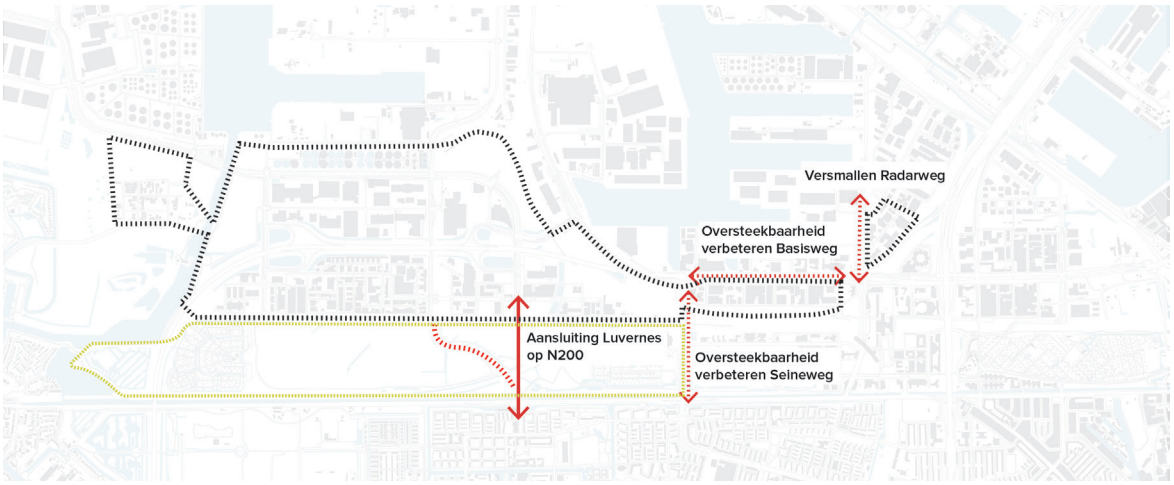
De belangrijkste gevaarlijke stoffenroute over de weg loopt via de Basisweg, Westpoortweg en



Hoofdstructuur autonetwerk - bestaand



Hoofdstructuur autonetwerk - voorstel



Gebiedsvisie autonetwerk - voorstel thema verbonden

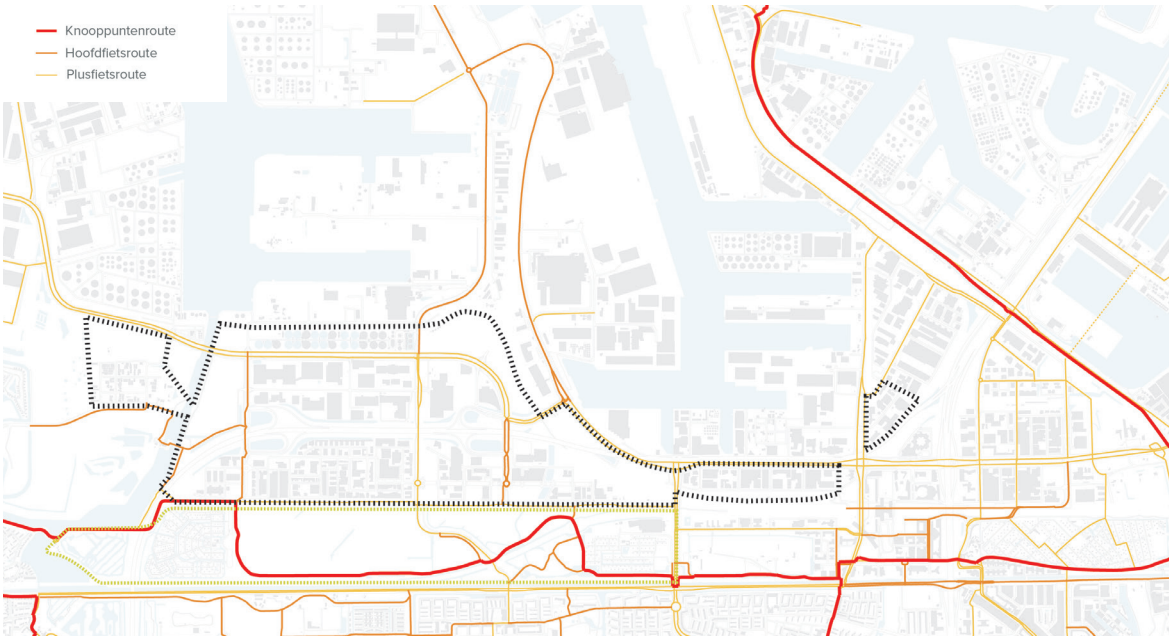
Hemweg, conform het Basisnet (landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen). Een goed alternatief is niet voorhanden. Dit betekent dat voor de omliggende bebouwing de nu geldende externe veiligheidseisen van kracht blijven.

Infrastructurele ingrepen
De komende jaren is de belangrijkste ingreep voor wegverkeer het doortrekken van de Theemsweg naar het westen. Daarnaast wordt in het kader van het stedenbouwkundig plan voor Sloterdijk 2 Zuid een extra westelijke afrit van de Basisweg naar de ventweg onderzocht.
In de stedenbouwkundige planfase komt extra aandacht voor fietsroutes. In Sloterdijk 2 Zuid wordt in ieder geval een extra oost-westroute toegevoegd aan de Rhôneweg, die een aansluiting op het Brettenpark kan krijgen. Dit is in het verlengde van een nieuwe route vanuit het nieuwe Groot Westerpark ten noorden van het spoor. Ook in Sloterdijk 3 worden in het te actualiseren stedenbouwkundig plan extra aansluitingen gezocht van fietsroutes op het nog te ontwerpen Brettenpark.

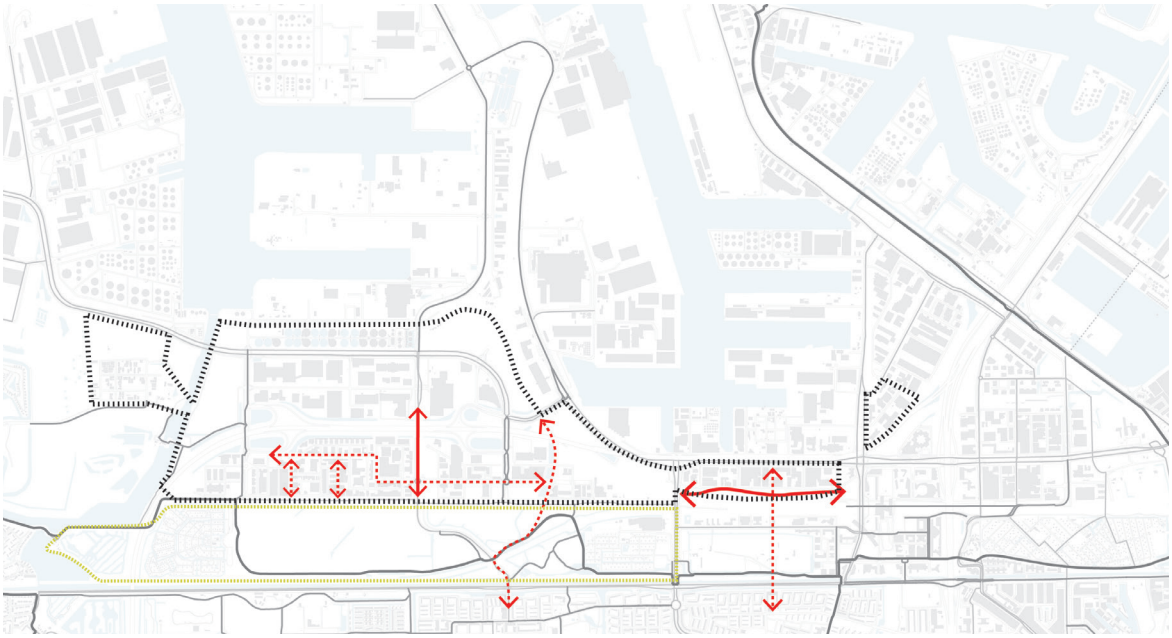
Herinrichting van de Haarlemmerweg
Op dit moment is een omvangrijke herinrichting van de Haarlemmerweg in uitvoering. Het wegennet wordt daarmee beter aangepast op het aantakken van Sloterdijk Centrum als compacte stadsentree van de stad. Het deel van de Haarlemmerweg tussen Seineweg en A10 wordt afgewaardeerd van autosnelweg naar een stedelijke autoweg. De weg krijgt hier een 50 km-regime en wordt gemakkelijker oversteekbaar voor fietsers en voetgangers op nieuwe, geregelde kruisingen. Zo wordt Sloterdijk Centrum vanuit Bos en Lommer en Slotermeer gemakkelijker en veiliger bereikbaar.

De Haarlemmerweg van Halfweg tot de Seineweg ter hoogte van Geuzenveld, de Seineweg en de Basisweg blijven echter 100- respectievelijk 70-kilometerwegen, lastig oversteekbaar en met profielen en kruisingen die afgestemd zijn op zwaar vrachtverkeer. De wegen vormen barrières voor voetgangers en fietsers.

Onderzoek thema Verbonden
Om de omgeving en Sloterdijk West als werkgebied goed bereikbaar te houden en de toegankelijkheid van De Bretten te bevorderen, laat de gemeente een mobiliteitsonderzoek Haven-Stad Westflank uitvoeren. Uit dit mobiliteitsonderzoek volgen meerdere opties; de voorgestelde maatregelen zullen mogelijk worden opgenomen in de nog op te stellen Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Een van de ideeën is een rechtstreekse verbinding tussen de Haarlemmerweg en A5 vanaf de kruising Haarlemmerweg-Willem Schermerhornstraat-Australiëhavenweg en via Luvernes in Sloterdijk 3. Het huidige, bochtige en ooit als tijdelijk bedoelde tracé van de Australiëhavenweg is geen volwaardige verbinding voor regionaal verkeer. Een ander alternatief is aanleg van een nieuwe, verder westelijk gelegen verbindingsweg tussen Dortmuiden en de Haarlemmerweg. Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor goede oversteekbare kruisingen op de Seineweg en Basisweg. In het onderzoek zullen de raakvlakken met de bovengrondse en ondergrondse infrastructuur worden meegenomen.



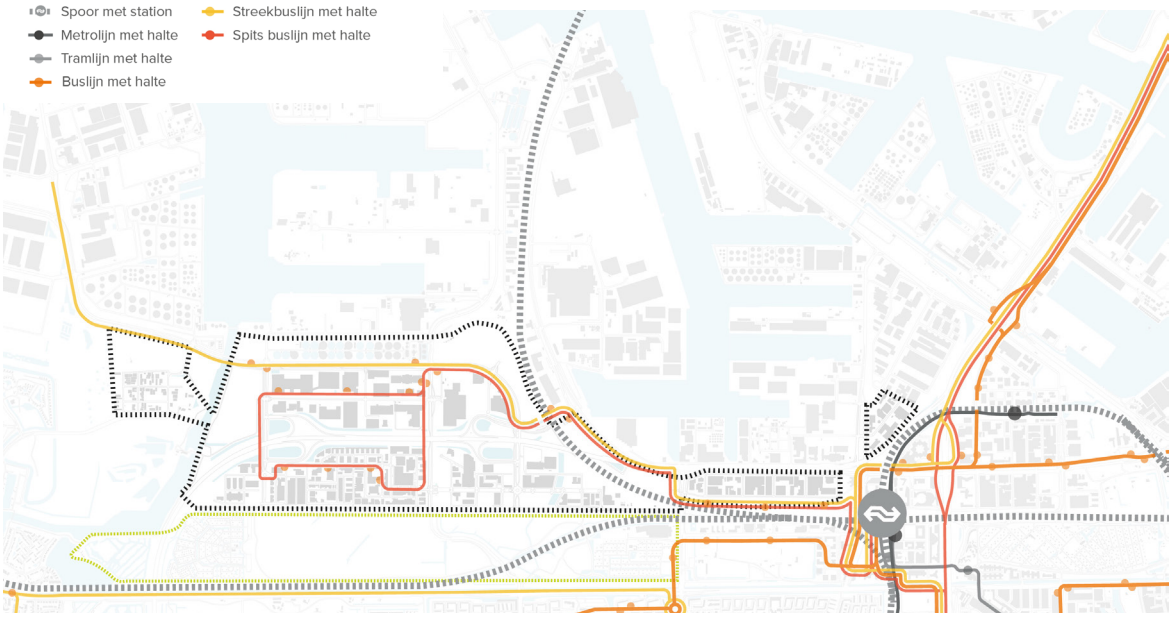
Hoofdstructuur fietsnetwerk - bestaand



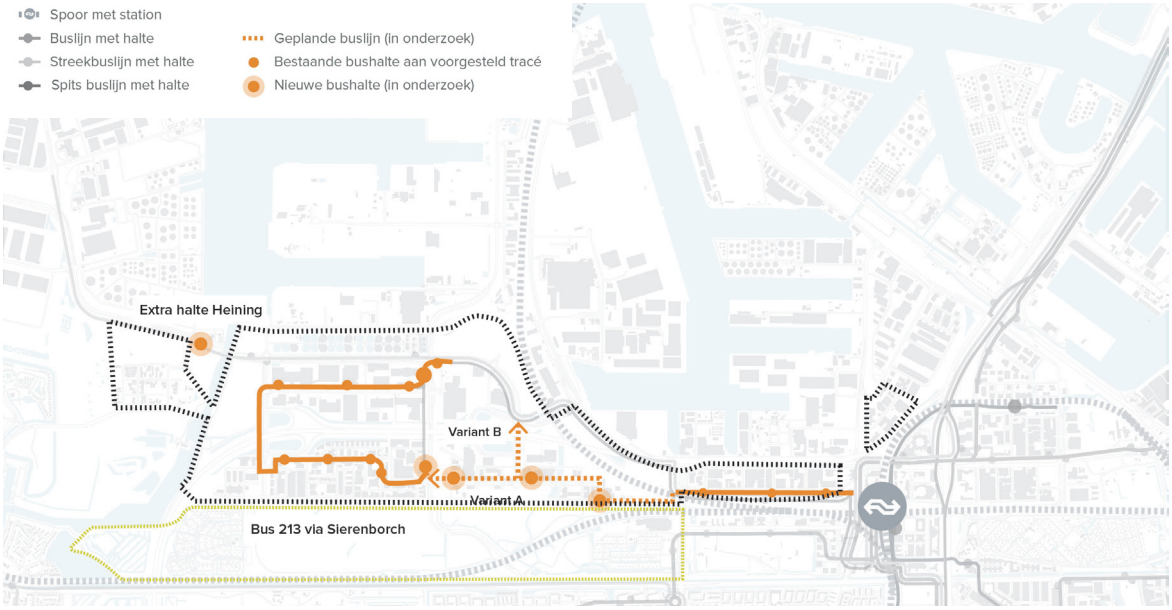
Hoofdstructuur fietsnetwerk - voorstel

Verbetering ontsluiting door openbaar vervoer
De bedrijventerreinen in Sloterdijk West worden slecht bediend door openbaar vervoer en zijn nauwelijks bereikbaar vanuit Geuzenveld. In overleg met de Vervoerregio en de vervoerders dient onderzocht te worden welke verbeteringen mogelijk zijn, mede gelet op de toename van arbeidsplaatsen en bezoekers.
De buslijnen 61 en 69 rijden nu in een 15-minutendienst van maandag tot en met zaterdag van Station Sloterdijk via de Naritaweg en Seineweg richting Geuzenveld en Osdorp. Buslijn 231 ontsluit op dit moment met een lus Sloterdijk 2 en een groot deel van Sloterdijk 3 vanaf Station Sloterdijk in een 15-minutendienst in de ochtend- en avondspits op werkdagen. Onderzocht moet worden of de frequentie kan worden opgevoerd en of de dienst ook in de weekenden kan rijden. Daarnaast is de wens om de lus van buslijn 231 te vergroten, waardoor de buslijn ook door het detailhandelscluster gaat lopen en dit gebied in de toekomst beter wordt aangesloten op het openbaar vervoernet.

Buslijn 382 rijdt nu circa zes keer per uur in de ochtend- en avondspits vanaf Station Sloterdijk langs de havengebieden van Westpoort. Deze lijn ontsluit Sloterdijk 2 en Sloterdijk 3 Noord en Sloterdijk 4. Voor Sloterdijk 4 ligt de halte echter ver weg. Voorgesteld wordt deze te verplaatsen naar het kruispunt De Heining-Westpoortweg.



OV-structuur - bestaand



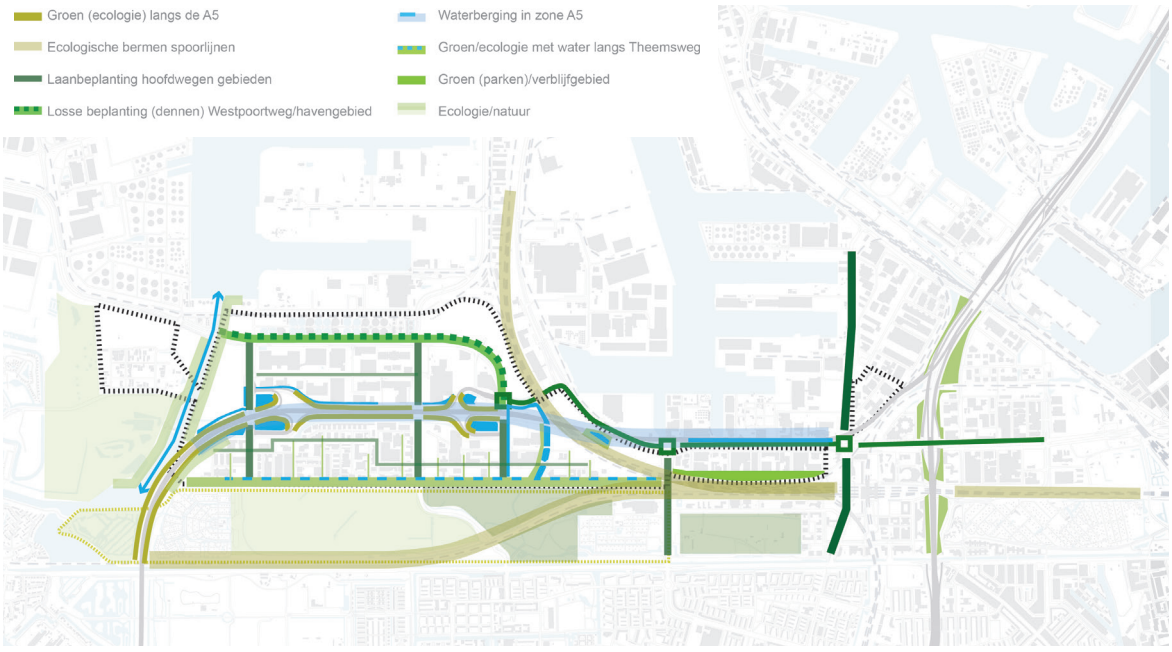
OV-structuur - voorstel

Kwaliteitsverbetering openbare ruimte en groen
Openbare ruimte functioneert als het 'metselwerk' van de stad. Daar schort het nu aan in Sloterdijk West. Een goed ingericht raamwerk van hoofdwegen, watergangen, groen en fietsroutes kan een drager worden van de kwaliteit en de identiteit van Sloterdijk West als geheel.

Vertrekpunt voor het vernieuwde raamwerk zijn de veelal verouderde straatprofielen van het wegennet. Ze zijn nu ruim gedimensioneerd met royale grasbermen, maar lenen zich voor transformatie tot lanen, stadsstraten en boulevards die passen bij de stadsentree. De focus voor groen verschuif van 'restgroen' naar groen met een functie en het versterken van de ecologische functie. Hierbij wordt de aansluiting gezocht met de bestaande groenstructuren van de Bretten, Nieuw-West en Haven-Stad. Uitgangspunt is dat waar mogelijk groen wordt toegevoegd en in het bestaand groen gekeken wordt naar kwaliteitsverbetering. Hierbij gaat het o.a. om toevoeging van bomenrijen in Sloterdijk, bijvoorbeeld aan de Australiehavenweg en de aanleg van het Rhonepark in Sloterdijk. Daarnaast worden bedrijven ook verplicht om min. 30% van hun dakoppervlak groen te bebouwen en wordt gestuurd op groene gevels. Ook wordt verkend waar in de openbare ruimte met name in het groen kansen zijn voor energie-opwekking (wind en zon) op een manier dat het niet schadelijk is voor de ecologische structuur en past bij de beoogde ruimtelijke kwaliteit. Watergangen kunnen natuurlijke oevers krijgen waardoor het natte ecologische netwerk sterker wordt. Bijzondere aandacht is nodig voor een beter verblijfsklimaat en een betere routing voor voetgangers en fietsers. Daarnaast is het nodig om slim om te gaan met 'losse' objecten in de openbare ruimte, zoals trafo's, VRI-kasten en bebording, om verrommeling tegen te gaan.

