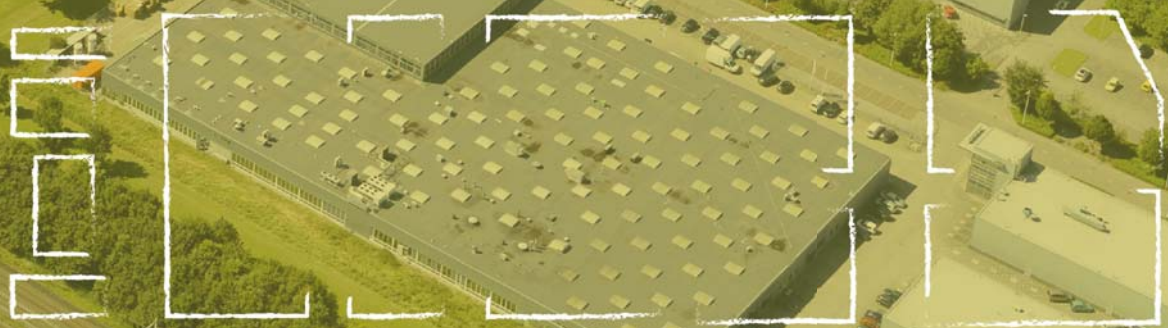
Gemeente Amsterdam

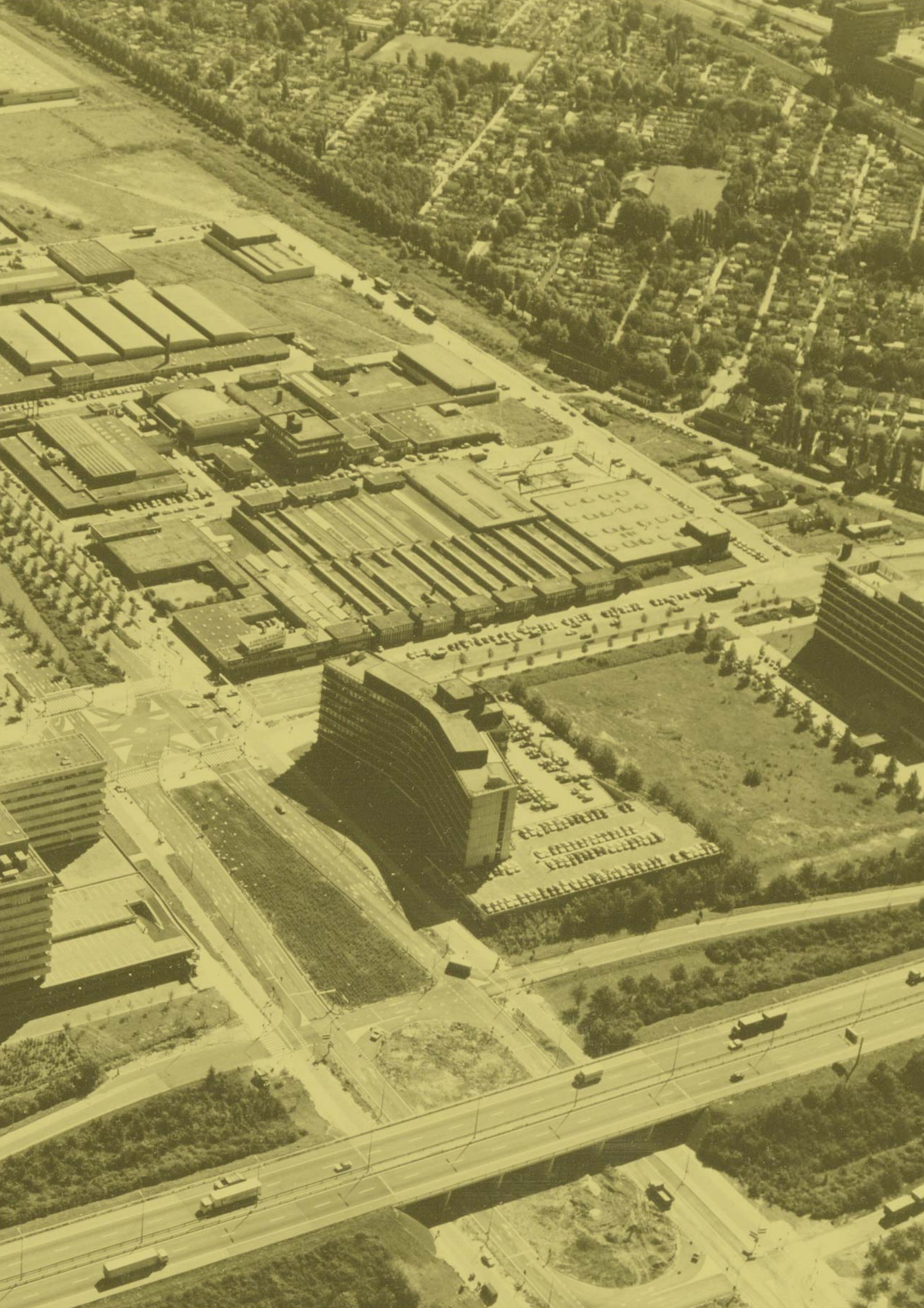
versie dd. 20191001

# INVESTERINGSNOTA SLOTERDIJK I ZUID





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



# Samenvatting

Met Sloterdijk I Zuid wordt een nieuwe woonwerkwijk aan de stad toegevoegd. Sloterdijk I Zuid maakt deel uit van Sloterdijk I, dat ten westen grenst aan de ring A10, ten zuiden aan het treinspoor Amsterdam-Haarlem, ten oosten aan de Spaarndammerbuurt en ten noorden aan de Alfadriehoek en de Coen- en Vlothaven. Dwars door het gebied loopt de Transformatorweg, die Sloterdijk I verdeelt in een noordelijk en een zuidelijk deel.

De voorliggende investeringsnota Sloterdijk I Zuid gaat specifiek over het zuidelijk deel. Het is een uitwerking van de strategienota Sloterdijk I, in 2016 vastgesteld door het College van B&W. De strategienota bevat drie kernambities waaraan Sloterdijk I moet voldoen. Sloterdijk I zal:

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

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

**Werkwijze**

Voor de transformatie van Sloterdijk I Zuid is gekozen voor een facilitaire aanpak. De gemeente schept de kaders waarbinnen initiatiefnemers de ruimte krijgen om zélf bouwplannen te realiseren. De gemeente maakt voor deze gebiedsontwikkeling dus geen ‘traditioneel’ stedenbouwkundig plan en investeringsnota, maar kiest voor een gebiedsontwikkeling die gebaseerd is op dialoog met de eigenaren.

Markt en gemeente doorlopen in nauw overleg stapsgewijs een gezamenlijk planproces met voortschrijdend commitment. Vanaf december 2016 is een intensief participatieproces met de eigenaren gestart in de vorm van individuele gesprekken en werkateliers. Daarin zijn onderwerpen als programma, stedenbouw, duurzaamheid, mobiliteit en circulair bouwen besproken.

**Ambities en prestatie-eisen**

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

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

## 1. Ongedeelde stad

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

## 2. Woonwerk stad

Naast het wonen biedt de wijk ruimte voor werken. Er is een pakket aan voorzieningen dat past bij de behoefte van de bewoners en ondernemers. Gebouwen kunnen in de toekomst worden aangepast aan een ander gebruik. De wijk is levensloopbestendig.

Ruim 20% van het programma voorziet in niet-woonfuncties, bestaande uit maatschappelijke - en commerciële voorzieningen en bedrijfsruimtes. Zo krijgt Sloterdijk I Zuid circa 61.000 $m^2$ bedrijfsruimtes, waarvan circa 25% 'betaalbaar' (€ ± 85/$m^2$, prijspeil 2019). De realisatie van bedrijfsruimtes is gericht op het toevoegen van arbeidsplaatsen die mengbaar zijn met een intensief woonmilieu. Daarbij wordt nog eens circa 18.000 $m^2$ kleinschalige kantoorruimte toegevoegd.