In de deelgebieden zijn verschillende mogelijkheden om de identiteit en gebruikskwaliteit te versterken: het nog aan te leggen Rhônepark in Sloterdijk 2, de openbare ruimte in het PDV-cluster en de herinrichting van De Bretten, aansluitend bij de nieuwe fietsroute over de oude Spaarndammerdijk door Spieringhorn. Kunst in de openbare ruimte kan helpen om de identiteit van de deelgebieden te versterken.

Waar expliciet rekening mee moet worden gehouden is dat in sommige delen van Sloterdijk West sprake is van snelle bodemdaling door de bijzondere landschappelijke ondergrond met een veenpakket van wisselende dikte. Het is op korte termijn nodig om delen van de Basisweg op te hogen. Door de verdichting van het grondgebruik is in en rond Sloterdijk 2 ook meer oppervlaktewater nodig. Verder moet worden opgemerkt dat Sloterdijk West in de jaren zestig is opgehoogd met een flink zandpakket. Dit is in principe gunstig voor de waterdoorlatendheid van de bodem. De grondwaterstanden in het gebied zijn echter relatief hoog. Mede door de schraalheid van het zand en verspreid liggende ondergrondse infrastructuur zijn de condities voor boombeplanting niet gunstig. Bij de herinrichting zal toepassing van zogenaamde groeiplaatsconstructies betere groeicondities bieden.



Verkenning toekomstige groen- waterstructuur

3.4 Milieu en veiligheid

Algemeen beleid

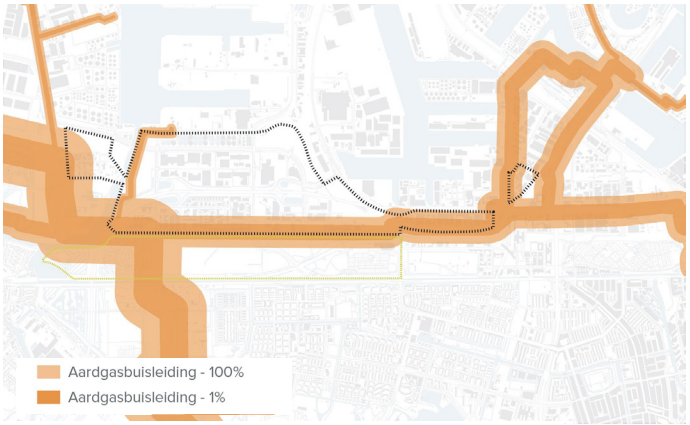
De huidige milieucontouren van Westpoort worden als uitgangspunt gehanteerd, zodat de autonome groei van en de transitie in Port of Amsterdam de ruimte krijgt. Aanpassing van de milieucontouren is geen onderdeel van de Gebiedsvisie.

Voor de ambities en plannen die in deze visie worden gepresenteerd, geldt dat alle benodigde maatregelen worden genomen om ze in te passen in geldende milieunormen. Er wordt voldaan aan het (milieu)beleid van de Omgevingsvisie NH2050 van de Provincie Noord-Holland. In de toekomst zal worden getoetst aan de Omgevingswet en de daaruit volgende aandachts- en voorschriftgebieden. Aandachtsgebieden zijn er voor brand, explosie en gifwolk. Afhankelijk van het type activiteit met gevaarlijke stoffen zijn er voor het aandachtsgebied in de regelgeving vaste afstanden vastgesteld of zijn deze afstanden rekenkundig te bepalen. Voor bestaande activiteiten kunnen de rekenbestanden vanuit de kwantitatieve risicoanalyse worden gebruikt om het aandachtsgebied te bepalen.

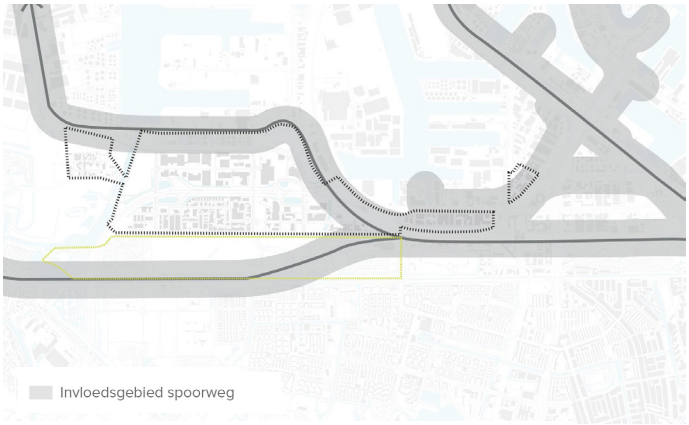
Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft de risico's die opslag, productie en vervoer van gevaarlijke stoffen veroorzaken voor mensen. In Westpoort zijn risicovolle bedrijven gevestigd en worden zowel over water, spoor, weg als door buizen gevaarlijke stoffen vervoerd. In de afbeelding hieronder staan de belangrijkste risicobronnen, inclusief de zones waarbinnen rekening gehouden moet worden met deze bronnen.

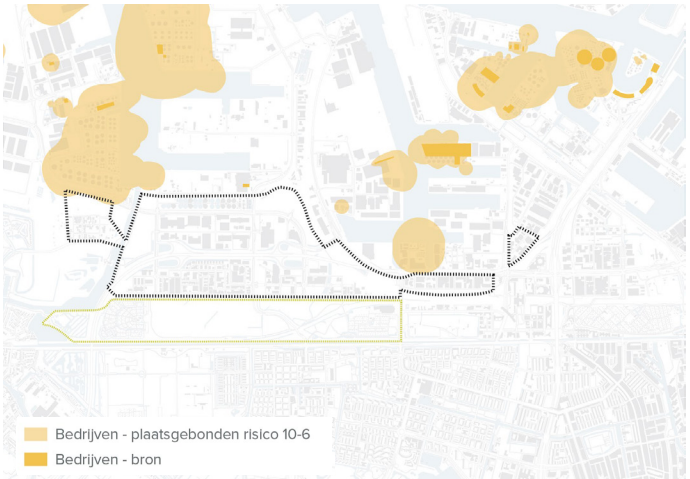
In Sloterdijk West liggen transportroutes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd en zijn bedrijven waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijkswegen en sporen is geregeld in het Basisnet. Voor Sloterdijk West is belangrijk te vermelden dat op dit moment het Basisnet nog niet is geactualiseerd. De A5 zit hier nog niet in en delen van de A200-Haarlemmerweg nog wel. Het Rijk zal dit verwerken in een aangepaste versie van het Basisnet. Het onderzoek naar de gevaarlijke stoffenroute loopt tot eind 2019. In het stedenbouwkundig plan van Sloterdijk 2 Zuid en Noord wordt duidelijk of dit nog effect heeft op het voorgestelde maximaal programma.



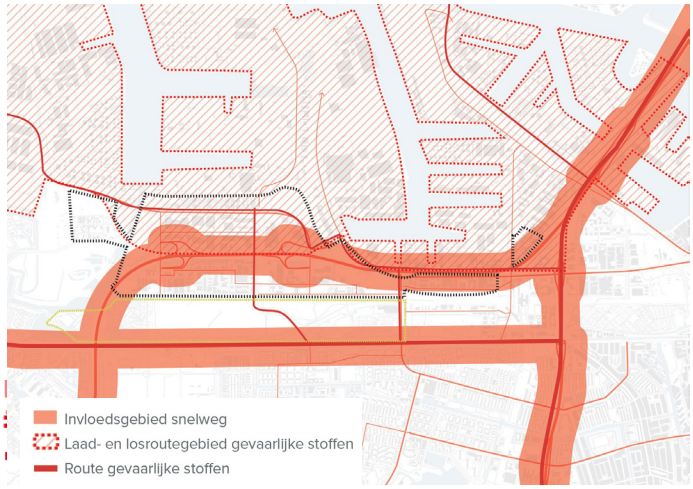
Aardgasbuisleidingen



Invloedsgebied spoorweg



Risico bedrijven



Invloedsgebied snelwegen en vervoer gevaarlijke stoffen

De regelgeving over externe veiligheid en het gemeentelijk beleid, de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort, kent als uitgangspunt dat in de buurt van transportroutes en bedrijven met gevaarlijke stoffen geen functies zijn toegestaan waar veel personen gedurende een langere periode verblijven. Evenmin zijn functies toegestaan waar sprake is van verminderde zelfredzaamheid, denk bijvoorbeeld aan kinderdagverblijven.

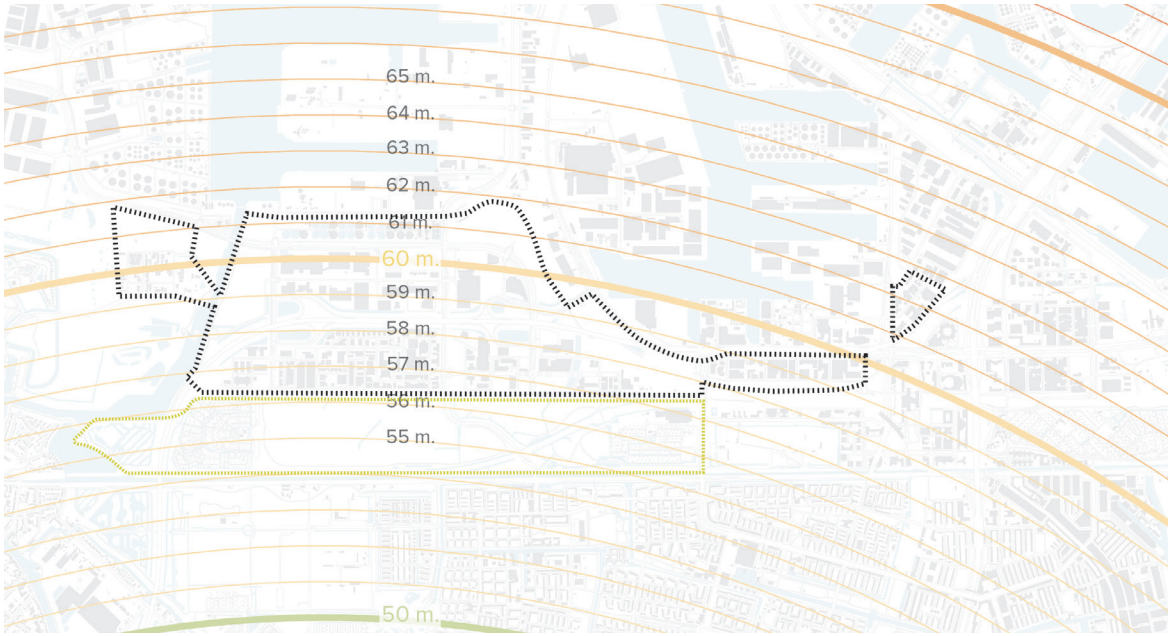
De kans dat zich een calamiteit voordoet, wordt uitgedrukt door middel van de plaatsgebonden risico-contour. In de regelgeving is opgenomen dat in het gebied waar de kans op een ongewoon voorval met een gevaarlijke stof 1 op een miljoen is (de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour), de eerdere genoemde gevoelige functies niet zijn toegestaan. In het havengebied is voor de Afrikahaven en de Amerikahaven ook een bijzondere risicocontour vastgesteld. Deze ligt deels ook over Sloterdijk. Binnen de veiligheidscontour mogen zich alleen functioneel gebonden bedrijven vestigen. Dit zijn bedrijven die óók risicovol zijn én bedrijven die bijvoorbeeld vanwege transport over water in het havengebied thuis horen. Verder vallen onder deze definitie bedrijven die havengerelateerde activiteiten uitvoeren en bedrijven die producten en diensten leveren aan havengebonden bedrijven.

Geluid
Westpoort is een gezoneerd industrieterrein met daaromheen een gezamenlijke geluidscontour van 50 db(A). De zone tussen het gezoneerd gebied en de contour wordt de geluidzone genoemd. Hierbinnen is het geluid hoger dan 50 dB(A) industrielawaai.

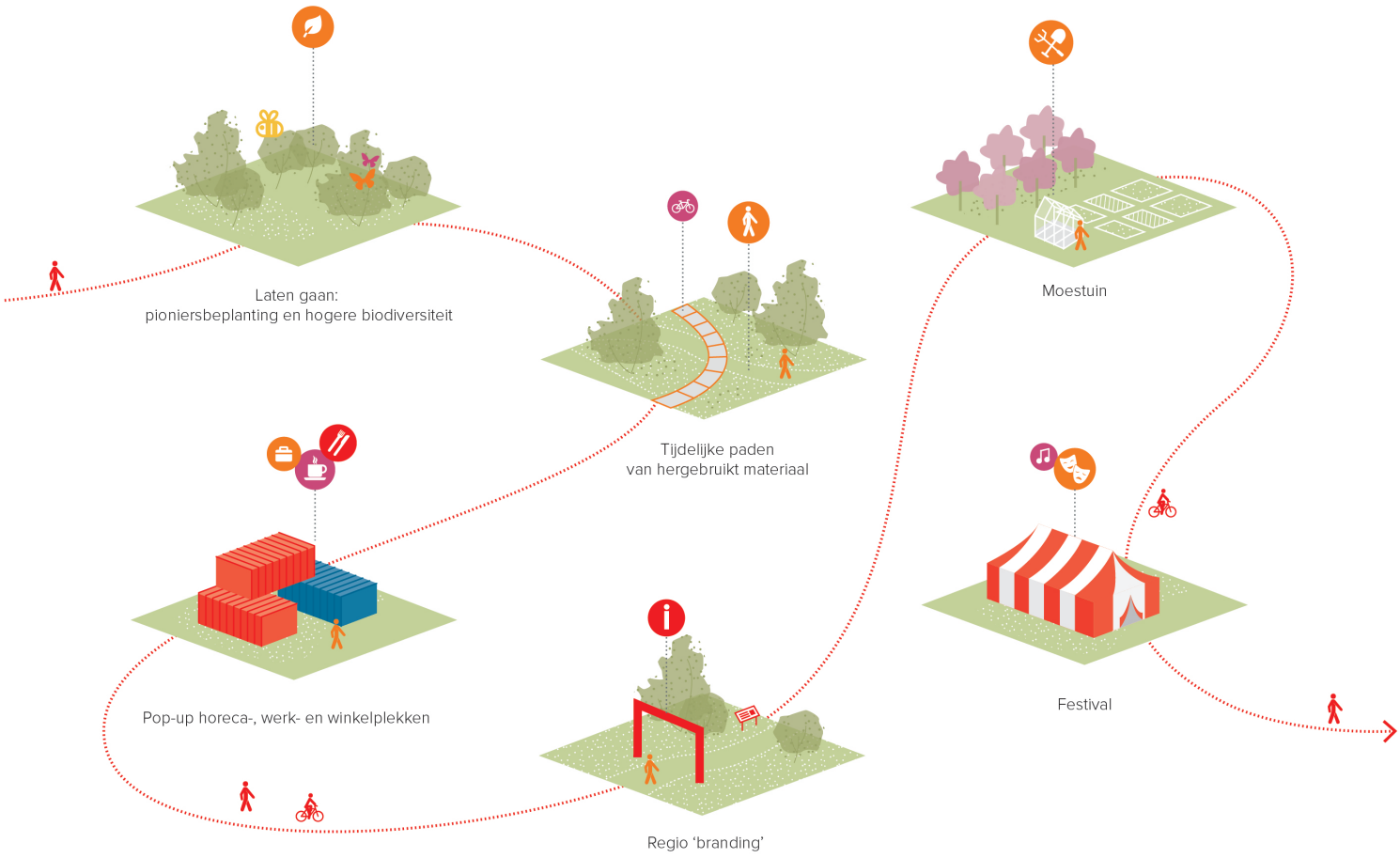
Bedrijven die zich in Westpoort vestigen, dus ook in Sloterdijk West, moeten binnen het geluidbudget van het gebied passen zodat de contour niet wordt overschreden. De geluidproductie is per kavel geregeld in een Geluidverdeelplan, dat is opgenomen in het bestemmingsplan. De geluidzonering en de geluidverdeling zijn daarin op elkaar afgestemd. Aan de zuidranden van het industrieterrein zijn de milieucategorieën én de geluidplafonds lager dan in het midden.

Luchtkwaliteit
Sloterdijk West grenst direct aan het havengebied Westpoort met bedrijven in de nabijheid die opereren in de zwaarste milieucategorie 5. Daarvoor is een milieuvergunning afgegeven onder controle van de OD-NZKG. Sloterdijk West is gunstig gesitueerd ten opzichte van de overheersende zuidwestelijke windrichting. Desalniettemin kunnen bedrijven in Sloterdijk West last hebben van incidentele hinder (geur en luchtkwaliteit) uit het havengebied.

Het Luchthavenindelingsbesluit (LIB)
In het LIB is geregeld welke beperkingen gelden met betrekking tot bouwen rondom Schiphol. Voor Sloterdijk West is vooral de begrenzing van bouwhoogten relevant, omdat de aanvliegroutes van enkele landingsbanen over dit gebied lopen en ook de radarinstallaties van de luchthaven vrij 'zicht' moeten hebben. In het LIB is daarom per landingsbaan en per radarinstallatie een plafond geregeld in bouwhoogten, dat langzaam oploopt naarmate de afstand van Schiphol groter wordt. De precieze hoogte kan worden gevonden met de webtool van het LIB: www.lib-schiphol.nl



LIB radartoetshoogte



Voorbeelden van cultuur in Sloterdijk West

In het meest westelijke deel van Sloterdijk 4 is de aan- en uitvliegroute van de Polderbaan bepalend, wat een absolute beperking betekent van de bouwhoogte met een bandbreedte van 54-60 meter. In het overige deel van het plangebied zijn de radarvlakken bepalend. Daar geeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) soms toestemming voor een overschrijding van deze hoogten, afhankelijk van de situering van de gebouwen in relatie tot de mogelijke verstoring van het radarbeeld. De maatgevende toetshoogte ligt tussen 56 en 69 meter, afhankelijk van de exacte ligging van het beoogde gebouw. Overigens liggen de mogelijkheden voor wat betreft de maximale bouwhoogtes vanuit het LIB hoger dan de maximale bouwhoogte vastgelegd in de bestemmingsplannen van Sloterdijk West.

3.5 Cultuur

In de omslag van de Stadsentree (Sloterdijk 2) en het Werkgebied (Sloterdijk 3 en 4) naar een (meer) stedelijk gebied kan het toevoegen van kunst en cultuur een belangrijke rol spelen. Hierbij wordt synergie gezocht met Sloterdijk Centrum, De Bretten, stadsdeel Nieuw-West en het havengebied, waar ook allerlei initiatieven te vinden zijn.

Taskforce Creativiteit en cultuurtafel

Om de Sloterdijken cultureel meer op de kaart te zetten heeft het stadsdeel in 2018 de Taskforce Creativiteit opgezet. Deze is ontstaan tijdens de zogeheten Cultuurtafels die circa drie keer per jaar plaatsvinden. De Taskforce is een samenwerkingsplatform van vertegenwoordigers van de cultuursector, lokale ondernemers, de projectontwikkelaars en de gemeente. Het doel is om zowel ideeën te ontwikkelen als ideeën te ontvangen, daarvoor binnen het gebied draagvlak te creëren en waar mogelijk middelen te genereren.

In deze Gebiedsvisie wordt ruimte gemaakt voor verdere uitwerking van dergelijke ideeën. Een aantal concrete ideeën is al uitgevoerd of wordt binnenkort uitgevoerd. Een goed voorbeeld is het in december 2018 geopende Amsterdome (voormalig Aviodome), waar naast congressen ook culturele activiteiten kunnen worden georganiseerd. Daarnaast worden tijdelijke initiatieven met een cultureel karakter ondersteund, zoals:

- de plaatsing van kunstwerken in de openbare ruimte als markeringspunt en identiteitsdrager van het gebied en in samenwerking met onder-



Kunstwerk Icy en Sot in Sloterdijk



De Tuinen van Bret

nemers op nog uit te geven kavels, bijvoorbeeld L6;
- Creatieve en retailprogrammering in het Rhône-park met ondersteunende horeca;
- oprichting van een plaats voor een tijdelijke culturele voorziening in Sloterdijk 2 in een bestaand pand van circa 1.000 m² bvo voor culturele initiatieven.

Cultureel programma in de Gebiedsvisie
In het programma voor Sloterdijk 2 Zuid is minimaal 2% van het bedrijvenprogramma bestemd voor broedplaatsen (1.500 tot 5.000 m² bvo). Daarnaast is er ruimte voor nog nader te bepalen culturele functies. Het cultureel programma bedraagt 1.000 tot 5.000 m² bvo.

Placemaking met een culturele component blijft onderdeel van de uitwerking van plannen en programmering in het gebied. Het draagt bij aan het creëren van een aangenaam werk- en voorzieningenklimaat.

3.6 Beleid stadsdeel Nieuw-West

Bezien vanuit het dagelijks gebruik van het gebied geeft het Gebiedsplan 2019-2022 van stadsdeel Nieuw-West de focus aan voor het beheer van de Sloterdijken in de komende jaren:

1. Communities bouwen – netwerken van eigenaren, ondernemers, bewoners en creatievelingen om de leefbaarheid te vergroten.
2. Goed leven – schoon, heel en veilig, met weinig overlast en criminaliteit
3. Ruimte voor ontmoeten en bewegen en om dromen en ideeën te realiseren
4. Bereikbaar
5. Ruimte voor werken, ondernemen en pionieren
6. Beter benut en toegankelijker groen.

4 De deelgebieden nader bekeken

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt via de concepten Stadsentree, Werkplaats en Stadsnatuur ingezoomd op de deelgebieden waaruit Sloterdijk West is opgebouwd. De Stadsentree is opgedeeld in Sloterdijk 2 Noord en Zuid. De Werkplaats bestaat uit Sloterdijk 3 Noord en Zuid en Sloterdijk 4.
Binnen deze grotere eenheden zijn kleinere clusters geïdentificeerd. Dat geldt in het bijzonder voor Sloterdijk 3, met een totale gebiedsomvang van circa 220 hectare. De Stadsnatuur ten slotte, wordt gevormd door de Brettenzone.

De gebiedsbeschrijvingen zijn volgens een vast stramien opgebouwd:

- Een introductie op de huidige situatie in het deelgebied en het actuele gemeentelijke beleid.
- Een beschrijving van de uitgangspunten en ambities.
- De betekenis daarvan voor de ruimtelijke opbouw, het programma en voor openbare ruimte en infrastructuur.
- De gebiedsspecifieke duurzaamheidaspecten.
- De uitvoeringsagenda in een paragraaf 'fasering en ontwikkelingsvisie'.
- En tot slot conclusies en beslispunten.

Dit hoofdstuk vormt het werkdocument voor de komende 10 jaar. Het sluit aan op de uitvoeringspraktijk van de verschillende projectteams die actief zijn in Sloterdijk West, en biedt uitgangspunten voor de herijking van projectkaders ten behoeve van de (actualisatie) van stedenbouwkundige plannen.

Huidige projectkaders

Sloterdijk 2:
- **Bestemmingsplannen uit 2013**
- **Geen lopende grondexploitatie**
- **December 2017 vastgestelde Voorbereidingskrediet, met het oog op het in gang zetten van gebiedsontwikkeling: verdichting, transformatie en herinrichting van de openbare ruimte en het opstellen van een stedenbouwkundig plan en een investeringsbesluit.**

Sloterdijk 3:
- **Bestemmingsplannen vastgesteld in 2013**
- **Grondexploitatie vastgesteld in 2006**

Sloterdijk 4:
- **Bestemmingsplannen vastgesteld in 2013**
- **Meerjaren Perspectief Grondexploitaties vastgesteld in 2019 als restplan**



Luchtfoto Sloterdijk West

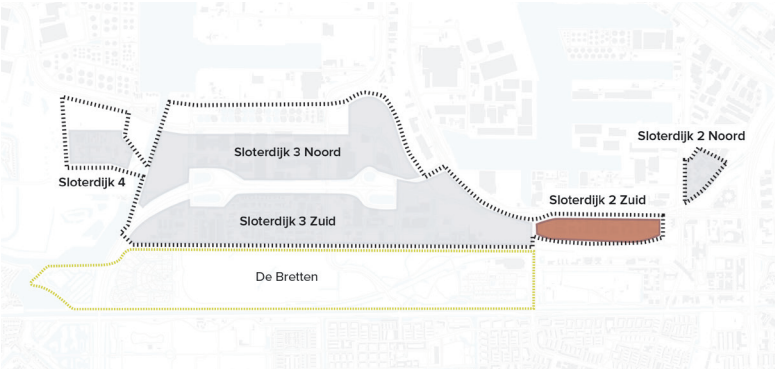
4.2 Stadsentree: Sloterdijk 2 Zuid



4.2.1 Inleiding

Het bedrijventerrein Sloterdijk 2 Zuid is in de jaren zestig ontwikkeld aan de rand van de stad, tussen de Basisweg en de spoorlijnen richting Zaandam en Haarlem. In 1988 is de laatste kavel uitgegeven. Sloterdijk 2 Zuid maakt deel uit van het gezoneerde industrieterrein Westpoort. De huidige bedrijvigheid bestaat uit een mix van circa 160 grote en kleine bedrijven in een veelheid van sectoren: zakelijke dienstverlening, grafische industrie, groothandel, autobedrijven, grootschalige horecagelegenheden (discotheek en partycentrum) en vakonderwijs. De bedrijven tellen relatief weinig arbeidsplaatsen en kennen overwegend geen of een lage milieuhindercategorie. Bedrijvigheid tot en met milieuhindercategorie 4.1 is toegestaan, maar er zijn geen bedrijven aanwezig die gebruik maken van deze categorie. De hoogste aanwezige milieucategorie is 3.2, die geldt momenteel voor veertien bedrijven. De maximale bouwhoogte is 40 meter.

Een bijzonder element is de groenstrook langs de Rhôneweg. Deze heeft een lengte van circa 1.000 m en een breedte van 20 tot 55 m, en is nagenoeg onbebouwd. De groenstrook is in gebruik voor meerdere kabel- en leidingtracés en als waterkerende dijk.



Ligging Sloterdijk 2 Zuid

4.2.2 Uitgangspunten en ambities

- Sloterdijk 2 Zuid transformeert van een traditioneel bedrijventerrein naar een levendige stadsentree. De belangrijkste ambitie is het versterken van het economisch klimaat door verdichting en verlevendiging van het gebied.
- Het karakter van de buurt verandert van introvert naar meer open, innovatief en toekomstgericht. In nieuw en aantrekkelijk vormgegeven gebouwen wordt aanvullend op de bestaande bedrijvigheid (meer) ruimte gemaakt voor creatieve (maak) industrie, kantoren, dienstverlening, vakonderwijs, cultuur, broedplaatsen, winteropvang en horecafuncties in een passende stedelijke uitstraling.
- Omdat er een grote behoefte is aan tijdelijke huisvesting voor internationale werknemers wordt een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om serviced apartments voor deze doelgroep te realiseren.
- Het bedrijvenprogramma vergroten door toevoeging bedrijven. Deze ambitie wordt gerealiseerd door te intensiveren en te experimenteren met gestapelde bedrijfsgebouwen.
  In geval van sloop-nieuwbouw kunnen bedrijven wellicht binnen het gebied blijven door tijdelijk te verhuizen. Ook de stadsverzorgende bedrijven uit de transformatiegebieden kunnen, mits in gestapelde vorm, terecht in dit gebied.
- In co-creatie met de bestaande gebouweigenaren en nieuwkomers de komende tien jaar het gebied omvormen tot een levendige, gemengde



Referentiebeeld: Danzigerkade, Houthavens, Amsterdam Noord

werk- en voorzieningengebied. Uitgangspunt is dat de grondeigenaren en erfpachters het toekomstige bouwprogramma zelf op blokniveau ontwikkelen en samen collectieve oplossingen realiseren voor de energie-, water- en groen-opgave, de verblijfskwaliteiten en het parkeren.

4.2.3 Ruimtelijke opbouw en programma

Sloterdijk 2 Zuid is volgens een lineair grid opgebouwd, dat bestaat uit vijf grote blokken. De blokken zijn gesitueerd in het gebied tussen de Basisweg en een groene buffer (Rhôneweg) en het spoor. Ze zijn gelijkvormig, maar variëren in omvang tussen de 1 en 2,5 hectare. Ze worden van elkaar gescheiden door dwarsverbindingen loodrecht op de Basisweg, die samen met de zuidelijke Rhôneweg de hoofdontsluitingsstructuur vormen.

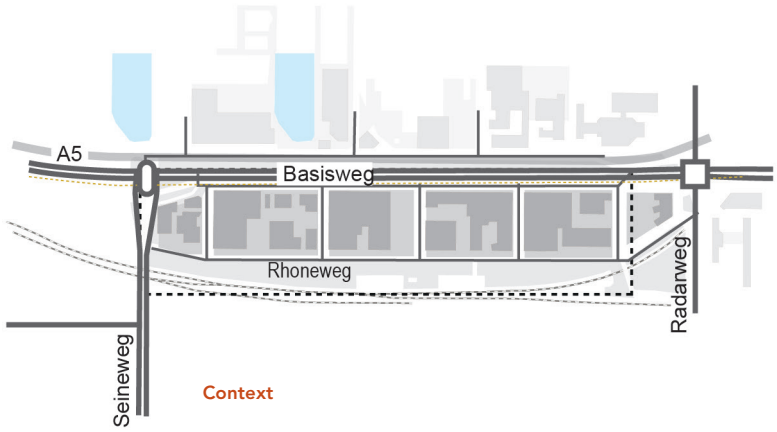
Deze in zijn eenvoud heldere opbouw blijft het uitgangspunt voor verdere ontwikkeling. Wel wordt in het stedenbouwkundig plan voorgesteld om te

Programma Sloterdijk 2 Zuid	Huidige situatie	Nieuwe situatie minimaal	Nieuwe situatie maximaal	Nieuwe situatie maximaal (perc.)	Arbeidsplaaten, bezoekers (max.)
Bedrijven Waarvan transparante plint	73.000	98.000 10.000	120.000 10.000	43%	2.400
Creatieve industrie*	3.500	30.000	41.500	15%	1.400
Broedplaats	1.000	1.500	5.000	2%	100
Vakonderwijs/opleidingsinstituten	4.500	4.500	5.500	2%	55
Kantoor, hoofdfunctie	2.500	45.000	60.000	22%	3.330
Serviced appartments**	0	12.000	21.000	8%	75
Horeca (ex. hotel)	6.500	7.600	10.000	4%	275
Leisure	1.000	1.000	10.000	4%	100
Cultuur	0	1.000	5.000	2%	75
Winteropvang	0	1.000	1.000	0,4%	5
Totaal	92.000	201.600	279.000	100%	7.815

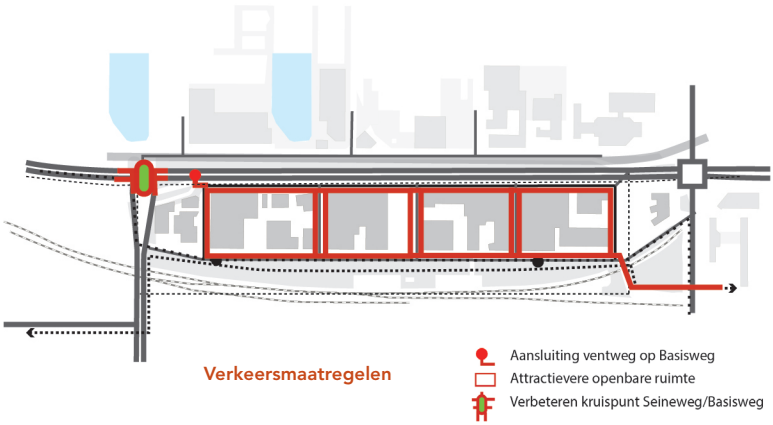
Legenda
Oranje - bedrijven
Blauw - kantoren
Groen - overige voorzieningen.

* Creatieve Industrie: Een hoogwaardig bedrijfsgebouw waar tastbare, innovatieve en creatieve producten worden gemaakt die niet in een kantooromgeving gemaakt kunnen worden. Het gebouw kenmerkt zich door een versterkte vloer, hoge plafonds, vrije overspanningen, laaddeuren en logistieke bereikbaarheid.

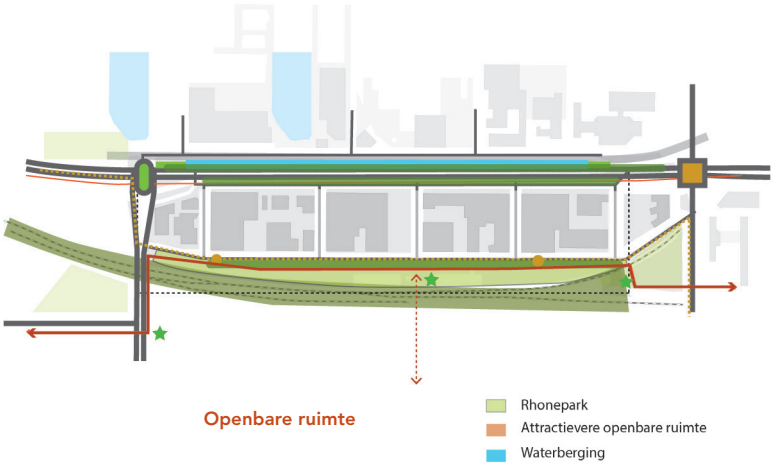
** Serviced apartments is een vorm van extended stay (Horeca 6) met de doelstelling minimaal 3 weken en maximaal 1 jaar als verblijfsaccommodatie aan te bieden aan tijdelijk, internationaal personeel. Nog in onderzoek, voorlopig voorstel van definitie en programma.



Context



Verkeersmaatregelen



Openbare ruimte

onderzoeken of de rooilijn aan de ventweg van de Basisweg met circa 8 meter kan worden uitgebreid. Daarmee ontstaat een verbeterde en meer directe relatie tussen de Basisweg en de aanliggende bebouwing en kan programma worden toegevoegd. Ook wordt in het kader van het stedenbouwkundig plan onderzocht of een extra westelijke afrit van de Basisweg naar de ventweg mogelijk is. Ten behoeve van de kwaliteit van de parkentree wordt onderzocht of de zuidoosthoek van zuidblok 1 kan worden aangepast.

In het vigerende bestemmingsplan voor Sloterdijk 2 Zuid is een bouwhoogte mogelijk van 40 meter. De meeste gebouwen tellen nu echter maar twee verdiepingen. Hogere bouwvolumes langs de Basisweg en de A5 kunnen straks een herkenbare nieuwe stadsentree vormen. Deze onderscheidt zich van andere – denk aan de Gooiseweg en de omgeving van het Amstelstation – door een bijzondere menging van gestapelde bedrijvigheid, kantoren, werkplaatsen en voorzieningen. De Amsterdome en het initiatief voor de stoere Makerstoren op de hoek van Seineweg en Basisweg vormen hiervoor een krachtige openingszet.

De ambitie om de verbinding met Sloterdijk Centrum aan te gaan en zo de betekenis als entreegebied te vergroten, volgt verschillende sporen. Het ruimtelijk spoor vertaalt zich door richting het centrum de bebouwingsintensiteit en bouwhoogte te laten toenemen. De entree wordt ruimtelijk benadrukt, door met een hoogteaccent op de meest westelijk gelegen kavel een verband aan te gaan met het iconische Amsterdome met zijn kenmerkende koepelvorm. Na twee middenkavels met een grote dichtheid (FSI circa 2), wordt via de stedelijke bebouwing van de twee oostelijke blokken (FSI =2-4 en 3-4), aansluiting gevonden op Sloterdijk Centrum. Daar zijn planologische mogelijkheden voor nog hogere torens, tot zelfs 120 meter.

Op termijn, na 2030, kan afhankelijk van de markt en de dan geldende beleidsinzichten en milieucontouren wellicht nog een extra verdichtingsslag plaatsvinden tot een FSI van 4 voor alle blokken. Het is een keuze voor de vastgoedeigenaren om bij sloop/nieuwbouw hier al dan niet constructief op voor te sorteren door adaptief te bouwen.

Het programmatische spoor is er op gericht meer variatie aan te brengen en te intensiveren. De identiteit blijft in de werksfeer, maar door een mix met kantoren, creatieve bedrijfsruimten, voorzieningen en overige functies verandert de sfeer



Bouwvelden



Programma

Gestapeld werkprogramma met stadsverzorgende bedrijven en voorzieningen

Kantoren, gestapeld werkprogramma en voorz.

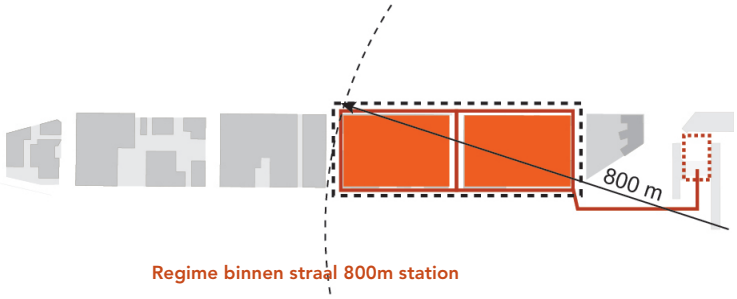


Dichtheid

Hoog stedelijk (FSI 2-4)

Gemiddeld stedelijk (FSI 2-3)

Laag stedelijk (FSI 1-2)



Regime binnen straal 800m station



Eigenaren



Eigendom

Erfpacht gemeente Amsterdam

Privaat eigendom

Openbare ruimte

Particulier

en levendigheid, waardoor ook in de avond en het weekend een prettig verblijfsklimaat ontstaat. Serviced apartments is een mogelijkheid om via het overnachtingsbeleid ruimte te bieden aan internationale werknemers in Westpoort. Deze mogelijkheid wordt verder bijvoorbeeld onderzocht ten behoeve van het investeringsbesluit. Tijdelijk gebruik van leegkomend vastgoed voor (alternatieve) cultuur en experimenten in het nog te ontwikkelen Rhônepark kunnen het gebied een levendiger en meer stedelijk karakter geven. In de programmering van bedrijvigheid kan ook een relatie gelegd worden met het nieuwe jachtbouwcluster in het havengebied aan de overzijde van de Basisweg.

In Ruimte voor de Economie van Morgen, de economische uitwerking van Koers 2025, wordt Sloterdijk 2 als kansrijk gebied gezien. De inschatting is dat ruim een verdubbeling van het bestaande volume, dat circa 92.000 m^2 bedraagt, mogelijk moet zijn. Het bedrijvenaandeel blijft dominant. Ruim 60% zal uit stadsverzorgende bedrijvigheid bestaan, inclusief creatieve industrie, broedplaatsen en vakonderwijs, bij voorkeur uit de transformatiegebieden. Het is een uitdaging het 'werkkarakter' zichtbaarder te maken in de plinten. Gestreefd wordt om via een divers aanbod, zowel qua betaalbaarheid als grootte, ondernemers de kansen te bieden een bedrijvencarrière te maken binnen Sloterdijk 2 Zuid. Circa 10% wordt ingevuld met horeca, cultuur en leisure, die samen met andere voorzieningen met name aan de stadsentreeroutes worden gesitueerd (Basisweg en Rhôneweg). Een nieuwe toevoeging is de winteropvang met 1000 m^2 bvo als maatschappelijke voorziening. Onderzocht wordt of het past binnen de geldende milieucontouren.

4.2.4 Infrastructuur en openbare ruimte

Verkeer

Hoewel de hoofdstructuur intact blijft, vraagt de transformatie naar een stadsentree een nieuwe blik op de openbare ruimte. Er is nu nog te weinig aandacht voor de positie van voetgangers en fietsers. Vooral bij de kruispunten ontbreekt het aan stedelijke compactheid en oriëntatie. Het streven is stadsentreeroutes te maken, met goede aanhechtingen op de omliggende wegen en straten die tegelijkertijd de werkfuncties met laad- en losmogelijkheden mogelijk maken.
Daarbij is behoud en verbetering van de bereikbaarheid een belangrijk uitgangspunt. Zo zou de voorgestelde extra westelijke afrit van de Basisweg naar de ventweg het kruispunt Basisweg-Radarweg kunnen ontlasten. Of het programma qua verkeers-

capaciteit mogelijk is, wordt onderzocht in het kader van het stedenbouwkundig plan en in het grotere verband geplaatst in het mobiliteitsonderzoek Westflank dat gereed zal zijn in het najaar van 2019. (zie afbeelding hoofdstructuur autonetwerk - voorstel op bladzijde 21)

Groen

De nu nog onbestemde groene zone tussen het spoor en de Rhôneweg kan een belangrijk troef worden in het upgraden van het gebied. Het is groot genoeg om een nieuw leven te krijgen als stadspark: het Rhônepark. Als compact groengebied met een aantrekkelijke inrichting, kan het een fijne plek zijn voor de werknemers en bezoekers van bedrijven en op de langere termijn voor de bewoners van Haven-Stad. Sloterdijk Centrum, Slotrdijk I en Sloterdijk II krijgen een vrijwel kruisingsvrije fietsverbinding aan de noordzijde van het spoor die het nieuwe Groot Westerpark met de Brettenzone en het buitengebied verbindt.

Parkeren

In het huidige bestemmingsplan geldt een parkeernorm van 1:125 m^2 bvo. In het stedenbouwkundig plan wordt bezien of deze hoge parkeernorm aangepast kan worden voor bedrijven. Dit geldt ook voor de toe te voegen kantoormeters nabij het station. Onderzocht wordt of de norm uit de Parkeernota van B-locatie naar A-locatie kan worden aangepast. Voor Sloterdijk 2 Zuid wordt ingezet op collectief inpandig parkeren op eigen terrein voor werknemers en bezoekers. Dit geldt voor zowel auto's als voor fietsen en scooters. Parkeren voor bezoekers zal slechts gedeeltelijk op straat gaan plaatsvinden. Het voornemen is om in de toekomst een vorm van parkeerregime in te voeren.