Voorts bestaat het programma uit circa 6.500 $m^2$ commerciële voorzieningen, met onder andere één tot twee supermarkten, dagelijkse voorzieningen (bijvoorbeeld een bakker), diensten (bijvoorbeeld een kapper of stomerij) en horeca. Tot slot circa 16.000 $m^2$ maatschappelijke voorzieningen, waaronder twee brede basisscholen (inclusief buitenschoolse opvang, voorschool, kinderdagverblijf en sportzaal), gecombineerde zorg/welzijnsvoorziening (inclusief jeugd), kunst en cultuur (bijvoorbeeld een bibliotheek), crisisopvang en een passantenpension.

## 3. Intensieve stad

De stad groeit binnen haar eigen grenzen door te verdichten en intensiever te bouwen – zo ook Sloterdijk I Zuid. De bebouwing gaat van middelhoog tot enkele torens, terwijl er in de groene, openbare ruimte een aangenaam verblijfsklimaat heerst. De wijk kent een goede menging van functies en ligt vlakbij andere aantrekkelijke wijken en het historische centrum van Amsterdam. Zo profiteert de wijk van de grootstedelijke voorzieningen, die met de groei van Haven-Stad in de toekomst zullen toenemen.

Het te realiseren programma bestaat uit een mix van gebouwen met hoogtes van 30-45-60 meter, in totaal circa 485.000 $m^2$ bruto vloeroppervlakte. In de openbare ruimte krijgt leefbaarheid prioriteit. Om die reden worden fiets-, scooter- en autoparkeren en afvalopslag inpandig opgelost.

### 4. Bereikbare stad

Om de stad bereikbaar en gezond te houden, vindt een verschuiving plaats in verkeersbewegingen van (vracht)auto's naar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Er komt een zeer lage parkeernorm voor wonen; gemiddeld 0,2 parkeerplaats per woning. De wijk wordt beter bereikbaar voor fietsers, stadsbussen en – op termijn – voor hoogwaardig openbaar vervoer. Parkeren wordt niet op straat opgelost, maar inpandig. Duurzame vervoersconcepten, zoals deelconcepten, worden van begin af aan gerealiseerd.

### 5. Groene stad

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

### 6. Duurzame stad

Sloterdijk I Zuid wordt een duurzame wijk. Alle elementen van de wijk zijn aanpasbaar op snelle veranderingen op het gebied van energie, afval, water, mobiliteit en technologie – dat maakt de wijk toekomstgericht. Er wordt gedacht aan flexibele en makkelijk aanpasbare toepassingen voor onder andere circulair bouwen, afvalinzameling, mobiliteit, waterbestendigheid, $CO_2$-reductie en energie ('van gas los').

### 7. Gezonde stad

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

### 8. Sociale stad

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

**Sturingsstrategie: hoe gaan we het doen?**

Voor de transformatie van Sloterdijk I Zuid is gekozen voor een strategie, waarbij de gemeente het initiatief neemt voor de transformatie van het gebied. De individuele eigenaren/erfpachters nemen het initiatief voorde feitelijke ontwikkeling van de bouwblokken. De gemeente stimuleert de eigenaren/ erfpachters binnen een blok om te gaan samenwerken. Met initiatiefnemers worden op blokniveau afspraken gemaakt over wat er wordt gebouwd en in welke kwaliteit, de vergoeding van de plankosten of over de erfpachtcanons bij bestemmingswijzigingen. Dit wil de gemeente bereiken door een zorgvuldige inzet van de instrumenten die haar ter beschikking staan: dialoog en contractvorming, erfpacht, anterieure overeenkomsten of exploitatieplannen en planologische procedures.

Het proces van de planvorming van gemeente en initiatiefnemers kent een lange doorlooptijd. Om sturing te houden, is het proces ingedeeld in verschillende fasen, waarin de gemeente en eigenaren/ erfpachters per fase steeds gedetailleerdere afspraken maakt over de te realiseren bouwplannen.

**Financiën**

Met dit investeringsbesluit wordt een grondexploitatiebegroting vastgesteld voor de komende vijftien jaar. Met investeringen van € 172 miljoen, heeft de grondexploitatie een negatief resultaat van € 3,9 miljoen netto contante waarde. Het negatieve resultaat is exclusief de bovenplanse kosten. Dit zijn kosten van maatregelen die (deels) nodig zijn voor de ontwikkeling van Haven-Stad, maar buiten de scope van het project Sloterdijk I Zuid vallen. Ze hangen wel nauw samen met de ontwikkeling van het gebied.

Deze maatregelen worden als zelfstandige projecten apart ter besluitvorming voorgelegd. Binnen het resultaat is een post opgenomen voor de proceskosten van de gemeente.

Gezien het tekort, wordt er een voorziening getroffen binnen het Vereveningsfonds.

**Participatie en communicatie**

De gemeente heeft in aanloop naar het investeringsbesluit een aantal werkateliers georganiseerd en individuele gesprekken gevoerd met eigenaren, erfpachters en ontwikkelaren. Deze werkwijze zal na vaststelling van de investeringsnota worden voortgezet. Tijdens de gesprekken heeft de gemeente de eigenaren geïnformeerd over haar beleidsdoelstellingen en ambities voor de ontwikkeling van het gebied. De gesprekken met de eigenaren hebben geleid tot een aantal wijzigingen in de ambities. Zo is het aantal geplande woningen gewijzigd van 3.500 naar minstens 4.500 woningen. De floor space index (fsi) is verhoogd van 3,2 naar ruim 3,7.

De bestaande eigenaren / erfpachters, bedrijven, andere belanghebbenden en toekomstige bewoners (zo snel als deze bekend zijn) worden ook nauw betrokken bij de uitwerking van de inrichtingsplannen van de openbare ruimten in Sloterdijk I Zuid. Aandachtspunt hierbij is de verbetering van de verbindingen met de omliggende gebieden.

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

# Voorwoord

Dit is de investeringsnota van het project Sloterdijk I Zuid. Het gebied is nu nog een bedrijventerrein, maar zal binnen enkele jaren veranderen in een dynamische, aantrekkelijke stadswijk. Een wijk met een aangename leefomgeving, waar mensen graag willen wonen, werken en recreëren. En dat alles op 15 minuten fietsen van het centrum van Amsterdam.

In de nieuwe wijk staan duurzaamheid en goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets voorop. Er worden minstens 4.500 woningen gebouwd in verschillende prijscategorieën, maar er komen ook winkels, scholen en bedrijfsruimtes. De woningen zijn hard nodig, want Amsterdam groeit; jaarlijks komen er ongeveer 11.000 Amsterdammers bij.

Sloterdijk I Zuid is één van de eerste gebieden die worden ontwikkeld in het kader van Haven-Stad. Het project loopt daarmee vooruit op de rest van Haven-Stad, om de sterke groei van de bevolking en de behoefte aan bedrijfsruimtes op te vangen.

De behoefte aan woningen en werkgelegenheid is groot, maar de ruimte is beperkt. Daarom moeten we de schaarse beschikbare ruimte in de stad optimaal benutten. Aan de westkant van de stad hebben we nu de mogelijkheid om binnen de ring en ten noorden van het Westerpark een prachtige wijk neer te zetten. Een wijk waarin Amsterdammers en anderen graag willen wonen en werken. Een wijk met verschillende woningtypen en bedrijfsruimten, die bereikbaar en betaalbaar zijn voor elke portemonnee.

Deze investeringnota geeft aan wat we als gemeente graag willen met Sloterdijk I Zuid, maar het zijn vooral de marktpartijen die het gaan doen.

Ik heb er het volste vertrouwen in dat Sloterdijk I Zuid een mooie wijk gaat worden. Een duurzame wijk, waar Amsterdammers met veel plezier zullen gaan wonen.



**Marieke van Doorninck**

Wethouder Ruimtelijke Ordening, Grondzaken, Duurzaamheid, Klimaat en Energie.



# inhoudsopgave

voorwoord

1 inleiding + leeswijzer

2 ambities

ongedeelde stad
woonwerk stad
intensieve stad
bereikbare stad
groene stad
duurzame stad
gezonde stad
sociale stad

3 sturingsstrategie

sturingsinstrumenten
sturing per fase
wat als gemeente en eigenaren
geen overeenstemming bereiken?

4 proces en planning

5 financiën

6 participatie en communicatie

7 organisatie


DPA


KABELWEG
TRANSFORMATORWEG
SCHAKELSTRAAT
TURBINESTRAAT
ISOLATORWEG
MAGNEETSTRAAT
CONDENSATOWEG
CONTACTWEG
SLOTERDIJKERWEG

# Inleiding

***Amsterdam staat voor de opgave om het wonen en werken in de stad voor veel mensen mogelijk te maken. Het aantal inwoners groeit met meer dan 11.000 per jaar en de toename aan arbeidsplaatsen houdt daar gelijke tred mee. Daarom zijn er veel nieuwe woningen nodig en ruimte voor werkgelegenheid. Om aan deze vraag tegemoet te komen, zal Sloterdijk I Zuid – als een van de eerste gebieden van Haven-Stad – de komende jaren transformeren van een bedrijventerrein naar een hoogstedelijk woonwerkgebied. De gemeente Amsterdam heeft tot taak deze transformatie te stimuleren en te regisseren.***

**Wat vooraf ging**

Dit document is een uitwerking van het strategiebesluit Sloterdijk I (zie bijlagen en links) dat op 14 juni 2016 door het College van B&W is vastgesteld. De strategienota bevat drie hoofddoelstellingen waaraan de nieuwe wijk moet voldoen. Dit zijn:

- transformatie van het bedrijventerrein naar een woonwerkgebied met een hoog kwalitatief en aantrekkelijk leefmilieu;
- een betere aansluiting op de omgeving;
- een geleidelijke en gefaseerde ontwikkeling.

De drie hoofddoelstellingen zijn in deze investeringsnota uitgewerkt in specifieke ambities en kaders voor projectgebied Sloterdijk I Zuid. Als de investeringsnota door de gemeenteraad wordt vastgesteld, is deze kaderstellend voor de toekomstige plannen van eigenaren/ontwikkelaars in het projectgebied.

**Achtergrond transformatie Sloterdijk I**

Er is grote behoefte aan woon- en werkruimte in Amsterdam, zeker binnen de ring A10. In het visiedocument Koers 2025, een uitwerking van de structuurvisie Amsterdam 2040, is Haven-Stad aangewezen als gebied dat een groot deel van deze vraag moet faciliteren. Eind 2017 heeft de gemeenteraad de ‘Ontwikkelstrategie Haven-Stad’ vastgesteld.

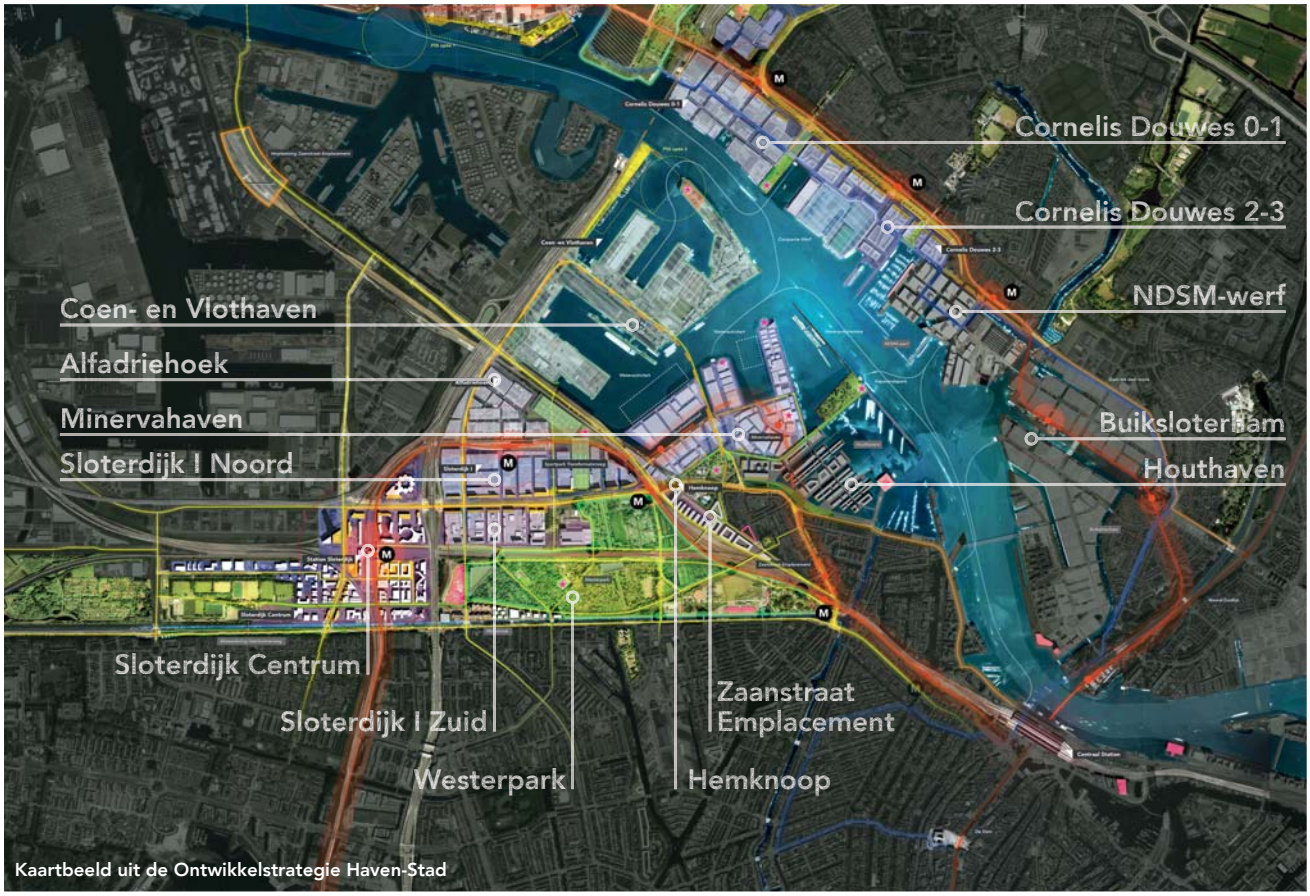
De gepresenteerde strategie omvat de transformatie van twaalf deelgebieden, waarmee een complete stad van circa 100.000 inwoners aan Amsterdam wordt toegevoegd. De ‘Ontwikkelstrategie Haven-Stad’ (zie bijlagen en links) vormt samen met de ‘Millieueffectrapportage Haven-Stad’ het kader voor deze grootschalige gebiedstransformatie.

**Haven-Stad**

Met Haven-Stad wordt een nieuw stuk Amsterdam ontwikkeld waarin wonen, winkels, bedrijven en voorzieningen in een hoge dichtheid worden gecombineerd. Het gebied strekt zich uit aan weerszijden van het IJ; van Station Sloterdijk in het zuidwesten tot de Noorder IJ-plas in het noordwesten en van het Westerpark in het zuidoosten tot het Cornelis Douwesterrein in het noordoosten. Het is in oppervlakte bijna net zo groot als de Amsterdamse binnenstad. In Haven-Stad wonen en werken straks meer dan 150.000 mensen. Haven-Stad wordt goed aangesloten op het regionaal en stedelijk wegen- en railnetwerk.

De meeste van de twaalf deelgebieden liggen op fietsafstand van het Centrum van Amsterdam. Ook vanuit de omliggende stadsdelen is Haven-Stad goed bereikbaar met de fiets en het openbaar vervoer.

Haven-Stad wordt een intensief bebouwd en gebruikt deel van Amsterdam. Hoewel het er anders uit gaat zien dan de nabijgelegen wijken, zal de stedelijke levendigheid vergelijkbaar zijn.