4.2.5 Duurzaamheid

Het streven is om duurzaamheidsmaatregelen zoveel mogelijk op blokniveau te organiseren. Deze schaalgrootte maakt collectieve oplossingen zoals parkeren, waterbuffering en energiesystemen noodzakelijk. Bij een collectieve warmte- en koudevoorziening (bijvoorbeeld een collectief bronnet en/of WKO) en warmteopslag (bijvoorbeeld ondergrondse buffervaten) kan de ondergrond efficiënter worden gebruikt en kan er een meer uitgebalanceerd systeem ontstaan. Daarnaast is het in het kader van rainproof belangrijk dat de blokken minstens waterneutraal worden ontwikkeld.

Duurzaamheidsmaatregelen worden zoveel mogelijk in samenspraak met de eigenaren van Sloterdijk 2 Zuid ontwikkeld. Het toetsingskader voor deze maatregelen is het in de bijlage geformuleerde duurzaamheidskader. De ambitie is om te streven naar BREAAM Excellent. De bouwregels worden in het stedenbouwkundig kader, de ontwikkelovereenkomsten en juridisch planologisch verder uitgewerkt.

4.2.6 Milieu

Groepsrisico's

In een bedrijventerrein moet rekening gehouden worden met milieu-aspecten. Of een MER opgesteld moet worden voor dit gebied wordt onderzocht in het kader van het Investeringsbesluit.
In de nabijheid van activiteiten met gevaarlijke stoffen, zoals een aardgasleiding of wegtransport, moet de kans en het effect van een ramp worden beperkt. De kans op een groot aantal slachtoffers wordt onder andere uitgedrukt in het Groepsrisico. Hoe meer personen zich binnen het invloedsgebied van een risicobron bevinden hoe hoger het Groepsrisico. Het Amsterdamse beleid schrijft voor dat het groepsrisico in beginsel onder de oriënterende waarde blijft (= 1). Dat kan door de kans op een ramp te verkleinen en/of het aantal personen in het invloedsgebied te beperken. De aanvaardbaarheid van het resterende groepsrisico dient de gemeente te verantwoorden.
Voor Sloterdijk 2 Zuid is al een verkennende kwalitatieve risicoanalyse (QRA) gedaan naar de effecten op het groepsrisico van de verdichtingsopgave[1]. De eerste indruk is dat de Bevi-bedrijven[2] ten noorden van de Basisweg ver genoeg van het plangebied liggen om het groepsrisico laag te houden. De bedrijven zullen dan ook geen beperking ondervinden van de verdichting van Sloterdijk 2 Zuid. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Basisweg heeft wel direct invloed op de verdichting. Er wordt met de Omgevingsdienst, met het Havenbedrijf en RWS nagegaan hoe de risico's voor de komende jaren ingeschaald moeten worden en eventueel teruggebracht kunnen worden. Bijvoorbeeld goede vluchtroutes en technische maatregelen om de gebruikers van gebouwen te beschermen.

De hogedruk aardgasleiding langs de Rhôneweg brengt een beperkt groepsrisico met zich mee. In de huidige situatie wordt de oriëntatiewaarde niet overschreden. Het leidingdeel met het hoogste groepsrisico ligt bij het plangebied. In samenspraak met de Gasunie en de Omgevingsdienst is een brongerichte aanpak voorgesteld met ten dele overkluizing en administratieve maatregen, zoals een graafverbod en toezicht bij graafwerkzaamheden.

1 Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleiding, transport over het spoor, de weg en Bevi inrichtingen, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, 12 maart 2019

2 Bevi: Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen: beschermen van mensen in de buurt van bedrijf met gevaarlijke stoffen door instellen van een risico-contour rondom de inrichting.

4.2.7 Ontwikkelstrategie

In het kader van het Investeringsbesluit zal een uitgebreide ontwikkelstrategie worden opgesteld. Ruim 50% van de grond is in erfpacht uitgegeven en twee blokken zijn vrijwel volledig in particulier grondbezit. Er zijn meer dan 30 vastgoed-eigenaren. Sommige blokken hebben slechts enkele eigenaren, zoals blok 1. Andere blokken hebben tientallen eigenaren. Omdat de eigendomssituatie versnipperd is, is ervoor gekozen om de ontwikkeling op basis van co-creatie te doen. Gemeente, erfpachters en particuliere grondeigenaren stellen samen een stedenbouwkundig plan op, waarbij de gemeente de regierol heeft. Een gedeelde opgave die te beschouwen is als een vorm van publiek-private samenwerking.

Die samenwerking is het cement voor het hele proces en zal zich doorzetten tot en met de uitvoeringsfase. Uitgangspunt is dat de grondeigenaren en erfpachters straks zelf op blokniveau gaan herontwikkelen.

Op basis van de ruimtelijke en programmatische condities in het stedenbouwkundig plan, zal in een latere fase voor elk blok een pakket aan afspraken en maatregelen worden vastgelegd. Deze zullen vooral financieel van aard zijn, maar bijvoorbeeld ook de juridisch-planologische insteek wordt per blok bepaald. Er komt met het oog op de nieuwe Omgevingswet waarschijnlijk geen nieuw bestemmingsplan. Het ligt meer voor de hand om op blokniveau een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure te doorlopen indien voor de ingangsdatum van de nieuwe Omgevingswet (1 januari 2021) de procedure is gestart.

De herontwikkeling wordt ingezet voor de periode 2020-2030. Blok 1 (aan de stationszijde) en blok 5 zijn als eerste aan de beurt. Voor blok 1 is een intentieovereenkomst gesloten. In blok 5 is met een concept-erfpachtuitgifte voor een maaktoren een concrete stap gezet. De blokken 2, 3 en 4 moeten de blokgesprekken nog worden opgestart.

4.2.8 Conclusies en beslispunten

Sloterdijk 2 Zuid maakt straks deel uit van de nieuwe westelijke stadsentree met aansluiting op Sloterdijk Centrum. De uitgangspunten van deze visie gaan afwijken van het huidige bestemmingsplan en de structuurvisie. Voor Sloterdijk 2 Zuid wordt een stedenbouwkundig plan en een investeringsbesluit opgesteld. De kern van de opgave bestaat uit:

- Transformatie van een traditioneel bedrijventerrein naar een levendige, gemengde stadsentree met bedrijven, kantoren, voorzieningen en Cultuur.
- Verdichten van programma van de huidige 92.000 m^2 bvo naar minimaal 201.600 m^2 bvo en maximaal 279.000 m^2 bvo. Met deze verdichting neemt het huidige aantal arbeidsplaatsen van



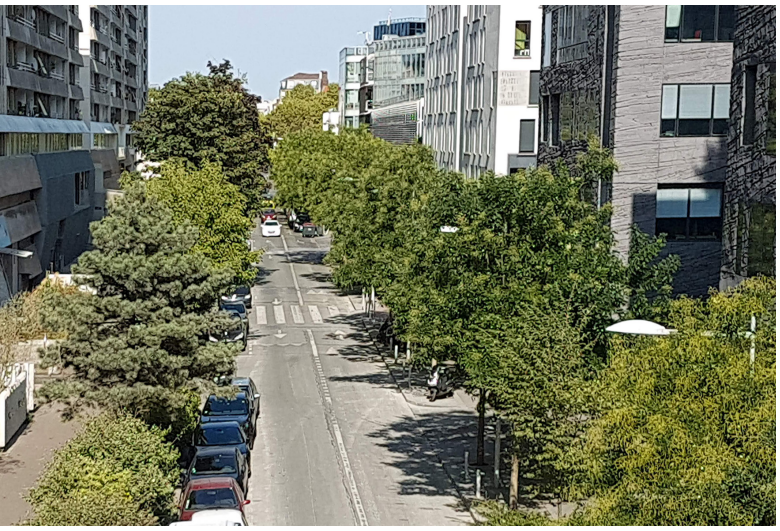
Referentiebeeld: Bedrijfsplint Autoverhuur Tokyo, Drive to Go



Toekomstig Rhônepark

Referentiebeelden:

Tussenstraten



Kleurrijke spoorzone





Horecagelegenheid/attractie in het park



Parc Francois Mitterrand, Saint Etienne

900 toe naar in potentie maximaal 7.815 arbeidsplaatsen. (Zie programmatabel op pagina 32)

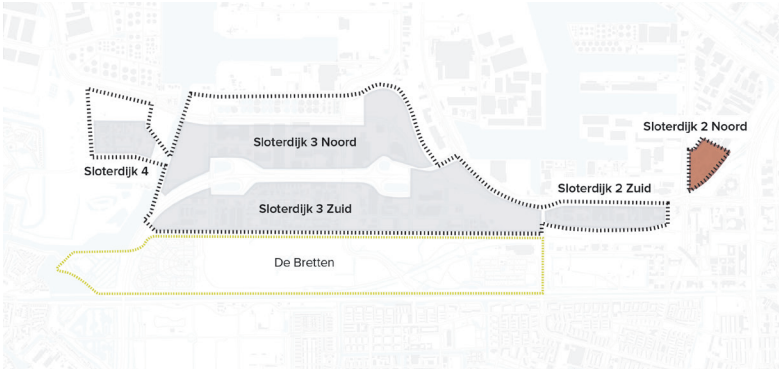
- In het stedenbouwkundig plan volgt een nader toelichting op de programmamix per blok door middel van blokpaspoorten.
- Toevoeging van het kantoorprogramma in blok 1 en 2 in verband met de ligging nabij Station Sloterdijk. De maximale korrelgrootte van een kantoor is 10.000 m^2 bvo. De minimale dichtheid is FSI 2 en het maximale FSI is 4.
- Het programma-onderdeel serviced appartments is in verkenning. Hiertoe wordt nieuw beleid ontwikkeld en parallel hieraan wordt een kleinschalige pilot gestart in blok 5 in de makerstoren.
- Handhaving van de basisstructuur, een lineair grid, waarbij onderzocht wordt of de rooilijn langs de ventweg van de Basisweg 8 meter in noordelijke richting kan worden opgeschoven.
- Er geldt een minimale bouwhoogte van 12 meter. De maximale bouwhoogte aan de Basisweg is circa 60 meter en aan de Rhôneweg circa 40 meter. De hoogtes van de plinten worden aan de Basisweg gesteld op 18 meter en aan de Rhône-weg 12 meter. Het gebied moet herkenbaar blijven als een innovatief bedrijventerrein met een stedelijk karakter waarin de entreefunctie naar de stad duidelijk wordt vanaf blok 5.
- Parkeren dient opgelost te worden op eigen terrein. Er dienen gezamenlijke parkeeroplossingen op blokniveau gecreëerd te worden. Onderzoeken van de aanpassing van de norm uit de Parkeernota van B-locatie naar A-locatie.
- Een kwaliteitsslag in de openbare ruimte: stadsentreeroutes met goede aanhechtingen op de omliggende wegen en straten, die tegelijkertijd de werkfuncties met laad- en losmogelijkheden mogelijk maken.
- Energie-opwekking door warmte koudeopslag zal op blokniveau georganiseerd worden.
- Er wordt gestreefd naar een circulaire bouwmethodiek en naar adaptieve bouwstructuren.
- Herinrichting van de groene zone tussen spoor en Rhôneweg tot het Rhônepark, met een hoge verblijfskwaliteit en met ruimte voor horeca en culturele activiteiten.
- Toepassen van de duurzaamheidskaders uit de bijlage bij het maken van afspraken met de vastgoedeigenaren.
- Gemeente en vastgoed- en grondeigenaren werken in het ontwikkelingsproces intensief samen. Samenwerkingsovereenkomsten worden bij voorkeur op blokniveau aangegaan.

4.3 Stadsentree: Sloterdijk 2 Noord



4.3.1 Inleiding

Sloterdijk 2 Noord is een gemengd bedrijventerrein pal langs de A5. Het vormt de zuidelijke punt van een groter gebied, tussen de A5, Westhavenweg en het havengebied. Er zijn verschillende types bedrijven gevestigd. De meest voorkomende sectoren zijn advisering en onderzoek, informatie en communicatie, groothandel en stadsservice gerichte activiteiten. In het huidige bestemmingsplan is de maximaal toegestane milieucategorie 4.1. Op dit moment zijn er geen bedrijven in deze milieucategorie. De maximaal toegestane bouwhoogte is 40 meter met uitzondering van de Milleniumtoren. Die toren rijst met bijna 100 meter als een boegbeeld op.



Ligging Sloterdijk 2 Noord

4.3.2 Uitgangspunten en ambities

- Onderzoeken of de locatie mogelijk benut kan worden voor de ontwikkeling van een Total Hub. Hierin komen verschillende vormen van vervoer samen: overslag van grote vrachtwagens waarvan de lading voor de stad is bestemd, een elektrisch oplaadcentrum, een moderne GVB-garage, P+R, een remise voor touringcars en fietsdepot. Er is ook een combinatie met het hoofdkantoor van GVB denkbaar.

- Opheffen van de geïsoleerde ligging van Sloterdijk 2 Noord, door aansluiting te zoeken bij het centrummilieu van Sloterdijk Centrum.
- Verdichting op bestaande kavels, in samenspraak met de eigenaren en erfpachters. In nieuwe en aantrekkelijk vormgegeven gebouwen worden zoveel mogelijk functies gestapeld.
- Investeren in een aangename en functionele openbare ruimte. In aansluiting op de gebouwen en functies in het gebied, met aandacht voor verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Waarbij het profiel van de Donauweg onderzocht wordt voor langzaam verkeer.

4.3.3 Ruimtelijke opbouw en programma

De grote infrastructurele gebaren van de A5, het spoor, de Radarweg en de Basisweg bepalen de structuur van het gebied. De interne ontsluiting loopt via de Donauweg, de centrale as in het gebied, die 8 forse bedrijfskavels bedient. Om een betere verbinding met Sloterdijk Centrum tot stand te brengen, ligt de opgave voor een groot deel in het 'verzachten' van de barrièrewerking van de hoofdinfrastructuur. De kruising Basisweg-Radarweg vormt daarbij de grootste uitdaging.

Het is nog moeilijk om Sloterdijk 2 Noord als onderdeel van de nieuwe stadsentree te zien, maar de opgave voor integratie met Sloterdijk Centrum begint hier. Hoewel achter de sporen is het hooguit 10 minuten lopen naar het stationsgebied. In het verlengde van het bestaande Vervoerscentrum van Port of Amsterdam is het een plek waar stad en haven elkaar bijna raken. Die positie maakt Sloterdijk 2 Noord bij uitstek geschikt om op termijn door te ontwikkelen naar een modern vervoers- en overslagcentrum.

Als resultaat van de stakeholdersessies staat Sloterdijk 2 Noord inmiddels op de kaart als mogelijke locatie voor een prototype Total Hub. Er wordt onderzocht of deze ontwikkeling vanuit het oogpunt van distributie en grondpositie haalbaar is en wat de consequenties voor het gebied zijn.

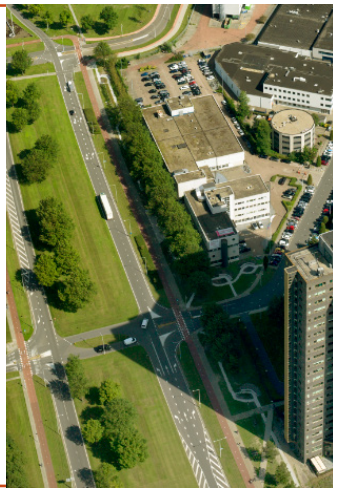
Bij dit onderzoek zijn onder meer intensief betrokken afdeling Verkeer en Openbare Ruimte van de gemeente Amsterdam en de vervoersbedrijven.

4.3.4 Infrastructuur en openbare ruimte

De verkeersruimte en openbare ruimte vragen om een verbeterslag. Vanwege de ruime verkeersarealen en de nadruk op auto en vrachtauto, ervaren de huidige gebruikers knelpunten op het gebied van veiligheid voor fietsers en voetgangers, onder meer op de kruising Radarweg-Donauweg en de moeilijke, zeer lange oversteek van de Basisweg. Verder zijn er klachten over parkeeroverlast van forenzen, die gebruik maken van het gratis parkeerregime.

Kans voor in de toekomst: versmalling Radarweg

In de toekomst zou versmalling van de middenberm van de Radarweg mogelijk zijn. De weg kan dan ook aan de westzijde op stedelijke wijze worden bebouwd. Voor voetgangers is een compacte en aantrekkelijke kruising van Basisweg en Radarweg belangrijk, waarbij de bereikbaarheid van Sloterdijk 2 Noord vanaf Station Sloterdijk wordt verbeterd.



In het huidige bestemmingsplan geldt voor de bedrijven een parkeernorm van 1:125 m² bvo. In het stedenbouwkundig plan wordt bezien of deze hoge parkeernorm aangepast kan worden voor bedrijven. Onderzocht wordt of de norm uit de Parkeernota van B-locatie naar A-locatie kan worden aangepast. Parkeren wordt inpandig opgelost op eigen terrein voor medewerkers en bezoekers. Dit geldt zowel voor auto's als voor fietsen en scooters. In de loop van de tijd zal een vorm van parkeerregime worden ingevoerd. Parkeerdruk in het gebied kan verminderd worden met de toevoeging van een Park & Ride in de Total Hub.

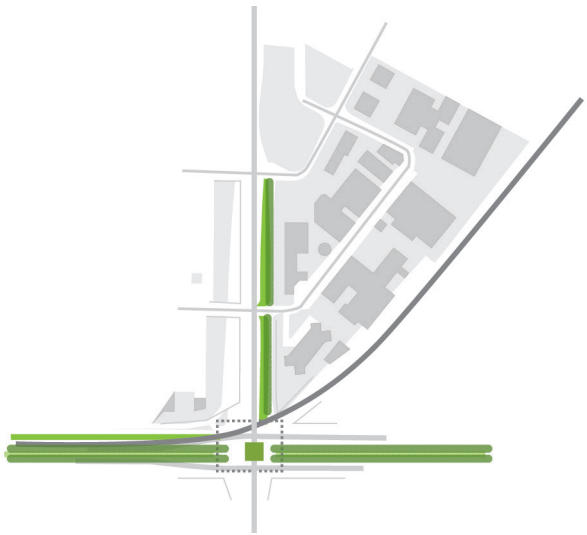
Programma Sloterdijk 2 Noord	Huidige situatie	Nieuwe situatie minimaal	Nieuwe situatie maximaal	Nieuwe situatie maximaal (perc.)	Arbeidsplaaten, bezoekers (max.)
Bedrijven Waarvan transparante plint	27.600	77.750 4.750	90.000 4.750	54%	1.800
Creatieve industrie*	8.500	17.000	21.500	13%	715
Kantoor, hoofdfunctie	46.500	46.500	46.500	28%	2.300
Horeca	400	1.000	1.500	4%	50
Totaal	83.000	142.250	159.500	100%	4.865

Legenda
Oranje - bedrijven
Blauw - kantoren
Groen - overige voorzieningen.

* Creatieve Industrie: Een hoogwaardig bedrijfsgebouw waar tastbare, innovatieve en creatieve producten worden gemaakt die niet in een kantooromgeving gemaakt kunnen worden. Het gebouw kenmerkt zich door een versterkte vloer, hoge plafonds, vrije overspanningen, laaddeuren en logistieke bereikbaarheid.



Context



Openbare ruimte

4.3.5 Duurzaamheid

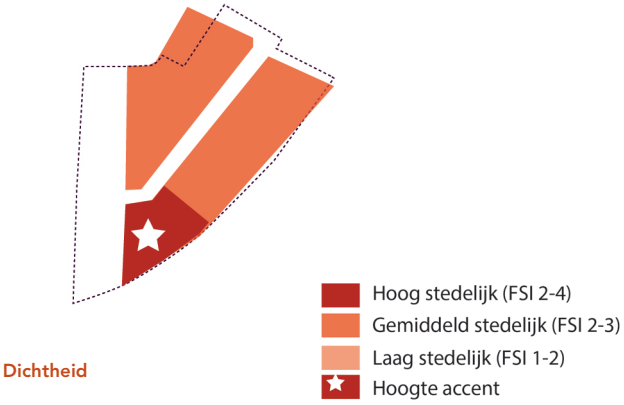
De duurzaamheidskaders die de bijlage zijn opgenomen, zijn van toepassing in dit deelgebied. Wanneer de vestiging van de innovatieve Total Hub wenselijk en haalbaar is, kan vanuit dit gebied een belangrijk bijdrage worden geleverd aan de doelstelling voor een emissievrije stad.