Kaartbeeld uit de Ontwikkelstrategie Haven-Stad



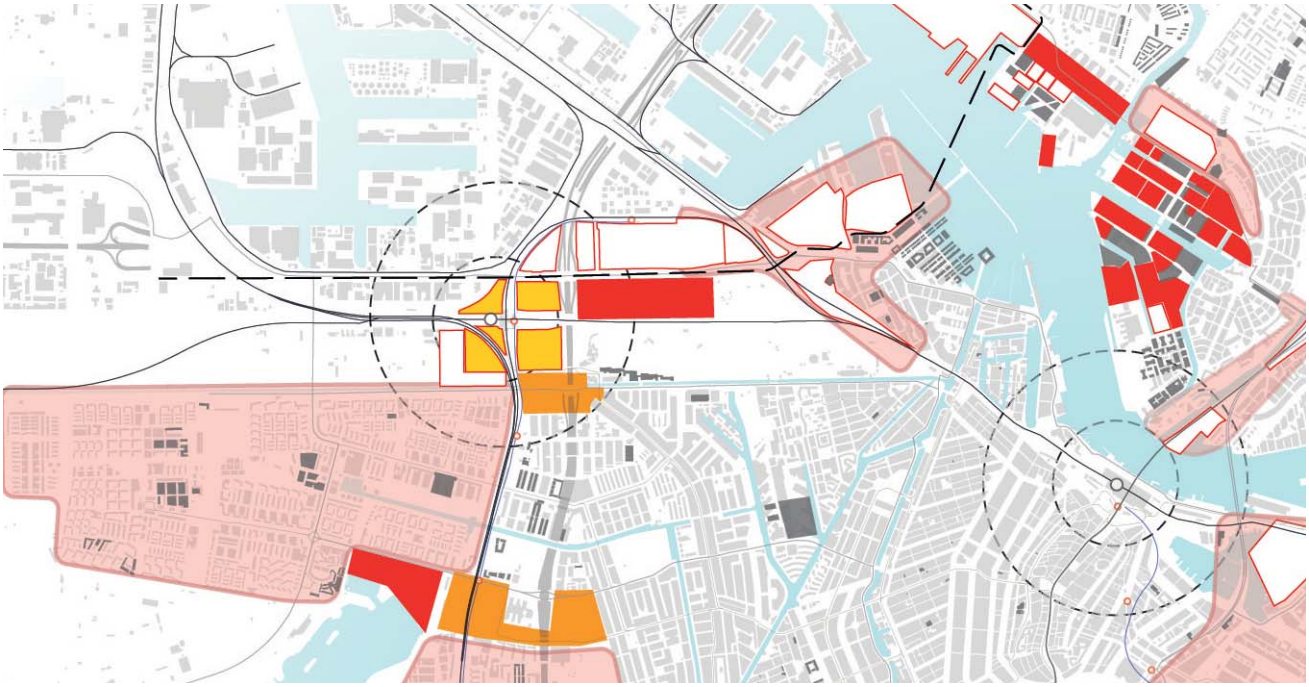
In Haven-Stad vinden wonen, werken, studeren, recreëren en winkelen in elkaars directe nabijheid plaats. Het gaat om het realiseren van een compleet stuk stad met alle bijbehorende stedelijke voorzieningen als scholen, sportfaciliteiten, plekken voor kunst & cultuur, winkels en recreatiemogelijkheden. Zo kunnen de bewoners van Haven-Stad gebruikmaken van twee stadsparken: Toekomstbestendig Westerpark in het zuidelijk deel en de Noorder IJ-plas aan de noordkant. Daarnaast komt er per deelgebied een wijkpark. Samen met Sloterdijk Centrum is Sloterdijk I Zuid een van de eerste transformatiegebieden waar deze ontwikkeling gaat starten.

**Waar ligt Sloterdijk I?**

Het plangebied ligt ten oosten van de ring A10-West, ten noorden van het spoor Amsterdam-Haarlem en Toekomstbestendig Westerpark, ten westen van de Spaarndammerbuurt en ten zuiden van twee toekomstige deelgebieden van Haven-Stad; de Alfadriehoek en de Coen- en Vlothaven.

Sloterdijk I bestaat uit een noordelijk en een zuidelijk deel, door midden gedeeld door de Transformatorweg. Zowel Sloterdijk I Noord als Sloterdijk I Zuid zijn bedrijventerreinen.

Dit document betreft alleen het deel van Sloterdijk I ten zuiden van de Transformatorweg. Wel wordt er een ontwerpkader voor de Transformatorweg meegegeven voor verdere uitwerking. In het gebied ten noorden van de Transformatorweg zal – vanwege een afgesloten convenant (zie kader op de volgende pagina) met bedrijven in het westelijk havengebied – tot 2029 geen woningbouw plaatsvinden. Wel is het mogelijk dat zich in deze periode in het gebied andersoortige functies en bedrijvigheid gaan vestigen die toekomstig wonen (na afronding van het convenant) in het noordelijk deel niet in de weg staan.



**Overzichtskaart Koers 2025 | Legenda**

- Lopende projecten
- Versnellingslocatie 2014 Tranche 1 (investeringsbesluit)
- Versnellingslocatie 2014 Tranche 2 (strategiebesluit)
- Voorstel nieuwe projecten 2016 Tranche 3
- Gebiedsuitwerking 2016 gericht op nieuwe projecten
- Strategische ruimte voor de stad t.b.v. gebiedsontwikkeling na 2020
- Convenant Pas op de Plaats 2009
- OV Knooppunten

### Convenant 'Pas op de Plaats'

In Sloterdijk I Noord geldt het convenant 'Pas op de Plaats'. Dit is een afspraak met de Haven en een aantal grote bedrijven dat er tot 2024 in dit deel van Sloterdijk I geen projecten met woningbouw in procedure worden gebracht, en tot 2029 geen realisatie van woningbouw. In de ontwikkelstrategie Haven-Stad wordt - in overleg met de convenantpartners - onderzocht of woningbouw in Sloterdijk I Noord toch tot de mogelijkheden behoort.

### De situatie nu

Voor Sloterdijk I Zuid (behalve voor het kavel waarop het Mediacollege Amsterdam is gevestigd) geldt momenteel het bestemmingsplan Sloterdijk I, vastgesteld op 28 mei 2013. Volgens het vigerende bestemmingsplan is Sloterdijk I vooral een bedrijventerrein, met hier en daar wat kleinschalige horeca en aan de westzijde een kantorenstrook.

Vooruitlopend op de transformatie van het gebied, is voor de oostzijde in het voorjaar van 2018 het bestemmingsplan Sloterdijk I Zuid - Mediacollege onherroepelijk geworden.

Aan dit bestemmingsplan is de eerder genoemde Milieueffectrapportage Haven-Stad gekoppeld. Het gewijzigde bestemmingsplan maakt niet alleen de uitbreiding van het Mediacollege mogelijk, maar ook de toevoeging van woningen.

Sloterdijk I Zuid is op dit moment een goed functionerend bedrijventerrein en kent een grote verscheidenheid aan bedrijven. Zo zijn er grote en kleine handelsondernemingen, zoals een autowasstraat en een uitvaartonderneming. Veel ondernemers zijn al jaren op het bedrijventerrein gevestigd en hebben vaak hun bedrijfspand in eigendom.

De grond in Sloterdijk I Zuid is grotendeels in erfpacht uitgegeven. Een paar kavels liggen op eigen grond. De grootte van de kavels en gebouwen verschilt. Dat geldt ook voor de mate van milieuhinder door de zittende bedrijven.

**Een nieuwe werkwijze**

Voor de transformatie en ontwikkeling van Sloterdijk I Zuid is gekozen voor een facilitaire aanpak. Een werkwijze die aansluit bij het eigenaarschap en het ondernemerschap in het gebied. De gemeente schept de kaders waarbinnen initiatiefnemers de ruimte krijgen om zélf stedenbouwkundige bouwstenen aan te dragen en bouwplannen te realiseren.

De gemeente maakt voor deze gebiedsontwikkeling dus geen 'traditioneel' stedenbouwkundig plan. Een dergelijk vastomlijnd kader biedt onvoldoende ruimte voor flexibiliteit in een transformatieproces dat zich over langere tijd uitstrekt. In de nieuwe werkwijze is veel ruimte voor innovatie en optimalisatie.

De gebiedsontwikkeling voor Sloterdijk I Zuid verloopt in dialoog met de eigenaren en erfpachters. Markt en gemeente doorlopen in nauw overleg stapsgewijs een gezamenlijk planproces met voortschrijdend inzicht en commitment:

- van het verkennen van ontwikkelingsopties tot het opstellen van ambities en kaders door de gemeente;

- van het delen van ambities naar uitwerking in meetbare prestaties;

- van het maken van juridische en contractuele afspraken tot het realiseren van de bouwplannen.