4.3.6 Ontwikkelstrategie

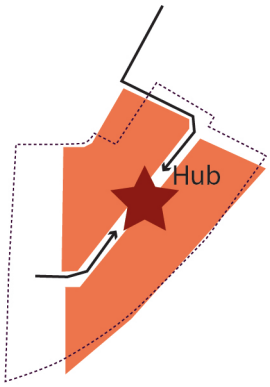
De ontwikkeling van Sloterdijk 2 Noord kent twee ambities: een programmatische verdichting met een verbeterslag in de openbare (verkeers)ruimte, en de ontwikkeling van een innovatieve Total Hub. Beide ambities komen samen in de opdracht aan het projectteam om een stedenbouwkundig plan op te stellen. De uitwerking van een prototype hub is een opdracht van het bestuur; eind 2019 moeten er businesscasemodellen gereed zijn (vastgoed, grondexploitatie en vervoerswaarde). Het besluit over de hub zal afhangen van verschillende factoren: de visie op logistiek en GVB-locaties in de stad, omgevingscondities en afwegingen en keuzes over mobiliteit en bereikbaarheid op stedelijk niveau. Ook is het wellicht mogelijk dat het GVB-hoofdkantoor als ondersteunend kantoor wordt verplaatst van de Arlandaweg in Sloterdijk Centrum naar deze locatie, bovenop de GVB-garage. Met dit besluit wordt niet alleen de businesscase van de garage verbeterd, maar er komt ook ruimte in Sloterdijk Centrum voor de transformatie van kantoor naar woningen.



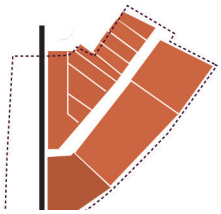
Referentiebeeld: Bronx en Brooklyn, New York City

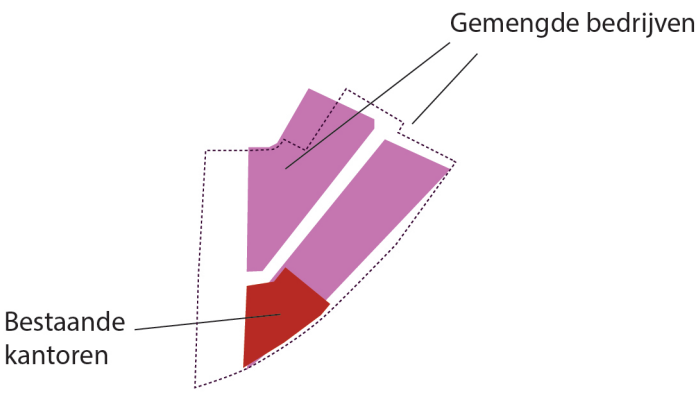


Dichtheid



Hub





Programma

4.3.7 Conclusies en beslispunten

De ambities voor Sloterdijk 2 Noord als onderdeel van de westelijke Stadsentree worden verder uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan en een investeringsbesluit. De kern van de opgave bestaat uit:

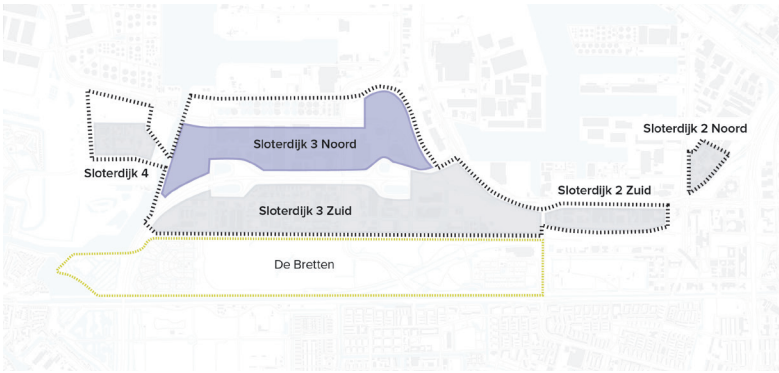
- Gefaseerde herontwikkeling van Sloterdijk 2 Noord naar een stadsverzorgend logistiek gemengd werk- en voorzieningengebied.
- Verbetering van het profiel van de Donauweg met als kenmerken een goede logistieke ontsluiting, een betere doorstroming en een aangenaam verblijfsklimaat voor fietsers en voetgangers.
- Inpassing van een prototype mobiliteitshub, de Total Hub, als overslagpunt voor emissievrije stadsdistributie en elektrisch personenvervoer. Ook wordt onderzocht of een P+R, een fietsendepot en een busbuffer in het concept kunnen worden meegenomen.
- Handhaven van het profiel als gemengd kantoren- en bedrijvengebied, met meer nadruk op de potenties als logistieke knooppunt.
- Verdichten van programma van de huidige 83.000 m^2 bvo naar minimaal 142.250 tot maximaal 159.500. Met deze verdichting neemt het huidige aantal arbeidsplaatsen van 2.050 toe naar in potentie maximaal 4.865 arbeidsplaatsen.
- Toepassen van duurzaamheidscriteria bij het maken van afspraken met de vastgoedeigenaren ten behoeve van transformatie.
- Onderzoeken van de aanpassing van de norm uit de Parkeernota van B-locatie naar A-locatie.
- Verbeterslag in de openbare (verkeers)ruimte met als doel het opheffen van verkeersonveilige situaties en barrièrewerking.

4.4 Werkplaats Sloterdijk 3 Noord



4.4.1 Inleiding

Sloterdijk 3 Noord is gedefinieerd als het bedrijvengebied ruwweg tussen de A5 en het havengebied Westpoort. Het gebied heeft zich als een logistiek bedrijventerrein ontwikkeld. Logisch gezien de ligging ten opzichte van de stad, haven en regio, met twee rechtstreekse aansluitingen op de A5. De hoofdstructuur is gedimensioneerd op een grootschalige invulling, met kavels groter dan 10.000 m^2. Grote, beeldbepalende bedrijven die zich hier hebben gevestigd zijn een distributiecentrum van Heineken en een expeditieknooppunt van TNT. Ook het fietsdepot van de gemeente Amsterdam is hier ondergebracht.



Ligging Sloterdijk 3 Noord

Kenmerkend voor Sloterdijk 3 Noord is de productie van duurzame energie. Het gebied wordt omzoomd door 12 grote windturbines met een totaal vermogen van 8 MW. Bij de Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) en het naastgelegen AEB vindt duurzame productie van elektriciteit, warmte en biogas plaats. Samen met het nabijgelegen Orgaworld (producent van biodiesel) is hier sprake van een biomassacluster. Ook worden hier rest-stromen zoals plastics op innovatieve wijze verwerkt en hergebruikt.

4.4.2 Uitgangspunten en ambities

- Voor het hele gebied geldt: doorontwikkeling en versterking van de bestaande identiteit als grootschalig, stedelijk werkgebied bij de haven, in de zwaardere milieucategorieën.
- Een exclusieve invulling als circulair cluster, met ruimte voor de energietransitie, in de noordoostzone (kavels N5 en N6).
- Inrichten van de restende kavels inclusief de N1-cluster, dit jaar nog in gebruik voor evenementen, als werkgebied gereserveerd voor bedrijven uit transformatiegebieden.
- De uitstraling en herkenbaarheid van het gebied vergroten door langs de A5 de bedrijfsbebouwing te verdichten en te stapelen.
- De herkenbaarheid vanaf de hoofdwegen Westpoortweg, Dortmuiden, Australiëhavenweg en Luvernes vergroten door gerichte oriëntatie van bedrijfsgebouwen en landmarks.
- Gezien de te verwachten schaarste aan bedrijfsterreinen, zeker met mogelijkheden voor de zwaardere milieucategorieën, waar mogelijk intensiveren en experimenteren met gestapelde bedrijfsgebouwen.
- Meer aandacht besteden aan leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte: intensiever, meer groen, bereikbaarder en beheer op zwerfafval en gebruik als stallingsplaats.
- Zorgen voor een betere en fijnmazige inbedding van fiets- en wandelroutes in het gebied.

4.4.3 Ruimtelijke opbouw en programma

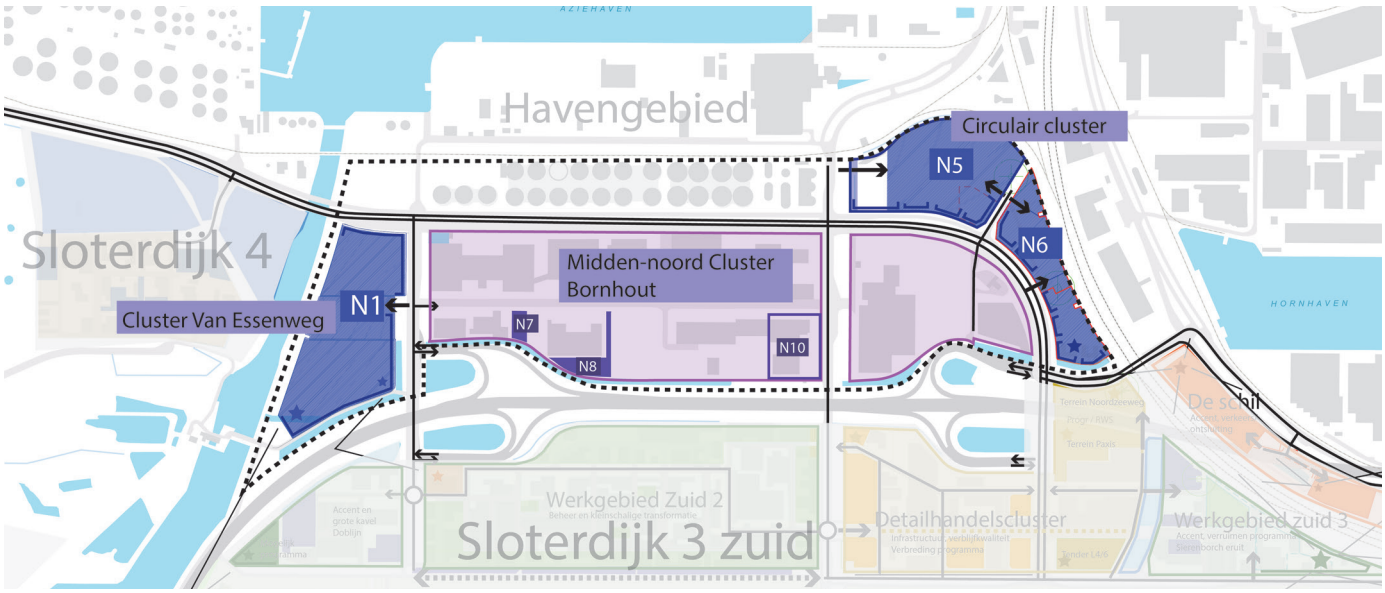
Sloterdijk 3 Noord is grootschalig opgezet. De structuur past bij die grootschaligheid en is functioneel op het gebied van bereikbaarheid en veiligheid. De wegen zijn ruim opgezet en geschikt voor zwaar verkeer, zodat de logistieke bedrijven goed kunnen worden bediend en het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt geaccommodeerd. Er zijn hier verscheidene grote, nog niet uitgegeven kavels te vinden.

Sloterdijk 3 Noord kent langs alle zijden een duidelijke begrenzing. Aan de noord- en zuidkant zijn die bepaald door respectievelijk de Westpoortweg en de A5. Aan de westkant vormt de verbindingsvaart tussen Afrikahaven en de Haarlemmertrekvaart een relatief zachte overgang. Langs de oostzijde ligt het Hemspoor.

Dwars op de A5 lopen drie noord-zuid georiënteerde wegen: Dortmuiden, Australiëhavenweg en Luvernes. Dortmuiden en Luvernes takken aan op de A5. De Australiëhavenweg is via de Bretten verbonden met de Haarlemmerweg. Binnen de hoofdopzet zijn van west naar oost drie clusters te onderscheiden. De kleur en de programmatische ruimte worden hieronder per deelgebied toegelicht.

Cluster Van Essenweg - N1 (11,4 ha)

In het verleden heeft deze kavel onder meer dienst gedaan als werkterrein voor de aanleg van de A5. Sinds enige jaren fungeert ze als pilot-evenemententerrein voor vooral grootschalige 'dance-events'. Het gemeentebestuur heeft besloten om de evenementenstatus af te bouwen, waarmee een groot oppervlak beschikbaar komt voor invulling als bedrijventerrein. Het terrein leent zich voor bedrijven uit de transformatiegebieden die niet of moeilijk mengbaar zijn met woonfuncties. Er wordt een hoge dichtheid nagestreefd met een FSI van rond de 1, met de mogelijkheid om daar waar stedenbouwkundig gewenst hoogteaccenten toe te voegen. Dat is eerder haalbaar in de vorm van collectieve concepten, zoals bedrijfsverzamel-



Sloterdijk 3 Noord	kavelnummers	oppervlak in ha	min. programma bvo fsi = 0,5	max. programma bvo fsi = 1
Lege kavels: Circulaire economie	N5, N6	12,80	64.000	128.000
Lege kavels: Vervangingsvraag	N1, N7, N8	12,40	62.000	124.000
Totaal		25,20	126.000	252.000

gebouwen, dan op basis van een individuele verkaveling. De zuidwestpunt leent zich voor een landmark als entree voor Sloterdijk. De ontsluiting van de kavel, die nu één toegang kent, vraagt nadere studie, evenals de samenhang met Sloterdijk.

Midden-noord Cluster Bornhout - N7, N8 (1 ha)

Te handhaven als grootschalig opgezette cluster voor bedrijven met een logistieke signatuur. De twee nog vrije, kleinschalige kavels, N7 en N8, blijven bij voorkeur gereserveerd voor bedrijven met een hoge milieucategorie uit de transformatiegebieden, al dan niet met een logistiek karakter. Het fietsdepot op kavel N10a, is een extensieve invulling van deze kavel en wordt bij voorkeur vrijgemaakt voor een bedrijf dat aansluit bij het bestaande profiel. Verplaatsing naar de nog te ontwikkelen Total Hub op Sloterdijk 2 Noord wordt onderzocht. De kavel leent zich voor een markering met een gebouw dat de bouwhoogte maximaal benut, met het vizier op de A5 gericht.

Naar het oosten toe domineert het expeditieknooppunt van PostNL. De toekomstige vestiging van het Veiligheidshuis, het op het havengebied gerichte centrum voor calamiteiten en veiligheidsdiensten, geeft het gebied een bijzonder accent. Langs de Australiëhavenweg zijn mogelijk nog kansen voor gronduitgifte op kavel N10, een atypische langgerekte strook. Optimalisaties kunnen worden meegenomen in de lopende ontwerpopgave voor de herinrichting van de Australiëhavenweg.

Circulair cluster Wolvers - N5, N6 (12,8 ha)

De N5/N6 kavels zijn door hun ligging bij uitstek geschikt voor circulaire industriële activiteiten en de energietransitie. In de directe omgeving bevinden zich bedrijven met een circulair profiel, het gebied heeft een hoge milieucategorie (categorie 5) en er zijn voorzieningen als warmte, stoom en CO_2. De combinatie van beleidsdoelstellingen en marktvraag rechtvaardigt een exclusief op circulariteit gerichte benadering. De op dit doel te modelleren uitgiftestrategie zal in samenwerking met Port of Amsterdam vorm moeten krijgen. Dat geldt ook voor de verkaveling en ontsluiting. Een op de Westpoortweg gerichte voorkant draagt bij aan de herkenbaarheid van het gebied als voorbeeldcluster voor een circulaire industriële toekomst. In 2019 worden 6 windmolens vervangen door



Australiëhavenweg

4 windmolens met een hoger wattage. Deze windmolens hebben hindercontouren waardoor alleen arbeidsextensieve bedrijvigheid mogelijk is.

4.4.4 Infrastructuur en openbare ruimte

Verkeer, parkeren en openbaar vervoer

De heldere verkeersopzet van hoofdwegen in Sloterdijk 3 Noord (Westpoortweg, Dortmuiden, Australiëhavenweg en Luvernes), biedt een goede basis voor verdere ontwikkeling van het gebied. De verkeersontsluiting van de clusters N1, N5 en N6 kan hier goed op worden aangetakt. Middels een interne verkeersstructuur kunnen de toekomstige kavels binnen deze clusters worden ontsloten.

In aansluiting op het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam (Parkeernota 2017), vindt parkeren in principe op de eigen kavels plaats. Parkeren in de openbare ruimte wordt zo veel mogelijk beperkt. Bij nieuwe uitgiftes wordt op maat beoordeeld wat op het gebied van parkeren nodig is. De CROW-normen zijn leidend.

Beoogd wordt om het gebied voet- en fietsvriendelijker te maken. De visie zet daarom in op een verdichting van het fietsnetwerk en het sterker verbinden van Sloterdijk 3 Noord met het fietsnetwerk van de Bretten en het havengebied. Daarnaast wordt gestreefd naar een verbetering van het voetpadennetwerk, met name rond bushaltes.

Met de bestaande busverbindingen, streeklijn 382 tussen IJmuiden en Sloterdijk en spitslijn 231, bedient het openbaar vervoer het gebied. Gezien de plannen voor verdichting is in de toekomst een hogere frequentie gewenst. In relatie tot de invulling van de nu nog lege kavel N1 en het circulaire cluster is het eventueel nodig om de lijnvoering en haltering aan te passen. Het voorstel tot verbetering van de ontsluiting met het openbaar vervoer is te lezen op bladzijde 24.

Openbare ruimte

De openbare ruimte van Sloterdijk 3 Noord hangt sterk samen met die van het havengebied. Het behouden of versterken van de stoere uitstraling is een gemeenschappelijke opgave voor de Sloterdijken en het havengebied en markeert de eigen identiteit van dit deelgebied binnen Sloterdijk West.

Het integraal doorontwikkelen van een groenblauw netwerk, naast een goed functionerend en toekomstbestendig verkeersnetwerk, is in potentie



Toekomstig circulair cluster

goed mogelijk. De aanwezigheid van relatief veel open ruimte in het hoofdwegennet biedt kansen. Bijzondere aandacht is nodig voor een beter verblijfsklimaat en betere routering voor de voetganger en fietser.

Kabels en leidingen
In Sloterdijk liggen hoofdleidingen en secundaire leidingen. De hoofdleidingen liggen veelal in eerder aangewezen tracés in de brede bermen langs de hoofdroutes. De secundaire leidingen liggen vrijwel overal, zoals gebruikelijk, tussen de panden en kavels in de openbare ruimte. Onder de hoofdleidingen vallen persleidingen, Gasunieleidingen en warmteleidingen, maak ook de 50 Kv-kabels van Alliander (zie tekening bijlage 7)

Onder de secundaire kabels en leidingen vallen de Waternetleidingen en de leidingen van Liander. De secundaire kabels en leidingen kunnen middels de in Amsterdam bekende 'wenstracéprocedure' verlegd worden.

Op dit moment is Linde/OCAP bezig met de ontwikkeling van een leiding ten behoeve van het CO_2- transport. Deze leiding moet de bestaande leiding (eindigend nabij Daveren) verbinden met het terrein van AEB aan de Australiëhavenweg. Kabels en leidingen zetten het gebied (openbare ruimte) op slot. De opgave is slimmer en efficiënter met kabels en leidingen om te gaan, zodat ruimte ontstaat voor ruimtelijke kwaliteit en/of verdichting.

4.4.5 Duurzaamheid
In Sloterdijk 3 Noord ligt met de ontwikkeling van het circulaire cluster een uitgelezen kans om substantieel aan het duurzaamheidsprofiel van het gebied bij te dragen. De inzet is om ruimte te bieden aan startende, innovatieve partijen die reststromen en 'afval' gebruiken als input voor hun productieproces. In de huidige visie zou het N5-kavel, later uitgebreid met het N6-kavel, daarin een grote rol kunnen spelen, mede gezien de nabijheid van de RWZI van Waternet en AEB. In de directe omgeving van AEB zijn ook nog eens bedrijven gevestigd die het begin vormen van de circulaire economie in Westpoort, zoals Orgaworld, Simadan en Chaincraft. Deze bedrijven winnen grondstoffenelementen uit afval terug, die lokaal door andere bedrijven worden verwerkt.

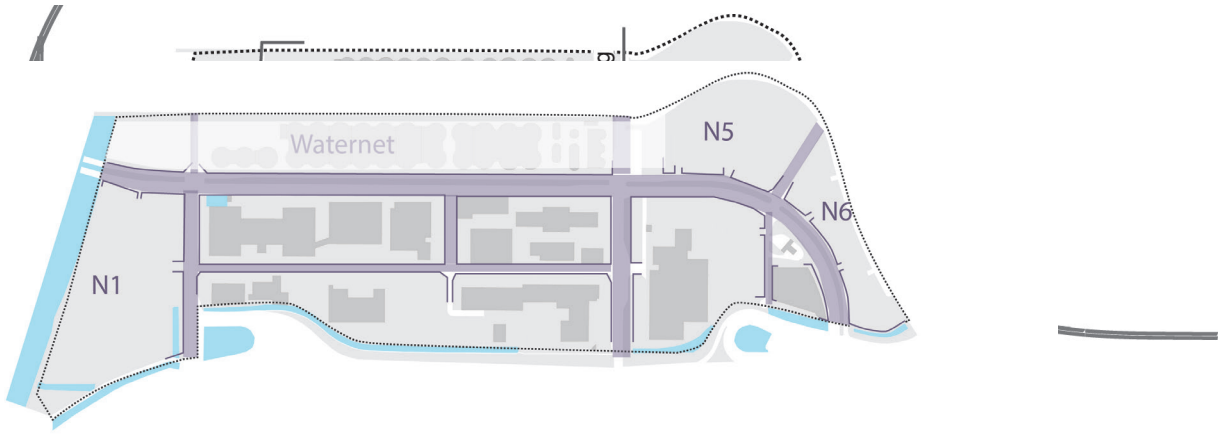
4.4.6 Ontwikkelstrategie
Aanpassing van beleid
Het kader voor de ontwikkeling van Sloterdijk 3 Noord is vastgelegd in het Stedenbouwkundig Plan 2006 en de daarbij horende grondexploitatie. Dit biedt voldoende houvast en financiële armslag om de lopende ontwikkelingen te faciliteren. Actualisatie van het stedenbouwkundig plan is nodig om de verkaveling van de N1-kavel en de circulaire clusters flexibel te kunnen invullen.