De gemeente neemt het initiatief tot de transformatieopgave van het gebied als geheel. Ze stimuleert initiatieven vanuit de markt die bijdragen aan de gemeentelijke ambities. Dit proces is al in gang gezet: sinds november 2016 vinden werkateliers plaats met de eigenaren en hun adviseurs. Aan de werkateliers is tot nu toe breed deelgenomen en kenmerkten zich door veel interesse en ontwikkelinitiatief.

**Ambities en prestatie-eisen**

Op basis van de werkateliers, onderzoeken en uitwerkingen zijn ambities en prestatie-eisen geformuleerd waar de nieuwe wijk Sloterdijk I Zuid aan moet voldoen. De ambities en prestatie-eisen vormen het kader waaraan plannen van ontwikkelaars worden getoetst.

**Hoe verder?**

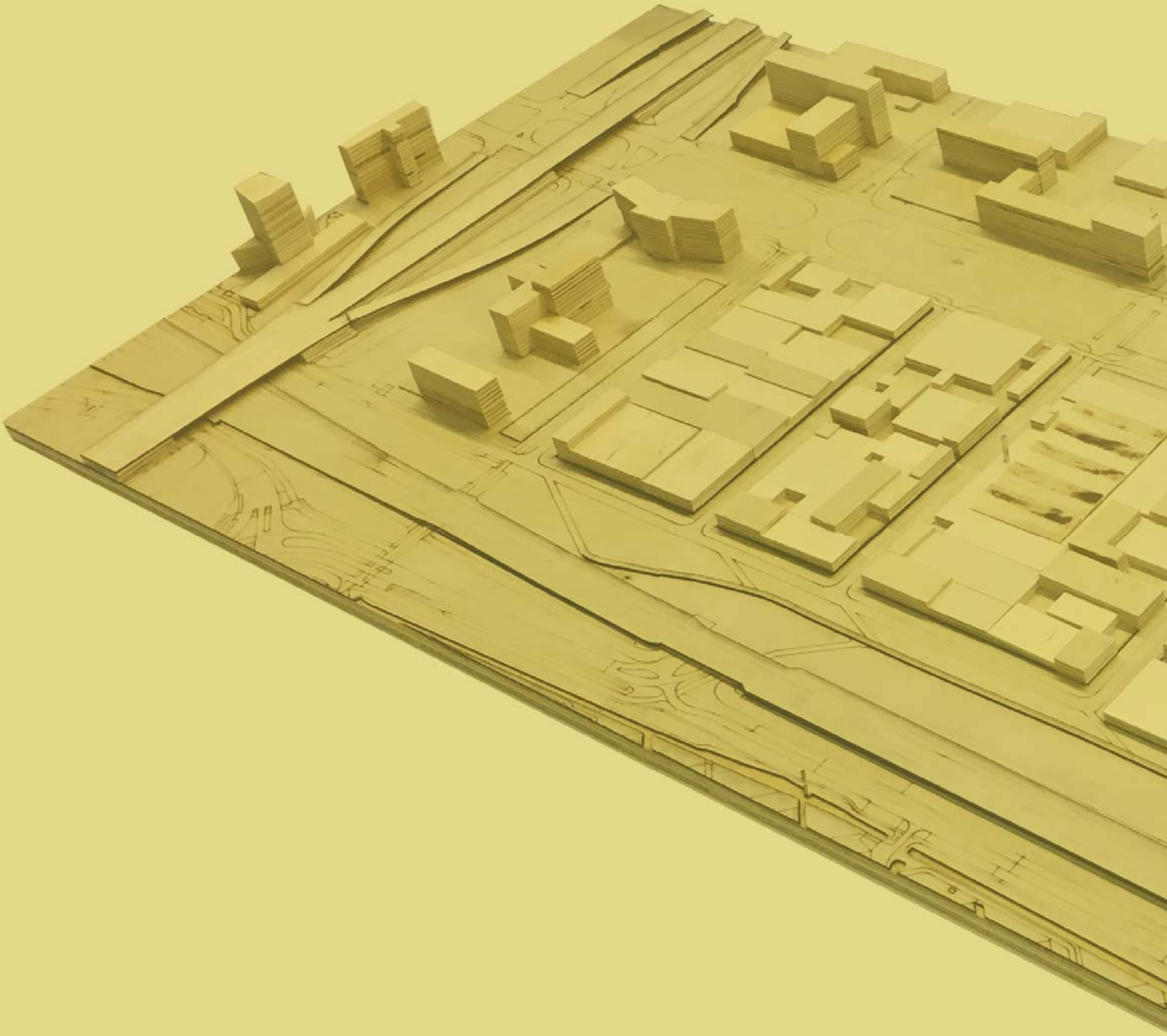
De huidige werkwijze – dialoog met de markpartijen – wordt voortgezet. De eigenaren zijn opdrachtgever voor het maken van stedenbouwkundige en bouwkundige deelplannen. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van het openbaar gebied en de ontwikkeling van de wijk als geheel. In het vervolgtraject werken de marktpartijen hun planvoorstellen uit. Als daarmee voldaan wordt aan de bestuurlijke ambities, kan de gemeente overgaan tot het vaststellen van hierbij passende bestemmingsplannen en het maken van contractuele afspraken. En dan kan de transformatie van Sloterdijk I Zuid daadwerkelijk beginnen.

**Leeswijzer**

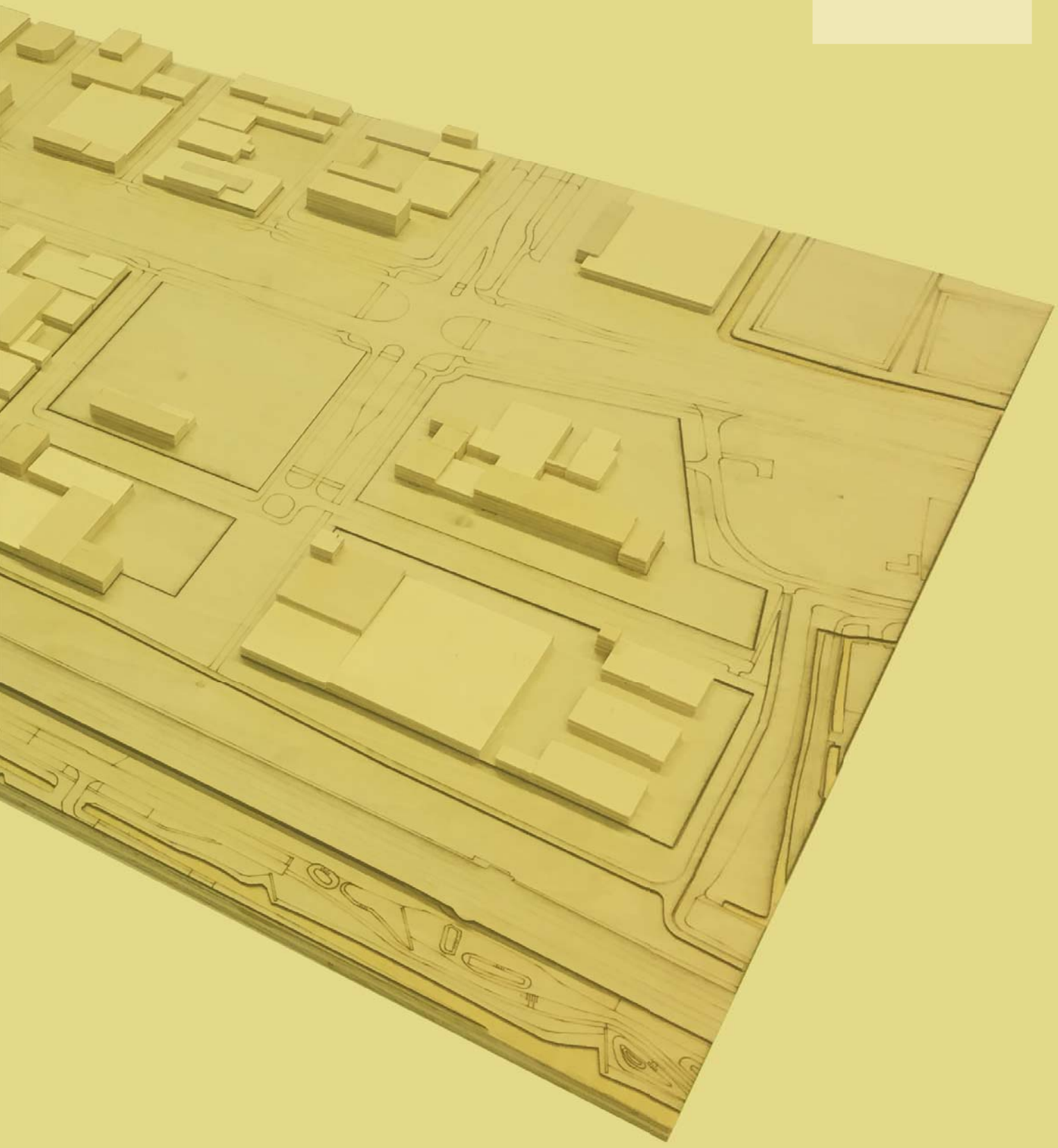
In hoofdstuk 2 staan de ambities voor Sloterdijk I Zuid beschreven, hoe deze ambities vorm kunnen krijgen en aan welke prestatie-eisen de ontwikkelplannen moeten voldoen. De opsommingen van prestatie-eisen zijn niet volledig. Alleen de belangrijkste eisen worden telkens vermeld. Andere prestatie-eisen worden niet specifiek benoemd, maar staan wel in de tekst van deze investeringsnota.

Hoofdstuk 3 beschrijft hoe de gemeente te werk gaat om de ambities te realiseren, en met welke instrumenten zij het proces kan sturen. In hoofdstuk 4 volgt een procesbeschrijving en voor zover mogelijk een globale planning. Hoofdstuk 5 gaat over de financiën. In hoofdstuk 6 vindt u de manier waarop de communicatie en participatie plaatsvinden en in hoofdstuk 7 hoe het projectteam Sloterdijk I Zuid is georganiseerd.

Aan de investeringsnota worden bijlagen toegevoegd van onder andere het Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit en de Basisblokpaspoorten, waarmee per bouwblok sturing wordt gegeven aan de ontwikkelplannen.



# 2



# Acht ambities voor een Amsterdamse wijk

***Sloterdijk I Zuid wordt als een van de eerste gebieden in het kader van Haven-Stad ontwikkeld. Het laat zien welke doelen en ambities de gemeente heeft voor dit nieuwe stadsdeel. Daarmee heeft Sloterdijk I Zuid een voorbeeldfunctie voor de komende ontwikkelingen. Door de ligging zal het gebied niet alleen een entree worden van Haven-Stad, maar ook een verbinding vormen met de omliggende wijken, het Westerpark en de stationsomgeving van openbaar vervoersknooppunt Sloterdijk.***

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

Goede verbindingen voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer, straten met royale trottoirs, buitenruimte bij de woningen, collectieve zonnige binnenhoven, veel groen in de openbare ruimte en het zo dichtbij gelegen park zijn hier de ingrediënten voor een **aantrekkelijk woonklimaat**.

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

## Aantrekkelijk, bereikbaar en verbonden

De doelen die de gemeente heeft gesteld in de strategienota voor Sloterdijk I Zuid (aantrekkelijk, bereikbaar, verbonden) zijn uitgewerkt in acht ambities. De ambities zijn ingedeeld in drie rubrieken: programma (wat komt er?), toekomstige kenmerken (hoe ziet het er uit?) en specifieke thema's (wat zijn de beleidskaders?).

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Ongedeelde stad | programma |
| 2. | Woonwerk stad | programma |
| 3. | Intensieve stad | kenmerk |
| 4. | Bereikbare stad | kenmerk |
| 5. | Groene stad | kenmerk |
| 6. | Duurzame stad | thema |
| 7. | Gezonde stad | thema |
| 8. | Sociale stad | thema |

Elke ambitie is geschreven vanuit een verschillend, gemeentelijk beleidsdoel voor stedelijke ontwikkeling. De ambitie staat telkens in het **rood** in het begin van een hoofdstuk. Dan volgt een korte beschrijving van de verbeelding. Onder 'oplossingen' staat hoe een ambitie wordt gerealiseerd. Aan het eind van elk hoofdstuk vindt u de prestatie-eisen; wat wordt er van de gemeente verwacht en wat van de marktpartijen?






2.1



# Ongedeelde stad

***Sloterdijk I Zuid wordt een wijk voor iedereen. Een duurzaam gemengde, ongedeelde samenleving. Met een evenwichtige balans in woninggroottes en financieringscategorieën. Voor ieder wat wils. Betaalbaarheid en doorstroming vanuit omliggende wijken zijn belangrijke uitgangspunten.***

Studenten, senioren, stadsgezinnen, singles, starters of stellen… de nieuwe woonwijk wordt een wijk voor alle Amsterdammers. Of je nou starter bent op de woningmarkt of een volgende stap maakt in je wooncarrière; of je van buiten Amsterdam komt of wil doorstromen vanuit de Spaarndammerbuurt of Bos en Lommer naar een grotere woning. Voor alleenstaanden en gezinnen, senioren die stedelijk willen (blijven) wonen en jongeren die gaan studeren.

## Oplossingen

Totdat de overige delen van Haven-Stad in ontwikkeling komen, functioneert Sloterdijk I Zuid door de enigszins geïsoleerde ligging de eerste tijd als een zelfstandige wijk. Om deze reden wordt ingezet op een evenwichtige opbouw van de woningvoorraad, zodat alle doelgroepen – zoals die in goed functionerende Amsterdamse wijken te vinden zijn – kunnen worden bediend. Zo komen er één- en tweekamerwoningen voor studenten, starters en alleenstaanden en drie- en vierkamerwoningen voor stellen en gezinnen. Er komen relatief veel grotere woningen (zie tabel 1). De vierkante meters in de tabel staan voor de minimaal te realiseren oppervlakte per woning.

Binnen deze woningtypes is een onderverdeling gemaakt naar financieringscategorieën: sociaal, middelduur en vrije markt. Een ongedeelde stadswijk betekent immers dat de woningen bereikbaar moeten zijn voor elke portemonnee.



De evenwichtige opbouw van het woningbouwprogramma is bedoeld om een ongedeelde, goed functionerende stadswijk te bouwen. Een wijk die tegemoet komt aan de woonwensen van verschillende doelgroepen (zowel qua woninggrootte als qua prijs) en die in de toekomst goed verbonden is met de omliggende wijken Sloterdijk-Centrum, Houthavens, Spaarndammerbuurt en Westerpark.

Tabel 1 toont welk woningtype wordt gebouwd, hoeveel (sociale) huur en hoeveel koop, de bijbehorende minimale oppervlaktes, prijscategorieën en het aandeel in het totale woningbouwprogramma. Hierbij is de aanname dat de gebruiksoppervlakte (gbo) gemiddeld 70% van de bruto vloeroppervlakte (bvo) per woning is.

**Voor wie komt wat?**

- 5 % van de woningen is gereserveerd voor eenkamerwoningen. Vanwege de gunstige ligging, op fietsafstand van het centrum van Amsterdam en op loopafstand van Station Sloterdijk, is Sloterdijk I Zuid interessant voor studenten en jongeren.

De eenkamerwoningen (studio's) van minimaal 25 $m^2$ gbo / 35 $m^2$ bvo in het sociale huursegment bedienen deze doelgroep.

- omdat er een grote behoefte bestaat aan betaalbare woningen voor starters en alleenstaanden, krijgen deze groepen in Sloterdijk I Zuid veel ruimte.

35% van de woningvoorraad bestaat uit tweekamerwoningen (1 slaapkamer) in het sociale-, middeldure huur- en middeldure koopsegment. De grootte van deze woningen volgt uit de uitwerking van motie 929 'Stop de Blokhokken', die de gemeenteraad op 14 juli 2016 heeft aangenomen tijdens de behandeling van de Voorjaarsnota. In deze motie is opgenomen dat er geen vrijesector huurwoningen kleiner dan 40 $m^2$ gebruiksoppervlakte (gbo) gebouwd mogen worden.