Uitgifteregime
Bij de toewijzing is het van belang om ruimte te bieden aan bedrijven in de circulaire economie en zwaardere bedrijven uit de transformatiegebieden. Vooral de N1-kavel kan hier een sleutelrol vervullen. Ook kunnen eventueel nog andere locaties in het gebied worden vrijgemaakt, bijvoorbeeld de locatie van het fietsdepot.

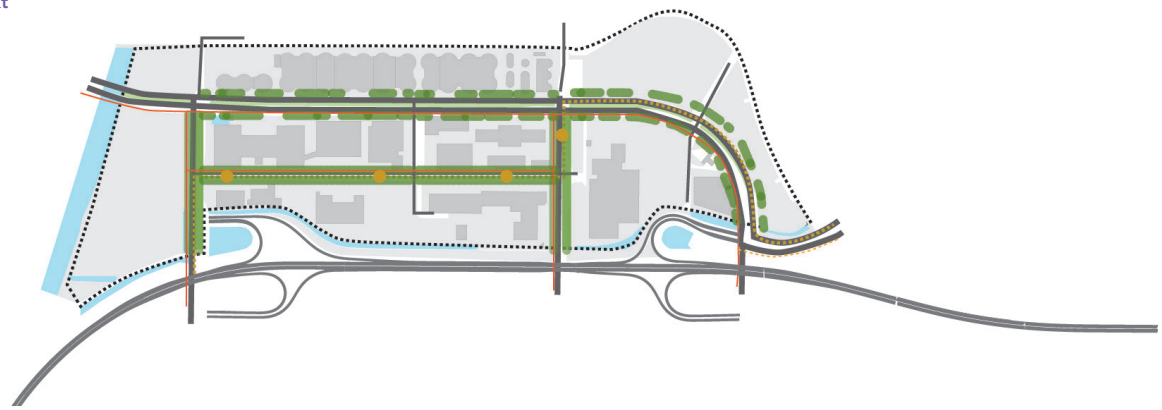
Met het oog op deze opgave zal een strikt uitgifteregime gehanteerd worden. Alleen bedrijven die niet of moeilijk mengbaar én stadsverzorgend zijn (milieucategorie van 3.2 tot en met 5), komen in aanmerking voor vestiging in Sloterdijk 3 Noord. Bedrijven die eventueel mengbaar zijn en/of ook in een gebied passen met lagere milieucategorieën en kleinere kavels, worden doorverwezen naar Sloterdijk 4 en Sloterdijk 3 Zuid. Voor de transformatieopgave wordt de N1-kavel gereserveerd. Bij de 1 op 1 uitgifte wordt een 100% reservering voor bedrijven uit transformatiegebieden voorgesteld, waarbij op jaarlijkse basis wordt geëvalueerd of dit percentage moet worden aangepast. Bij tenders geldt een ondergrens van 50% voor de bedrijven uit de transformatiegebieden.

Verdichting
De schaarse ruimte afgezet tegen de enorme behoefte, vraagt van bedrijven een nieuwe benadering van hun huisvestingsopgave. Daar waar nu noch extensief opgezette bedrijfspanden de norm zijn, zal naar gestapelde vormen moeten worden toegewerkt. Met kaveltenders die stapeling belonen, kan verdichting worden gestimuleerd. Via voorlichting moet meer bekendheid worden gegeven aan het feit dat de meerkosten van stapeling worden meegewogen in het bepalen van de grondprijs. Een kavelcoach kan bedrijven helpen bij het vinden van oplossingen.

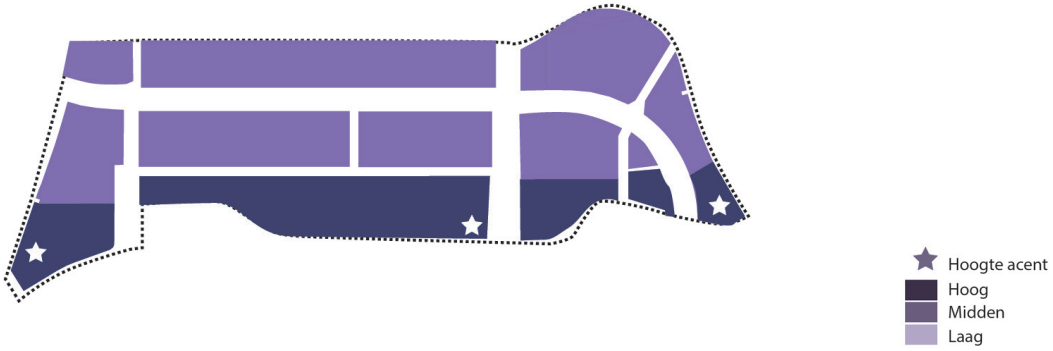
Circulaire bedrijvigheid
Voor het circulaire cluster is een benadering op maat nodig. Om de hiermee gestelde duurzaamheidsdoelstellingen te bereiken en te appelleren aan innovatieve ontwikkelingen, zijn beperkende voorwaarden contraproductief. Dus geldt hier geen selectie op herkomst en wordt weliswaar verdichting nagestreefd, maar blijft de FSI op het bestaande minimum van 0,5 gehandhaafd.



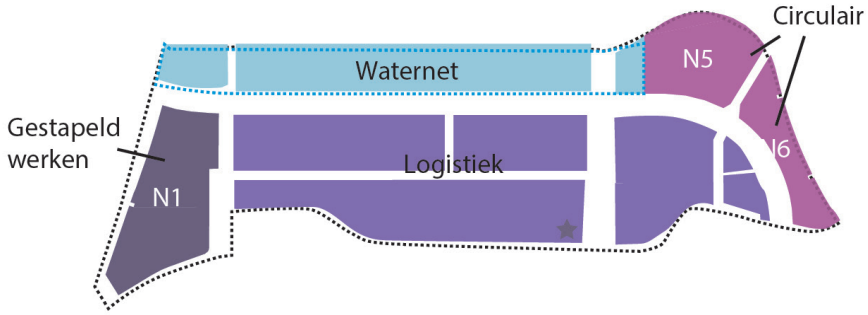
Context



Openbare ruimte



Dichtheid



Programma

4.4.7 Conclusie en beslispunten

Sloterdijk 3 Noord blijft gehandhaafd als grootschalig stedelijk werkgebied tegen het havengebied aan, waar ruimte is voor hindergevende bedrijven tot en met milieucategorie 5. Het bestaande stedenbouwkundig plan en financieel kader bieden voldoende houvast en financiële armslag voor het verder voorbereiden en begeleiden van kaveluitgiftes en voor het upgraden van de openbare ruimte. Er is een actualisatieslag in gang gezet, om het kader op basis van de nieuwste inzichten bij te stellen en om nieuwe ontwikkelingen te kunnen faciliteren. Deze zijn gericht op hogere bebouwingsdichtheden door meer stapeling, verbetering van de herkenbaarheid via landmarks en zichtbaarheid, en op meer kwaliteit in de openbare ruimte. Hierbij is speciale aandacht voor de aanleg van toekomstige kabels & leidingen (waterstof, CO_2, stoom).

Sloterdijk 3 Noord biedt ruimte en kansen voor overloop uit de stedelijke transformatiegebieden en voor een substantiële bijdrage aan de circulaire economie. In het verlengde daarvan wordt het volgende voorgesteld:

- Op de twee kavels van het circulaire cluster (N5 en N6) na: reserveren van de restende kavels (onder andere N1, N7a en N8a) voor bedrijven die niet of moeilijk mengbaar zijn met andere functies. Bij de toewijzing krijgen bedrijven uit transformatiegebieden voorrang. Minimaal 50% van het kaveloppervlak wordt hiervoor gereserveerd.
- Intensiveren van het programma in Sloterdijk 3 Noord met een minimum van 113.000 m^2 bvo naar maximaal 250.000 m^2 bvo. Daarmee neemt het huidige aantal arbeidsplaatsen van circa 1.800 in potentie toe met circa 4.700 tot 6.500 arbeidsplaatsen.
- De kavels N5 en N6 bestemmen voor de circulaire economie met ruimte voor de energietransitie.
- De wijze van selecteren van partijen voor de uitgifte van kavels volgt de procedure uit bijlage 6.
- De kavels N1 en N5 worden met besluitvorming over het ERF in het najaar van 2019 uit de strategische reserve gehaald.
- Bij de uitgifte van kavels worden de nieuwe duurzaamheidskaders gehanteerd.

4.5 Werkplaats Sloterdijk 3 Zuid

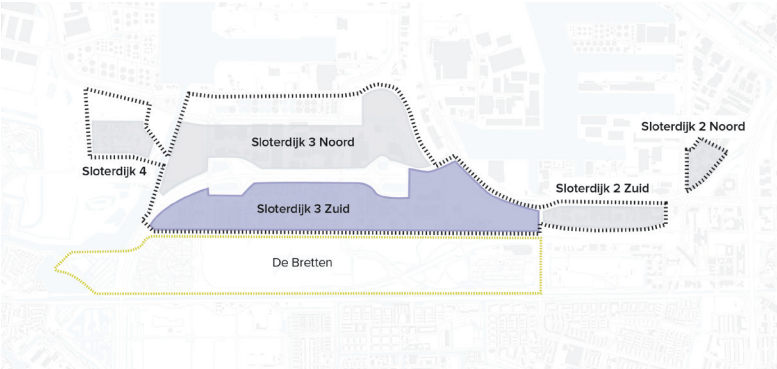


4.5.1 Inleiding

Sloterdijk 3 Zuid is een typisch stadsverzorgend bedrijventerrein, tussen de A5 aan de noordzijde en recreatiegebied de Bretten aan de zuidkant. Ten opzichte van Sloterdijk 3 Noord is het beeld pluriformer en kleinschaliger. Er zijn verschillende deelgebieden te onderscheiden met voornamelijk bedrijven, maar ook detailhandelsvestigingen en horeca:

- Werkgebied Zuid 1 en 2: het gebied tussen Australiëhavenweg en de bocht van de A5 aan de uiterste westzijde.
- Het detailhandelscluster Sierenborch: het gebied tussen de Australiëhavenweg en de waterpartij meer aan de oostzijde.
- Werkgebied Zuid 3: tussen spoor en Theemsweg en de waterloop die het Sierenborchcluster begrenst; het gemengde gebied van bedrijven en groothandel, waar zich ten oosten van de waterpartij ook de materialendienst van de gemeente Amsterdam heeft gevestigd.
- De Schil, net voorbij het Hemspoor met onder andere de Amsterdome.

Op de deelgebieden van Sloterdijk 3 Zuid wordt in 4.5.3 ingezoomd.



Ligging Sloterdijk 3 Zuid

Sloterdijk 3 Zuid	kavelnummers	oppervlak in ha	min. programma bvo fsi=0,7	max. programma bvo fsi=1
Lege kavels: Vervangingsvraag	W3, W5, W6 (onderzoek)	5,90	41.300	59.000
	M1, M3, M4, De Schil			
	K0, K1, K8, K10	4,50	31.500	45.000
	L4, L6, L7 (waterkavel)			
Totaal		10,40	72.800	104.000

4.5.2 Uitgangspunten en ambities

- Het parkmanagement richten op verbetering van het vestigingsklimaat, met aandacht voor parkeermisstanden, zwerfvuil, illegale bewoning en veiligheid. Daarnaast kan parkmanagement bijdragen aan draagvlak voor collectieve voorzieningen, verduurzaming en verdere intensivering omdat er meer inzicht is of een ondernemer zou willen uitbreiden.
- Infrastructurele maatregelen nemen om met name de interne verkeersstructuur van het cluster Sierenborch te ontlasten en de bereikbaarheid van individuele kavels te waarborgen.
- Een op verdichting en verlevendiging gericht uitgiftebeleid formuleren voor de nog beschikbare kavels in Sierenborch. Dit gebied heeft meer trekkers nodig om het sterker te kunnen profileren en publiek te trekken.
- Bouwen in hogere dichtheden en het stimuleren van herontwikkelingen met intensiever ruimtegebruik.
- Maatregelen in de openbare ruimte nemen die duurzaamheidsdoelstellingen ondersteunen en het verblijfsklimaat verbeteren: meer bomen en ander groen, infiltratiezones, kunstwerken.
- De realisatie van landmarks en hoogteaccenten stimuleren die het gebied meer identiteit en herkenbaarheid geven.
- Verbeteren van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.



Sierenborch

4.5.3 Ruimtelijke opbouw en programma

Sloterdijk 3 Zuid is kleinschaliger van opzet dan Noord. De structuur is functioneel en afgestemd op de schaal van de bedrijven. De hoofdwegen in het gebied zijn erop gericht om zwaar verkeer en veel verkeersbewegingen goed te kunnen bedienen. Dit zijn de Westrandweg, Theemsweg en Sierenborch/Jarmuiden (lange lijnen) en de Tijnmuiden, Australiëhavenweg en Luvernes.

Dit grofmazige grid van hoofdwegen verdeelt Sloterdijk 3 Zuid in verschillende gebieden en bebouwingsvelden van een paar honderd meter bij een paar honderd meter. Deze hoofdstructuur is van groot belang voor de beeldkwaliteit en oriëntatie in het gebied. Daarbinnen is in alle deelgebieden een verfijning aangebracht van wegen, die de verkeersontsluiting vormen voor de bedrijven in de verschillende clusters. De hoofdwegen hebben een groene uitstraling door grasbermen (voor kabels en leidingen), bomenrijen en sloten. Dit in tegenstelling tot de kavels met bedrijfsbebouwing en secundaire straten, die weer erg stenig van karakter zijn.

Sloterdijk 3 Zuid behoudt haar positie als werkplaats: bedrijvigheid blijft de dominante functie. Dit is het domein voor bedrijven die niet zijn te combineren met woningbouw, maar die ook weer niet tot de zwaarste milieucategorie behoren. Een meer op 'verblijven' gericht klimaat is vooral voor de detailhandelcluster van betekenis. Hiervoor wordt geïnvesteerd in de openbare ruimte, komen er ruimere mogelijkheden voor bedrijven met publiek aantrekkende functies en wordt ingezet op actievere handhaving en het instellen van parkmanagement.

Werkgebied Zuid 1:
Cluster Limerick - W3, W5, W6 (1 ha)

Dit meest westelijke cluster is samen met het aangrenzende Abberdaan traditioneel in zijn opzet en invulling als bedrijventerrein voor het midden- en kleinbedrijf. Anders dan op Abberdaan is hier nog ruimte voor nieuwe uitgiftes. W3 en W5 hebben reeds een bedrijfsbestemming. Onderzocht wordt

of de kavel W6 aan de rand van het werkgebied geschikt gemaakt kan worden voor uitgifte als bedrijvenkavel en/of voor de energietransitie. Deze kavels zijn gereserveerd voor stadsverzorgende bedrijven (maximaal milieucategorie 4) uit de transformatiegebieden. Gekeken wordt naar gestapelde bedrijfsgebouwen. Naast de invulling van de nog open kavels, liggen de opgaven voor dit cluster op het gebied van beheer, parkeren en openbare ruimte. Zie daarvoor onder Abberdaan.

Werkgebied Zuid 2: Abberdaan

De veelkleurige, betrekkelijk kleinschalige invulling van dit gebied als stedelijk bedrijventerrein, vraagt om een op behoud en verbetering gerichte benadering. Dragers in dit gebied vormen Abberdaan en Jarmuiden, waar alle straten aan zijn verbonden. Vanaf Aberdeen is het cluster volgens een fijnmazige verkaveling opgedeeld. Doordat het wegenstelsel in zuidelijke richting doodloopt, is aan de zuidgrens een achterkant ontstaan. Verlenging van de Theemsweg biedt de mogelijkheid alle overwegend noord-zuid georiënteerde straten te koppelen. Naast een verbeterde verkeersstructuur draagt dat bij aan verhoging van de sociale veiligheid, functionaliteit en ruimtelijke kwaliteit in de zuid-strook van het cluster. Hier kan zich een voorkant ontwikkelen met een aantrekkelijk venster op natuurgebied de Bretten.

Ook de randen langs de A5 en de Australiëhavenweg verdienen aandacht. Langs de A5 zijn hoogteaccenten gewenst om het cluster zichtbaarder en daarmee herkenbaarder te maken.
Langs de rand van de Australiëhavenweg tussen de A5 en de Theemsweg kan een representatieve detailhandelsstrook ontstaan, die een relatie kan hebben met het aan de overkant liggende PDV-cluster Sierenborch.
Aangezien dit cluster volledig is uitgegeven en relatief veel gebruikers kent, is het leefbaar en functioneel houden vooral een beheeropgave. Voor een deel speelt deze zich af in de openbare ruimte: parkeren, voorzieningen voor elektrisch vervoer, vergroening, openbaar vervoer. Op kavelniveau gaat het om contractbeheer.
Beide opgaven, openbare ruimte en gebouw/kavel, zitten in de sfeer van parkbeheer. De opgave voor de komende jaren is het organiseren van de ondernemers en vastgoedeigenaren in het gebied en het samen met hen maken van plannen om het gebied continuïteit en uitstraling te geven.

Sierenborch/detailhandelscluster (4,5 ha)

Rond Sierenborch heeft zich een gemengd voorzieningencluster ontwikkeld, met de nadruk op volumineuze detailhandel en automotive-bedrijven. Supervestigingen van Hornbach en Praxis zijn beeldbepalend. Stuk voor stuk publiekstrekkers, met een levendige binnenwereld maar ook in zichzelf gekeerd. Ondanks de consumentgerichte opzet, ontbreekt het hier aan een levendig straatmilieu. Het feit dat relatief veel kavels nog niet zijn ingevuld is hier debet aan. De centraal gevestigde woonboulevard met een wat kleinschaliger invulling komt mede hierdoor niet goed van de grond.

De strategie moet er op gericht zijn het gebied volwaardig te vullen met een mix aan functies, zodat een aangenamer verblijfsklimaat kan



Deelgebieden Sloterdijk 3 Zuid



Luchtfoto Sierenborch

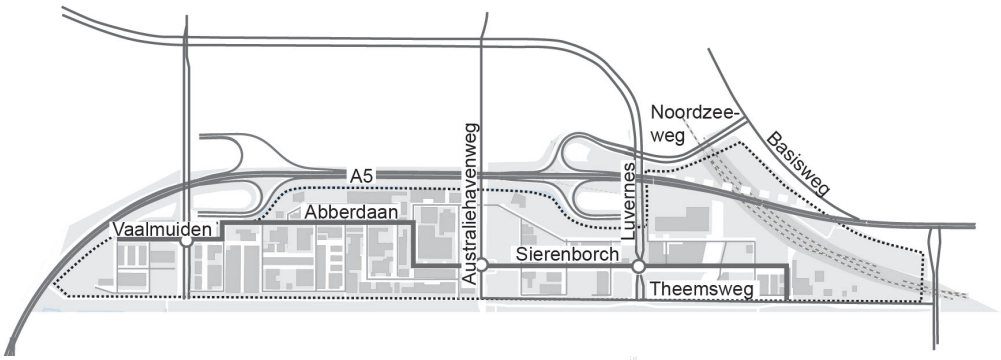
ontstaan. Daarvoor is gezien de bouwopgave aan deze kant van de stad zeker op termijn voldoende potentieel. Het huidige bestemmingsplan biedt voor het grootste deel van het cluster ruimte voor zowel perifere detailhandel (hierna PDV) als bedrijvigheid (milieucategorie 2 tot en met 4). Voorgesteld wordt om ook op de nu nog onbebouwde kavels die uitsluitend voor PDV zijn bestemd, bedrijvigheid toe te staan en in het hele gebied, naast PDV, ter versterking van het Woon en Bouwcentrum Westpoort in te zetten op horeca, foodproductiebedrijven met beperkte verkoopmogelijkheden en op productie- en reparatiebedrijven van meubilair en bouwmaterialen. Verder wordt, in aansluiting op het Ontwikkelperspectief PDV (gemeente Amsterdam, 2019), gedacht aan ruimte extensieve vormen van leisure die qua ruimteverbruik niet goed passen op andere locaties in de stad.
Randvoorwaarden voor een dergelijke ontwikkeling zijn de aansluiting op het openbaar vervoernet en een verbeterd imago (branding). In hoofdlijnen moet dit gebied zich qua gebruiksfuncties onderscheiden van zijn omgeving. Je kunt hier winkelen en je vermaken in XL-formaat.