Voor de koopwoningen zal worden aangesloten bij het beleidsvoornemen om hiervoor een zelfbewoningsplicht op te nemen. Hiermee kan dit woningtype behouden blijven voor de doelgroepen waar deze woningen voor bedoeld zijn.

| Wonen<br>woningtype | eenkamerwoning<br>studio | tweekamerwoning<br>1 slaapkamer | driekamerwoning<br>2 slaapkamers | vierkamerwoning<br>3 slaapkamers | totaal |
|---|---|---|---|---|---|
| m2 *bvo ( minimaal )* | 35 | 58 | 86 | 129 | |
| m2 *gbo ( minimaal )* | 25 | 41 | 60 | 90 | |
| **verdeling** | **5%** | **35%** | **38%** | **22%** | **100%** |
| **aantal per doelgroep** | **235** | **1.642** | **1.783** | **1.032** | **4.691** |
| **waarvan in de categorie sociale huur** | | | | | |
| percentage van totaal aantal woningen | 5% | 20% | 10% | 5% | **40%** |
| **aantal** | **235** | **938** | **469** | **235** | **1.876** |
| **waarvan in in de categorie middelduur** | | | | | |
| *waarvan huur* | *0%* | *10%* | *12%* | *8%* | *30%* |
| *waarvan koop* | *0%* | *5%* | *5%* | *0%* | *10%* |
| percentage van totaal aantal woningen | 0% | 15% | 17% | 8% | **40%** |
| **aantal** | **0** | **704** | **797** | **375** | **1.876** |
| **waarvan in de categorie vrije markt** | | | | | |
| percentage van totaal aantal woningen | | | 11% | 9% | **20%** |
| **aantal** | **0** | **0** | **516** | **422** | **938** |
| **wonen (metrage)** | **8.293** | **94.989** | **152.786** | **132.682** | **388.749** |

Tabel 1: ambitieprogramma Wonen naar woninggrootte en financieringscategorie

Ook voor de tweekamerwoningen in het sociale- en middeldure koopsegment wordt een minimum van 41 m² gbo aangehouden.

- ruim 35% van de woningvoorraad bestaat uit woningen met twee slaapkamers en een oppervlakte van minimaal 60 m² gbo (86 m² bvo). Dit woningtype wordt gebouwd in de sociale huur, in de middeldure huur- en in het dure koopsegment. Deze woningen zijn interessant voor huishoudens in alle leeftijdscategorieën, die veelal een woning in (de regio) Amsterdam achterlaten en toe zijn aan een volgende stap in hun wooncarrière.

- meer dan 20% van de woningen heeft een oppervlakte van minimaal 90 m² gbo / 129 m² bvo met tenminste drie slaapkamers. Deze woningen bieden plek aan gezinnen die zich bij voorkeur vestigen in woongebieden met voldoende bereikbare stedelijke voorzieningen zoals onderwijs, winkels, dienstverlening, gezondheidszorg en horeca. Het betreft zowel gezinnen die zijn aangewezen op een sociale of middeldure huurwoning als gezinnen die zich een dure woning kunnen veroorloven.

Met de bouw van woningen voor gezinnen hebben grotere huishoudens, die momenteel in een kleinere woning in de Spaarndammerbuurt of Bos en Lommer wonen, de mogelijkheid om door te kunnen stromen naar een grotere woning in Sloterdijk I Zuid. Zo komen er elders in stadsdeel West weer kleinere (sociale huur) woningen vrij voor andere doelgroepen.

- conform het programma Ouderenhuisvesting wordt in de sociale huursector tenminste 5% gelabeld voor 65-plussers. Ook is er een duidelijke behoefte aan woningen voor 65-plussers in het middensegment. Waar mogelijk wordt ingezet op geclusterde ouderenhuisvesting in de nabijheid van (zorg) voorzieningen.

**Richtlijn 'Aanpasbaar Bouwen'**

Om er voor te zorgen dat ouderen langer zelfstandig thuis kunnen blijven wonen, hebben gemeente en woningcorporaties de richtlijn 'Aanpasbaar Bouwen' opgesteld. Aanpasbaar gebouwde woningen zijn rolstoeltoegankelijk en vrij van drempels. In het ontwerp wordt rekening gehouden met een minimale grootte van de ruimtes en met de hoogte van bedieningselementen zoals ramen en verlichting. Daarnaast worden deze woningen zo gebouwd dat ze gemakkelijk aan te passen zijn als de bewoner slecht(er) ter been wordt. De afspraak is dat 90% van de sociale nieuwbouw huurwoningen aanpasbaar wordt gebouwd.



**Woonagenda**

Zoals in de tabel is te zien, bestaat 80% van het woningbouwprogramma uit woningen in het sociale huur of middeldure woningmarktsegment. Dit is conform het uitgangspunt van de Woonagenda (vastgesteld in juli 2017). Uitgangspunt is de bouw van voldoende, betaalbare en goede woningen. De Woonagenda bevat de opdracht om bij nieuwbouw een woningdifferentiatie toe te passen van 40% sociale huurwoningen, 40% middeldure huur- en koopwoningen en 20% vrije marktwoningen.

Het ambitieprogramma (zie tabel 1 en bijlagen en links) is afgestemd op de huidige verwachtingen waar bewoners van de stad en de wijk behoefte aan hebben. Om op toekomstige veranderingen voorbereid te zijn, worden de wooncomplexen flexibel van indeling. Met relatief eenvoudige ingrepen kunnen de woningtypes aan nieuwe behoeftes worden aangepast.

## Prestatie-eisen: wie doet wat?

**Gemeente:**

- bepaalt en bewaakt de indeling in woninggroottes en financieringscategorieën van het woningbouwprogramma in de verhouding 40% sociale huurwoningen, 40% middeldure huur- en koopwoningen en 20% vrije marktwoningen.

**Marktpartijen:**

- bouwen woningen in alle prijscategorieën en woninggroottes conform het ambitieprogramma, waarbij de gebruiksoppervlaktes (gbo's) leidend zijn;
- verbinden zich voor de middeldure huurwoningen voor 25 jaar aan kale huurprijzen tussen de € 720,42 (liberalisatiegrens) en €1.000,35 (volgens het prijspeil 2019), met een gemiddelde kale huurprijs van € 876,55 per maand. Een en ander conform het actieplan 'Meer Middeldure Huur';
- verkopen koopwoningen met een zelfbewoningsplicht;
- bouwen wooncomplexen die flexibel zijn en aan toekomstige woonbehoeftes kunnen worden aangepast;
- gaan voor het bouwen van sociale huurwoningen coalities aan met een een toegelaten instelling;
- realiseren 90% van de woningen in het sociale huursegment volgens de richtlijn 'Aanpasbaar Bouwen'.

**Actieplan 'Meer Middeldure Huur'**

Dit actieplan is een uitwerking van het voornemen om meer middeldure huurwoningen te realiseren. Amsterdam heeft behoefte aan huurwoningen die langdurig in het middeldure segment blijven en daarmee toegankelijk zijn voor huishoudens met een middeninkomen.


Henk Lubbers


2.2



# Woonwerk stad

***Sloterdijk I Zuid biedt ruimte aan wonen en werken. Betaalbare bedrijfsruimtes zijn onderdeel van het werkprogramma. Er is een pakket aan voorzieningen dat past bij de behoefte van de bewoners en ondernemers. Gebouwen kunnen in de toekomst worden aangepast aan een ander gebruik. De wijk is levensloopbestendig.***

Sloterdijk I Zuid wordt een levendig woonwerkgebied. Wie op straat loopt, passeert een levendige plint waar bedrijfsruimtes, kleinschalige kantoren, maatschappelijke voorzieningen, winkels en woningen elkaar afwisselen. Functies laten zich makkelijk mengen, omdat de gebouwen flexibel zijn. Er wordt ruimte geboden voor stadsverzorgende bedrijvigheid.