Als logische verbetering van de verkeersstructuur wordt werk gemaakt van het doortrekken van Berchvliet met een aansluiting op de Australiëhavenweg. Hiermee kan de Sierenborch worden ontlast en beter als boulevard met een vriendelijke verblijfsmilieu worden benut.

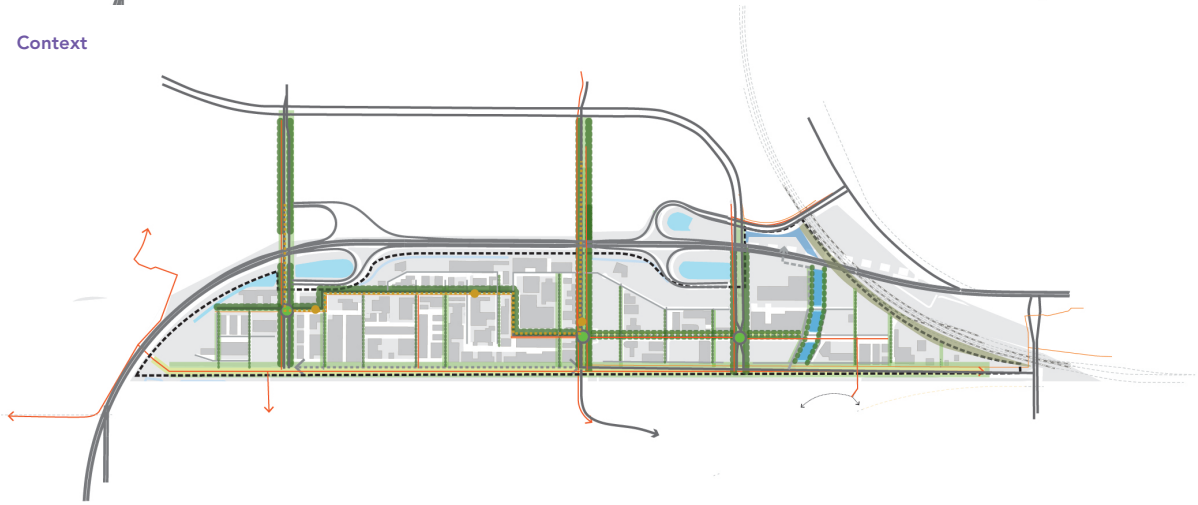
Werkgebied Zuid 3:
Materialendienst - M1, M3, M4 (2,3 ha)
De ruimtelijk geïsoleerde positie tussen spoor en Theemsweg en de waterloop die het Sierenborch-cluster begrenst, maken dat dit cluster op zichzelf staat en een aparte benadering verdient. Er zijn nog enkele kavels uitgeefbaar. Deze zijn gereserveerd voor stadsverzorgende bedrijven (maximale milieucategorie 4) uit de transformatiegebieden. Zolang de materialendienst van de gemeente Amsterdam hier gevestigd is, de dominante functie die meer dan de helft van het cluster bezet, is er geen aanleiding om hier structuurveranderingen door te voeren.

In dit gebied kan op termijn nog een flinke verdichtingsslag plaatsvinden.

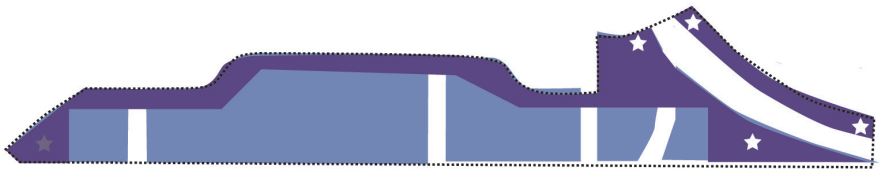
Cluster de Schil (2,1 ha)
Ten oosten van het spoor, ter hoogte van de Hornhaven, bevindt zich de atypische Schil. De Schil is een schakeling van een drietal kavels die de curve van het spoor volgt, doorkruist door de A5.
Het is te beschouwen als een schakelzone tussen Sloterdijk 2, het havengebied en Sloterdijk 3. De



Context



Openbare ruimte



Hoogte accent
Hoog
Midden
Laag

Dichtheid



Ontwikkelvelden



Programma





Referentiebeeld: Kaap noord (Buiksloterham): gestapeld werkmilieu met een gemengd karakter

Amsterderdome is een eyecatcher op de zuidoostpunt van dit cluster. Ook de noordpunt van de Schil, aan de andere kant van de A5, vraagt om een accent.

4.5.4 Infrastructuur en openbare ruimte

Verkeer

De hoofdinfrastructuur (Tijnmuiden, Abberdaan, Australiëhavenweg, Theemsweg, Basisweg en Luvernus) biedt een goede basis voor verdere ontwikkeling van het gebied. De ruime profielen en kruisvakken zijn gericht op doorstroming en voldoen qua dimensionering aan alle eisen voor zwaar verkeer.

Bij de beschrijving van de deelgebieden in de paragraaf hiervoor, worden voorstellen gedaan om de verkeersstructuur te verbeteren. De belangrijkste zijn:

- doortrekken van de Theemsweg vanaf de Australiëhavenweg tot aan Tijnmuiden;
- verlenging van Berchvliet met een aansluiting op de Australiëhavenweg.

Naast deze structuuringrepen zijn diverse kleine verkeerskundige aanpassingen mogelijk. Deze bevorderen de doorstroming en de herkenbaarheid en versterken de oriëntatie voor de weggebruiker.

In de beschrijving van infrastructuur (paragraaf 3.3) wordt een aantal onderzoeksvarianten voor een verdere afwaardering van de Haarlemmerweg genoemd. Eén daarvan is de mogelijkheid de afrit van de A5 (Luvernes) direct met de Haarlemmerweg te verbinden met een 70 km weg, als alternatief voor de huidige 70 km route via de Seineweg. Deze keuze kan ertoe leiden dat in verband met de doorstroming het aantal aansluitingen op Luvernes wordt teruggebracht tot alleen die vanaf de Theemsweg.

Parkeren

Parkeren vindt voor een groot deel in de openbare ruimte plaats. Uitgangspunt is dat de hoofdwegen vrij blijven van parkeerplaatsen om de doorstroming te bevorderen, terwijl in de bedrijfsstraten ruimte blijft voor bezoekersparkeren. Voor alle

nieuwe uitgiftes geldt dat het parkeren voor werknemers op de bedrijfskavels plaatsvindt.

In het detailhandelscluster geldt een ander regiem. Het consumentgerichte karakter brengt een grote parkeerbehoefte met zich mee, waarin de bedrijven voor het grootste deel zelf moeten voorzien. De doelstellingen op het gebied van verdichting van het ruimtegebruik, brengen met zich mee dat dit bij voorkeur in gestapelde vorm plaatsvindt. De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk ontzien, ten gunste van een verbeterd verblijfsmilieu.

Bij nieuwe uitgiftes wordt de parkeerbehoefte op maat bepaald. Net als voor Sloterdijk 3 Noord zijn de Parkeernota Amsterdam en de CROW-normen maatgevend.

Fietsroutes, voetpaden en openbaar vervoer

Sloterdijk 3 Zuid kent een oost-west verbinding in de vorm van een vrijliggend fietspad parallel aan de Theemsweg. Het pad ligt op de kruin van de waterkering, 2 meter boven NAP, wat een natuurlijk uitzicht biedt over de Brettenzone. Het maakt deel uit van het recreatieve netwerk van Amsterdam naar Spaarnwoude. Dwars op deze route zijn vrijliggende fietspaden geprojecteerd langs Dortmuiden, Australiëhavenweg en Luvernes, met twee insteken naar de Brettenzone. De Australiëhavenweg krijgt een nieuw fietspad aan de oostzijde, zodat hier langs beide zijden van de weg tweerichtingsfietspaden komen te liggen. Verder wordt ingezet op een sterkere verbinding met het fietsnetwerk van de Bretten.

Het voetpadennetwerk is beperkt. Alleen de centrale ontsluitingsweg van Sloterdijk 3 Zuid en Oost, Abberdaan – Jarmuiden – Sierenborch, kent trottoirs. De opgave bestaat uit het verrijken van dit netwerk, met name rond bushaltes, detailhandelscluster en in relatie tot de Bretten. Het gebied is nog slecht bereikbaar met de bus, daarom is het



Abberdaan

verder intensiveren en verbeteren van het openbaar vervoer netwerk essentieel. Het voorstel tot verbetering van de ontsluiting met het openbaar vervoer is te lezen op bladzijde 24.

Openbare ruimte

De openbare ruimte in Sloterdijk 3 Zuid laat een wisselend beeld zien. Groene, breed opgezette profielen met grasstroken en bomen, zoals die van Abberdaan, worden afgewisseld met stenige straten zonder trottoirs. De zuidrand met open zicht op de groene Brettenzone, contrasteert met de industriële, harde noordgrens in de vorm van de A 5. Het middengebied heeft een fijnmazige, compacte opzet, terwijl de flanken nog open van structuur zijn met nog veel niet ingevulde ruimtes. Meer groen en een beter op verblijven en langzaam verkeer gerichte inrichting is met name voor het detailhandelcluster van belang. De nabijheid van de Bretten als een natuurlijk en recreatief aantrekkelijk gebied kan daar een extra dimensie aan verlenen. Dit stelt eisen aan de oversteekbaarheid van de Theemsweg. Een strategie voor kunst in de openbare ruimte kan helpen als middel om de identiteit van het gebied te versterken.

4.5.5 Duurzaamheid

In Sloterdijk 3 Zuid wordt vooral ingezet op vergroening en duurzame mobiliteit. Bij vergroening wordt de koppeling gelegd met De Bretten, waarbij het doel is om de sterke scheiding tussen het groen en het werkgebied op te heffen. Dit verbetert de ruimtelijke kwaliteit, identiteit en functionaliteit van beide gebieden. Gedacht kan worden aan de aanleg van wadi's en verbetering van de groenstructuren. Bij het verduurzamen van de mobiliteit spelen het openbaar vervoer, de inpassing van oplaadinfrastructuur voor elektrisch vervoer en deelmobiliteit een rol.

Op gebouwniveau wordt ingezet op de thema's flexibel en aanpasbaar bouwen, energieneutraal bouwen, circulair bouwen, groen en klimaatadaptief bouwen. Gebouwen kunnen worden voorzien van groene gevels en daktuinen om de overgang van groen naar De Bretten te bewerkstelligen. Alle nieuwe ontwikkelingen of aanpassingen van gebouwen worden getoetst op de richtlijnen voor duurzaam bouwen, die afgestemd zijn op Sloterdijk 3.

4.5.6 Ontwikkelstrategie

Net als bij Sloterdijk 3 Noord gaan uitgiftes tot nu toe op 1-op-1-basis. De verwachte hausse in de ruimtevraag uit de transformatiegebieden, zoals toegelicht in de paragraaf Ontwikkelstrategie bij Sloterdijk 3 Noord, rechtvaardigt een kritische selectie op herkomst, waarbij bedrijven uit de transformatiegebieden prioriteit krijgen. Exclusieve ruimteclaims zoals bij Sloterdijk 3 Noord zijn op een paar kavels na niet aan de orde.

Dat is met name voor de invulling van de detailhandelscluster van belang, hier gaat het primair om bedrijven te verwerven om dit gebied levendiger en aantrekkelijker te maken. Daarvoor wordt. ingezet op actieve werving via gerichte tenders in combinatie met investeringen in de openbare ruimte. Voor verdichting in de vorm van stapeling gelden dezelfde uitgangspunten als voor Sloterdijk 3 Noord.

4.5.7 Conclusies en beslispunten

Sloterdijk 3 Zuid is deels een ontwikkelopgave en deels een beheeropgave. Bij de ontwikkelopgave ligt de nadruk op het centraal gelegen detailhandelcluster. Met zijn consumentgerichte karakter is dit het meest gezichtsbepalende deelgebied. De kwaliteiten komen nog onvoldoende uit de verf. Via de nog in te vullen vrije kavels en verbeteringen in de openbare ruimte is hier een kwaliteitssprong te maken. De beheeropgave heeft betrekking op de openbare ruimte en op de contractafspraken met zittende ondernemers. Fysiek gaat het over

zaken als parkeren, afvalinzameling en zwerfvuil. Contractbeheer hangt samen met aflopende erfpachtovereenkomsten. Verlengingen openen de mogelijkheid afspraken te maken over verduurzaming en verdichting.

Voor lopende zaken bieden het Stedenbouwkundig Plan Sloterdijk 3 en de bijhorende grondexploitatie voldoende houvast. Net als voor Sloterdijk 3 Noord is er een actualisatieslag in gang gezet, om het kader aan de nieuwste inzichten bij te stellen en om nieuwe ontwikkelingen te kunnen faciliteren. Met name voor het detailhandelcluster ligt hier een opgave.

De gewenste verbeterslag in het detailhandelcluster brengt met zich mee dat in het toelatingsbeleid de nodige vrijheid zit. Met andere woorden: niet een te strikte claim vanuit de transformatiegebieden. Voor dit gebied weegt zwaar dat nieuwe vestigingen bijdragen aan het beter functioneren als detailhandelscluster, gegeven het stadsverzorgende karakter en natuurlijk de duurzaamheids-regels.

Een en ander leidt tot de volgende voorstellen:

- Een verdichting van het programma voor Sloterdijk 3 Zuid met een minimumprogramma van 72.800 m² bvo en een maximumprogramma van bijna 104.000 m² bvo. Daarmee neemt het huidige aantal arbeidsplaatsen van circa 3.000 in potentie toe met circa 1.800.
- Bij de selectie van partijen voor de uitgifte van kavels geldt de procedure uit bijlage 6.
- Bij de uitgifte van kavels worden de nieuwe duurzaamheidskaders gehanteerd.
- De kavel L7 wordt van waterbestemming geschikt gemaakt voor bedrijvenbestemming. Daarmee wordt circa 0,5 tot 1 ha extra bedrijfsterrein gerealiseerd.De kavel W6 krijgt een bestemming gericht op de energietransitie en of bedrijven als blijkt dat dit haalbaar is.
- Inzet van parkmanagement.
- Ook op de kavels die uitsluitend voor detailhandel zijn bestemd (PDV) sport en leisure mogelijk te maken en bedrijvigheid toe te laten met milieucategorie 2 tot en met 4.







Referentiebeeld: Gemeentewerf zuid (Schinkel), gestapelde werkfunctie met energieopwekkend dak

4.6 Werkplaats: Sloterdijk 4 De Heining

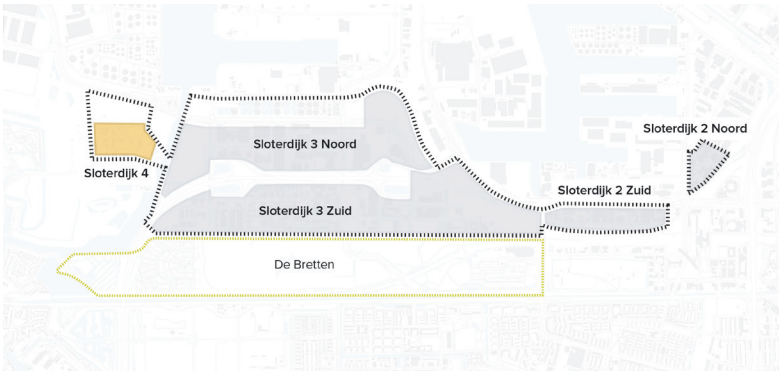


4.6.1 Inleiding

Sloterdijk 4, ook wel de Heining genoemd, is van oudsher een rafelrand, letterlijk gelegen aan de rand van de stad. Aan de oostzijde grenst De Heining aan een terrein van Port of Amsterdam, dat dienst doet als truckersparking en als overloop-locatie voor toeleveranciers van de RAI.

De Heining biedt, naast voornamelijk bedrijven in de automotive-sector, ruimte aan (creatieve) starters. Het zijn bedrijven die elkaar versterken en die zorgen voor werkgelegenheid. In de zuidwesthoek van het gebied zijn ook enkele kavels bestemd voor ateliers voor kunstenaars, broedplaatsen, een doelgroep die steeds lastiger ruimte in de stad vindt. Voor kleinere kavels of reststrookjes in het gebied kan dit ook nog een interessante categorie zijn. De zuidoosthoek is voor een tiental woonwagens bestemd, die horen bij een opslag voor kermis- en circuswagens.

Onder De Heining valt ook een groot depot van de Amsterdamse Grondbank. Het bevindt zich in het noordelijk deel, pal aan de Westpoortweg. Het gronddepot vervult een belangrijke rol voor de stad. In 2018 is vergunning verleend om uit te breiden. Het terrein zal niet op korte termijn voor andere functies beschikbaar zijn.



Ligging Sloterdijk 4

De Heining is anno 2019 een intensief gebruikt 'klushok' in de achtertuin van de stad. Zoals ook bij de schuur in de achtertuin gebeurt, is het door de jaren heen een opslagplek geworden voor van alles waar elders geen plek voor was. In de komende tien jaar kan dit karakter behouden blijven, maar zal ook gekeken worden naar hoe het vooral een werkplaats wordt en wat de mogelijkheden zijn om de extensief gebruikte randterreinen bij die ontwikkeling te betrekken.

4.6.2 Uitgangspunten en ambities

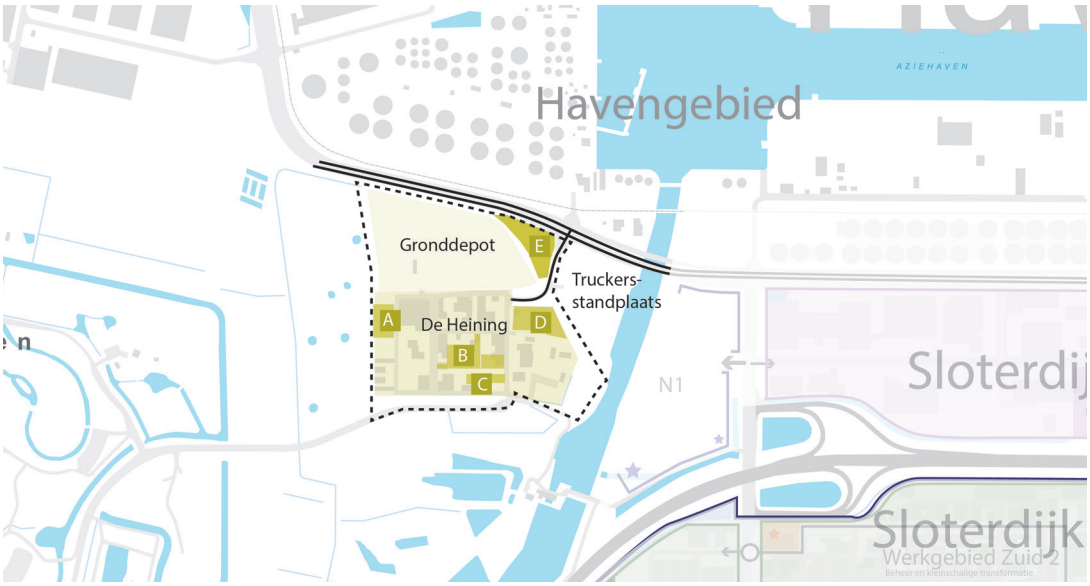
- Blijven inzetten op intensief contact met ondernemers en actief beheer van het gebied. Daarmee worden ongewenste elementen op afstand gehouden.
- De resterende kavels in het bestaande deel vooral gebruiken om de aanwezige clusters van kunstenaarsateliers en autobedrijven te versterken. Deze kavels zijn gereserveerd voor bedrijven uit de transformatiegebieden.
- Bedrijven vestigen zich hier in principe op basis van erfpacht. Huurcontracten kunnen worden omgezet in erfpachtcontracten.
- Onderzoeken van de mogelijkheden om de OV-bereikbaarheid van het gebied te verbeteren voor zowel werknemers als klanten. Op dit moment is voor klanten die hun auto voor onderhoud brengen de afstand naar de dichtstbijzijnde bushalte erg groot.
- Stimuleren van de aanleg van snelle internetverbindingen voor ondernemers in het gebied, bijvoorbeeld met glasvezel.
- Zoeken naar ruimte voor een kleinschalige horecavoorziening waar bijvoorbeeld 's middags een broodje kan worden gekocht, bijvoorbeeld op de truckersstandplaats in het havengebied

4.6.3 Ruimtelijke opbouw en programma

Sloterdijk 4 ligt als een kleine bedrijfsenclave in het uiterste westen van de stad, grenzend aan recreatiegebied Spaarnwoude. Het is opgebouwd als een raster met randen en binnenwegen. De meeste, kleinschalige kavels liggen rug aan rug en zijn via de kopse kant op het wegennet aangesloten. Het gebied is sterk naar binnen gericht en heeft een rechtsreeks aansluiting op de Westpoortweg.

Sloterdijk 4 is en blijft een rafelrand van de stad, maar vooral in positieve zin. Op dit terrein zijn kleine tot middelgrote kavels (tot maximaal 2000 m^2) beschikbaar voor allerlei bedrijven die behoefte hebben aan een betaalbaar onderkomen en ruimte om te werken. Vanwege het kleinschalige karakter

Sloterdijk 4	kavelnummers	oppervlak in ha	min. programma fsi=0,5	max. programma fsi=0,7
Lege kavels: vervangingsvraag	A, B, C, D	2,10	1,05	1,47
Wijziging bestemming	E	1,88	0,94	1,32
Totaal		3,98	1,99	2,79



Deelgebieden Sloterdijk 4



Broedplaats De Heining

van het gebied mag een persoon of een bedrijf niet meer dan 1 kavel exploiteren. De behoefte aan dit soort terreinen en ruimten zal in de komende periode de blijven bestaan en waarschijnlijk groeien door de transformatie van andere terreinen in de stad. Een blijvende inzet op parkmanagement, handhaving en toezicht is belangrijk om de kwaliteit en leefbaarheid van het gebied goed te houden.

Er zijn nog enkele kavels uitgeefbaar (A, B, C en D) van circa 2,1 ha. Deze zijn geschikt voor uit te plaatsen bedrijven uit stedelijke ontwikkelgebieden of aangrenzende bedrijventerreinen. Behalve autobedrijven kan ook worden gekeken naar ateliers of broedplaatsen, in aansluiting op de reeds bestaande ateliers in het gebied. Uitgaande van kavelgroottes van 500 m^2 tot maximaal 2.000 m^2, is er ruimte voor minimaal 10 nieuwe vestigingen. Er ligt een een kavel naast de ontsluitingsweg (E) van 1,88 hectare met nu nog een groenbestemming, onderzocht wordt of het haalbaar is of deze bestemming gecombineerd kan worden met een bedrijvenkavel of ten behoeve van de energietransitie.

In de toekomst is er mogelijk uitbreidingruimte te vinden door optimalisaties in de terreinbezetting ten behoeve van het gronddepot en de truckersstandplaats van Port of Amsterdam. Gegeven de bestaande veiligheidscontouren die over het gebied liggen, zal zich dat beperken tot arbeidsextensieve bedrijvigheid, waarbij de personeelsdichtheid beperkt blijft tot 10 personen per hectare. Daarom ligt het nu nog niet voor de hand om hier bedrijfsruimte te realiseren.

4.6.4 Infrastructuur en openbare ruimte

In de afgelopen jaren is gewerkt aan een betere verkaveling van het gebied en de aanleg van extra ontsluitingswegen. Er is flink in de openbare ruimte geïnvesteerd, waarmee enkele kavels uitgeefbaar zijn geworden die eerder ingesloten lagen door andere kavels. Er lopen een ecologische verbindingszone en een fietsroute door het gebied, die in de toekomst mogelijk kunnen worden verlegd naar een traject langs de oever van Zijkanaal F.

4.6.5 Duurzaamheid

In dit gebied zijn de algemene kaders voor duurzame gebiedsontwikkeling van toepassing.

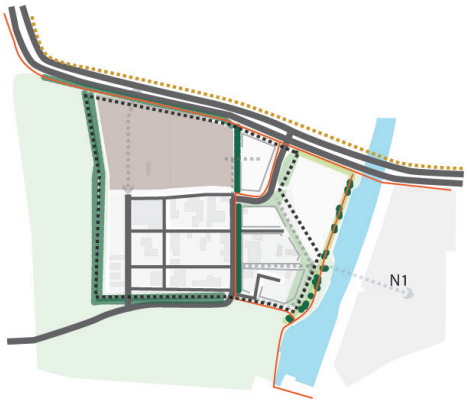
4.6.6 Ontwikkelingsstrategie

Het doorontwikkelen van dit gebied is voor een groot deel een beheeropgave. De Heining staat bekend als een gebied waar praktijken in de criminele sfeer plaatsvinden. Om te voorkomen dat de vooruitgang die de afgelopen jaren is geboekt weer te niet wordt gedaan, is het van groot belang om goed te monitoren en controle te houden. Een stevig beheer en handhavingsbeleid blijft noodzakelijk. Dit geldt voor de meest eenvoudige zaken, zoals zwerfafval of een paar losse stenen, tot de meest complexe kwesties: het controleren, beheren en handhaven van verhuur- en erfpachtcontracten. Illegale praktijken worden natuurlijk aangepakt. Dit vergt een intensieve en eensgezinde gemeentelijke inzet.

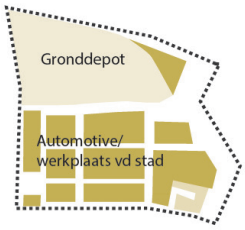
Om meer grip te krijgen op het gebied, hebben B&W in 2013 besloten om alle verhuurcontracten te vervangen door erfpacht. Erfpacht biedt betere handvatten voor een integriteitstoets. Aanvullend wordt onderzocht of er toch mogelijkheden zijn voor het onder condities continueren van verhuur, voor degene die geen overstap maken naar een erfpachtcontract. Verhuur biedt de gemeente namelijk meer flexibiliteit in de handhaving.



Context



Ope



Programma

4.6.7 Conclusies en beslispunten

Sloterdijk 4 De Heining is een typisch bedrijventerrein met stadsrandsignatuur. Kleinschalig, informeel, naar binnen gericht, aan de uiterste westrand van de stad biedt het ruimte aan vooral autobedrijven en (creatieve) starters. Het voorziet in een behoefte waar nog maar weinig ruimte voor is in de stad. De behoefte aan bedrijfskavels in een dergelijke setting blijft. De verwachting is dat met de transformatie van bedrijfsterreinen elders in de stad, de vraag zal toenemen.

Met een slimme indeling is er op korte termijn nog ruimte voor 10 à 20 bedrijven. Afhankelijk van de toekomstplannen met het aangrenzende grond-depot, is wellicht op lange termijn uitbreiding mogelijk.

Een en ander leidt tot de volgende kernpunten:

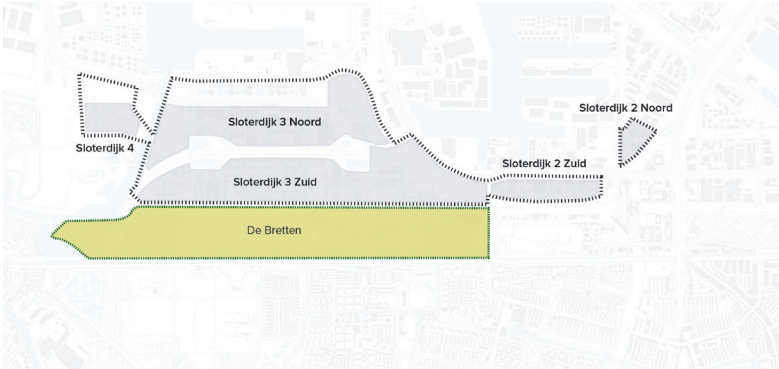
- Doorgaan met omzetting van huurcontracten naar erfpachtcontracten conform collegebesluit Sloterdijk 4 2013.
- Maximale kavelgrootte van 2000 m^2.
- Een persoon of bedrijf exploiteert niet meer dan 1 kavel.
- De wijze van selecteren van partijen voor de uitgifte van kavels volgt de procedure uit bijlage 6.
- Bij de uitgifte van kavels worden de nieuwe duurzaamheidskaders gehanteerd.
- Voortzetting van het parkmanagement.
- Onderzoek om de huidig groenbestemming van kavel E om te zetten naar of te combineren met een bedrijvenkavel of kavel ten behoeve van de energietransitie.

4.7 Stadsnatuur - De Bretten



4.7.1 Inleiding

Tussen Sloterdijk 3 en 4 en Geuzenveld-Slotermeer ligt het groengebied De Bretten. Het maakt deel uit van de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur en kent hoge natuurwaarden. De huidige inrichting van het groengebied sluit direct aan op het idee van de 'buffer' tussen haven en stad. Relicten van het oude polderlandschap, de Spaarndammerdijk en een natuurreservaat liggen pal naast volkstuin-complexen, een sportpark en groene heuvels, die ontstonden na het storten van sloopafval uit de Nieuwmarkt en de Dapperbuurt.



Overzicht de Bretten

De Bretten zijn slecht toegankelijk vanuit de omgeving. Dat geldt zowel voor de verbindingen met Spieringhorn, Sloterdijk Centrum en het Westerpark, als voor de verbindingen met Sloterdijk 3 en Geuzenveld-Slotermeer. Grote barrières in het gebied zijn de Haarlemmerweg, de spoorlijn Amsterdam-Haarlem, de Australiëhavenweg en de Seineweg.

Aansluitend op de analyses die in 2012 zijn gemaakt voor de Ecologische Structuur van Amsterdam, heeft Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam een eerste analyse gemaakt van de Waarde van De Bretten[3] (zie bijlage 3). In dit

[3] Biodiversiteit in De Bretten, Evaline Vink i.s.m. Landschap NH, Geert Timmermans, Florentijn Vos, Amsterdam, december 2018





Stadsnatuur De Bretten

onderzoek is alleen uitgegaan van de verschillende soorten vogels in De Bretten, vanwege de beperkt beschikbare informatie. Als de komende jaren de biodiversiteit van de flora en fauna in het gebied wordt gemonitord, ontstaat een beter beeld van de Brettenzone. Met deze data kan de gemeente Amsterdam verder met de bescherming van de zone en wordt duidelijk waar bescherming nodig is.

In het onderzoek naar de waarde van De Bretten zijn delen aangegeven waar mogelijkerwijs intensiever recreatief gebruik mogelijk is. Hierin is het uitgangspunt dat natuur behouden blijft. De aanpassingen in de recreatieve delen mogen geen gevolgen hebben voor de omliggende natuurgebieden.

4.7.2 Plannen en ambities

- Dit groengebied heeft een enorme potentie. Als resultaat van een actieve lobby en intensieve debatten is rond 2010 het Brettenpad gerealiseerd. Deze wandel- en fietsroute start bij de Haarlemmerpoort en loopt via Westerpark, Sloterdijk en De Bretten naar Spaarnwoude. De grote opgave voor de komende jaren is om deze route meer continue, veiliger en aangenamer te maken en goed aan te takken op het groen van de Tuinen van West, het Eendrachtspark en de Sloterplas. Minstens zo belangrijk is leven te blazen in het gebruik van het groengebied. Recreatief medegebruik staat daarbij centraal.
- Voor Sportpark Spieringhorn wordt al een herinrichtingsplan gemaakt in samenhang met de ontwikkeling van Sloterdijk Centrum. Ingezet wordt op een openbaar fietspad over de oude dijk. Ook in de andere delen van De Bretten kan een grote kwaliteitssprong gemaakt worden: betere integratie van de volkstuinen, een fijnmazig padenstelsel, toevoegen van beplanting en een paar goed gesitueerde trekkers.
- De centrale ambitie voor de De Brettenzone is het ontwikkelen van de huidige lappendeken van groenelementen tot aantrekkelijke stadsnatuur: een reeks van goed toegankelijke parken in combinatie met meer besloten natuurgebieden, goed ingericht en duurzaam beheerd. Aandachtspunt daarbij is de boerderij in het minder toegankelijke natuur-ruigtegebied, die een meer op recreatie gerichte functie zou kunnen krijgen. Onderzocht wordt wat de mogelijkheden zijn.

4.7.3 Ontwikkelstrategie

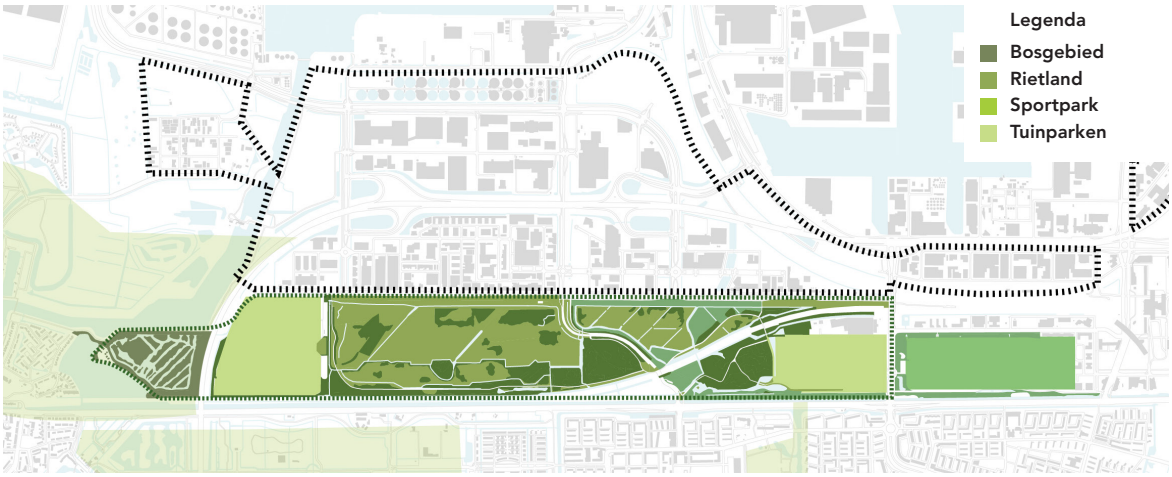
Voortbordurend op de co-creatiesessie van 30 oktober 2018 zal in 2019 samen met alle stakeholders in en rond het gebied een ruimtelijk en maatschappelijk ontwikkelingsplan De Bretten worden opgesteld. Doel van het ontwikkelingsplan is om de toekomstige ontwikkeling van De Lange Bretten tot 2025 te schetsen inclusief de Haarlemmertrekvaart. Het beschrijft de kernkwaliteiten, de ambitie en een uitgewerkte aanpak van het gebied, met een accent op duurzaamheid en innovatie. Heel belangrijk is flexibiliteit: er moet gemakkelijk kunnen worden ingespeeld op nieuwe situaties en grootstedelijke vraagstukken rond bijvoorbeeld mobiliteit, sociale cohesie, inclusiviteit en 'smart city'. In de basisvariant van de ontwikkel-strategie zal het een kader moeten bieden voor initiatieven van partijen die willen investeren in het gebied. Indien er financiële middelen worden gevonden voor de inrichting van het park, kan het ontwikkelingsplan prioriteitsgebieden aangeven waar als eerste een aanpak wordt gewenst.

Het ontwikkelingsplan gaat niet uit van een statische situatie, maar is een ontwikkelingsgerichte visie om de gewenste kwaliteiten te behalen. Het plan voldoet tevens aan Prioriteit 6 (Doelstelling 6.4) van de Gebiedsagenda Sloterdijk West: 'In 2022 wordt in Sloterdijk het groen beter benut en De Bretten is bekender bij publiek en bedrijven'.

Participatietraject

Voor een succesvolle planontwikkeling is het van groot belang om de bevolking van de aanliggende buurten in Geuzenveld-Slotermeer te betrekken. De Bretten vormen hun achtertuin.
Voor het participatietraject rond het ontwikkelingsplan is als onderlegger een kader op hoofdlijnen nodig. Daarbij zijn drie aspecten van belang:

1. Helderheid over de te beschermen natuurwaarden in het gebied. De delen van De Bretten waar deze natuurwaarden zich concentreren verdienen bescherming en zouden slechts beperkt toegankelijk moeten zijn. De delen met beperkte natuurwaarden lenen zich mogelijk voor herinrichting en een nieuwe invulling, mede tegen de achtergrond van de grootschalige stedelijke ontwikkeling in de omgeving (Haven-Stad, Geuzenveld, Sloterdijk Centrum).
2. Uitgangspunten voor de aansluiting op de omgeving (loop- en fietsroutes), zowel in oost-westrichting naar Spieringhorn en Sloterdijk Centrum, als in noord-zuidrichting Sloterdijk 3 en Geuzenveld.
3. Verwachtingmanagement naar de omgeving: het vinden van financiële middelen van investeerders of de overheid is een voorwaarde om plan-ontwikkeling van de grond te krijgen



Groenvoorziening De Bretten

5 Organisatie en vervolg

De Gebiedsvisie Sloterdijk West wordt de komende jaren uitgewerkt in concrete plannen voor de verschillende deelgebieden. Hierbij worden de gebruikelijke procedures gevolgd voor consultatie en inspraak van belanghebbenden. De visie kan alleen slagen in samenwerking met ondernemers, instellingen, gebruikers en bewoners.

5.1 Organisatie

Bestuurlijk Opdrachtgeverschap

De Portefeuillehouder R. Mauer van Stadsdeel Nieuw-West is de bestuurlijke opdrachtgever voor Sloterdijk West. Portefeuillehouder E. Bobeldijk van Nieuw-West is de bestuurlijk opdrachtgever voor De Bretten.

Ambtelijk Opdrachtgeverschap

De directeur Grond en Ontwikkeling is aangewezen als ambtelijk opdrachtgever voor de komende fase van het project Sloterdijk 2, 3 en 4 en heeft dit gedelegeerd aan de manager Gebiedsontwikkeling. De gebiedsmanager is de ambtelijk opdrachtgever van Stadsdeel Nieuw-West voor het project De Bretten.

Projectteam

Het projectteam draagt tijdens de komende fase zorg voor de planvorming en bereidt de bestuurlijke besluitvorming voor. In het projectteam zijn zowel de relevante gemeentelijke onderdelen als Stadsdeel Nieuw-West vertegenwoordigd.

5.2 Een praktisch vervolg

De projectgroep Sloterdijk West werkt aan de volgende onderwerpen:

- Nader onderzoek verrichten naar het integreren van duurzaamheidsmaatregelen en het oppakken van projecten rondom de energietransitie, circulaire economie en klimaatadaptatie. Dit gebeurt samen met Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente, Port of Amsterdam, NZKG en Provincie.
- Mobiliteitsonderzoek Sloterdijk West opstellen in samenhang met Haven-Stad, samen met Verkeer en Openbare Ruimte, Port of Amsterdam en Ruimte en Duurzaamheid.
- Opstellen strategie Ondergrond West-as in samenwerking met Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente, provincie en Port of Amsterdam.
- Ruimte maken door bedrijfsverplaatsingen/stapelen, samen met Economische Zaken, Ruimte en Duurzaamheid en Provincie.
- Uitwerken van een communicatieaanpak over mogelijkheden bedrijfshuisvesting in Sloterdijk West samen met EZ en Communicatie
- Beheer(s)- en veiligheidsplan opstellen in samenspraak met gebiedsteam Nieuw-West, politie, brandweer, parkmanagement, Stadswerken en Port of Amsterdam.
- Verder uitwerken van cultureel programma en tijdelijke initiatieven met het gebiedsteam van Nieuw-West, projectteams Sloterdijk Centrum en Sloterdijk 1, Kunst en Cultuur en de Cultuurtafel.
- Participeren in de uitwerking van het thema Verbonden in het kader van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, dat getrokken wordt door Ruimte en Duurzaamheid in samenwerking met Verkeer en Openbare Ruimte, Port of Amsterdam, de ondernemersverenigingen, Provincie en Rijkswaterstaat.

Sloterdijk 2

- Opstellen stedenbouwkundig plan, beeldkwaliteitsplan en programma, raamwerk openbare ruimte Sloterdijk 2 Noord en Zuid.
- Verder uitwerken van programma, businesscase en ontwikkelstrategie voor de Total Hub, samen met Verkeer en Openbare ruimte en Ruimte en Duurzaamheid.
- Verrichten van onderzoek naar de geluidssituatie, bodem, externe veiligheid, flora en fauna, mobiliteit, watermodelsysteem en luchtkwaliteit.
- Voorbereiden van een nieuw juridisch-planologisch kader.
- Financiële uitwerking van de integrale investeringsopgave en de bijbehorende grondexploitatie.
- Contractvorming per blok in Sloterdijk 2 Zuid.
- Potentiële verhuislijst bedrijven opstellen en matchen met vastgoedeigenaren.
- Inrichtingsplan Rhônepark opstellen.
- Begeleiden en toetsen nieuwe en lopende kaveluitgiftes.

Sloterdijk 3

- Actualiseren stedenbouwkundig plan, beeldkwaliteitsplan en programma-uitwerking Sloterdijk 3, raamwerk openbare ruimte en verkavelingen N1, N5, N6.
- Indien nodig aangepast investeringsbesluit voorbereiden.
- Verder uitwerken bedrijventypering ten behoeve van tenders op basis van bedrijvenlijst Transformatiegebieden.
- Verder uitwerken van de circulaire economie op de kavels N5 en N6.
- Tenders uitwerken voor de kavels N1 en L4.
- Planontwikkeling en herinrichtingsplan openbare ruimte PDV-cluster.
- Uitbreiden parkmanagement in Sloterdijk 3.

Sloterdijk 4

- Beheer en parkmanagement.
- Begeleiden en toetsen lopende kaveluitgiftes.
- Onderzoek naar haalbaarheid om kavel (E) om te zetten van groenbestemming naar bedrijvenkavel.

Stadsdeel Nieuw-West werkt aan:

- Opstellen ontwikkelplan voor De Bretten.
- Participatie en communicatie over De Bretten.