Het ligt voor de hand dat de grotere bedrijfseenheden dichter bij de hoofdontsluiting, de Transformatorweg, liggen.

Aan de Transformatorweg bevinden zich ook de supermarkten, andere commerciële voorzieningen en horeca. In het verkeersluwe gebied van de wijk zijn scholen, zorg- en welzijnsvoorzieningen gesitueerd. Aan de zonnige zuidzijde van het gebied – de rustige Condensatorweg – is plek voor daghoreca: restaurants, cafés en terrassen.

## Oplossingen

De niet-woonfuncties (lees bedrijfsruimtes, kleinschalige kantoren, commerciële en maatschappelijke voorzieningen) bedragen ruim 20% van het programma.

| Werken | $m^2$ bvo | % |
|---|---|---|
| bedrijven (incl. max 30% kantoorvloer) | 61.300 | 12,4% |
| kantoren (kleinschalige zelfstandige kantoorruimten) | 22.664 | 4,6% |
| **totaal werken** | **83.964** | **16,9%** |

Tabel 2: ambitieprogramma Werken

Het aandeel in vloeroppervlak van de werkfuncties is ~17% van het totale ambitieprogramma. Het betreft 12,4% bedrijvigheid (inclusief maximaal 30% kantoorvloeroppervlakte) en 4,6% aan kleinschalige kantoorruimtes (zie tabel 2).



**Bedrijven**

In Sloterdijk I Zuid komen twee verschillende opgaven samen: aansluiten bij de nieuwe stedelijke economie en ruimte bieden aan (economische) diversiteit, zoals beschreven in 'Ruimte voor de Economie van Morgen' (vastgesteld in juli 2017). Voor toekomstige woonwerkgebieden met een hoge dichtheid en diversiteit zijn nieuwe typen gebouwen nodig. Daarom worden marktpartijen gestimuleerd om flexibele gebouwen te ontwikkelen, die verschillende functies kunnen accommoderen. Denk aan bedrijven uit de creatieve, innovatieve, productieve en stadsverzorgende economie met zowel kleinschalige bedrijfsruimtes als een kantooromgeving.



Uitgangspunt is dat 25% van alle bedrijfsruimtes 'betaalbaar' is, ofwel in het lagere huursegment ( huur tot maximaal € 85/m$^2$ verhuurbaar vloeroppervlakte (vvo), prijspeil 2019 ). Daarmee blijft er ruimte beschikbaar voor productieve bedrijvigheid. Qua werkgelegenheid zet de gemeente in op bedrijven, die een toegevoegde waarde hebben voor het gebied en de stad als geheel. De focus ligt op het behouden en aantrekken van werkfuncties die zorgen voor een toename van het aantal arbeidsplaatsen in het gebied. De bedrijvigheid dient tevens goed samen te gaan met het intensieve woningbouwprogramma en de beoogde voorzieningen. Dit betekent bedrijvigheid die slechts beperkte milieu-, geluids- of verkeershinder oplevert. Dus geen werkgelegenheid die de leefbaarheid in het gebied in het gedrang brengt.



Een mix van creatieve, innovatieve, productieve en stadsverzorgende bedrijvigheid biedt tegelijkertijd kansen voor interactie tussen onderwijs en bedrijfsleven. De aanwezigheid van het Mediacollege kan bijvoorbeeld bedrijven aantrekken die gerelateerd zijn aan deze onderwijsrichting.





**Kantoren**

De kantoren bevinden zich grotendeels in de kantorenstrook langs de A10 (blok VI). Uitgangspunt voor de kantorenstrook is dat het kantorenvolume tenminste gelijk blijft. Verdichting van dit gebied door het toevoegen van bijvoorbeeld woningen (aan de zijde van de Kabelweg), verhoogt de gebruiks- en verblijfskwaliteit en sluit aan bij de transformatie naar een gemengd woonwerkgebied. Voor de functionele invulling van het blok gelden in principe de verhoudingen zoals genoemd in het ambitieprogramma.

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

Zeker als de openbare ruimte hoogwaardig is ingericht, ontmoetingen faciliteert en zowel personeel als relaties/klanten het gebied goed kunnen bereiken per fiets en het openbaar vervoer.

Voor de kantorenmarkt is het steeds belangrijker dat kantoorruimtes zo zijn gebouwd, dat flexibel kan worden ingespeeld op veranderende behoefte en gebruik. Dit vraagt om een ander soort kantoren en grotere werkvloeren. Denk aan verzamelgebouwen met veel kleine en flexibel aangeboden ruimtes of campuskantoren, die ook voorzien in ontmoetingsruimtes voor het opbouwen en onderhouden van netwerkcontacten.

**Voorzieningen**

Waar gewoond en gewerkt wordt, is behoefte aan voorzieningen ‘om de hoek’: maatschappelijke functies, winkels, sportscholen, restaurants en cafés. Deze vergroten bovendien de levendigheid. Voorzieningen zullen vooral in de plinten worden gerealiseerd. Actieve plinten dragen bij aan een goede verblijfskwaliteit en vestigingskwaliteit.

Ingezet wordt op een flexibele invulling van deze ruimtes, waardoor er plaats is voor bedrijven, maatschappelijke voorzieningen, horeca en detailhandel. In het gebied is zo'n 5% van het programma bedoeld voor voorzieningen. Het betreft commerciële en maatschappelijke voorzieningen (zie tabel 3).

Aangezien de ontwikkeling van Sloterdijk I Zuid gefaseerd plaatsvindt, zal het draagvlak voor voorzieningen ook geleidelijk groeien. Dit vraagt flexibiliteit ten aanzien van veranderd ruimtegebruik.

### Commerciële voorzieningen

In het kader van de 'Ontwikkelstrategie Haven-Stad' (vastgesteld 2017) is door Bureau Stedelijke Planning onderzoek gedaan naar het draagvlak voor commerciële voorzieningen in Sloterdijk I Zuid. Gelet op de aard en omvang van het woningbouwprogramma is er behoefte aan winkels voor de dagelijkse boodschappen, ondersteund met horeca en diensten.

Het winkelaanbod betreft maximaal twee supermarkten (in totaal circa 2.500 $m^2$ winkelvloeroppervlakte; 3.200 $m^2$ bvo), aanvullende detailhandel voor dagelijkse goederen, zoals een bakker, bloemist, kapper, en stomerij (circa 1.000 $m^2$ winkelvloeroppervlakte; 1.300 $m^2$ bvo). Deze commerciële voorzieningen worden bij voorkeur geclusterd nabij de kruising van de (zicht)locatie Transformatorweg/Contactweg. Hier veroorzaakt de logistiek van het laden en lossen zo min mogelijk overlast. Gelet op de verkeersstructuur is dit tevens een logische plek.

### Horecavoorzieningen

De plint langs de Transformatorweg biedt – gelet op de aanwezigheid van commerciële voorzieningen – kansen voor de realisatie van horeca (circa 975 $m^2$ bvo). Het kruispunt van de Transformatorweg en de Contactweg is een centrale plek in Sloterdijk I Zuid. Daar komen de routes naar de bestaande stadswijken en de noordelijker gelegen delen van Haven-Stad samen. Om die reden is in blok I-N programmaruimte voor een grootschalige horecagelegenheid (maximaal 600$m^2$ bvo) opgenomen. Aan de 'rustige' zuidkant van het gebied, langs de Condensatorweg, is daghoreca denkbaar (circa 1.000 $m^2$ bvo). De mogelijkheid om een terras op het zuiden te realiseren, is een positieve vestigingsfactor. Het plaatsen van terrassen is wel onderhevig aan specifieke wet- en regelgeving

### Maatschappelijke voorzieningen

De samenstelling van het voorzieningen programma maakt dat het gebied aantrekkelijk is voor alle doelgroepen. Vanwege de flexibele structuur kunnen gebouwen aan veranderende behoeften en gebruikswensen worden aangepast.

Het maatschappelijk voorzieningenprogramma (inclusief zorg, welzijn en sport, zie hoofdstuk 'Gezonde stad') zoals te zien in tabel 3, bedraagt ruim 16.000 $m^2$ bvo (circa 4% van het totale programma). Deze omvang is gebaseerd op de 'Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen' (vastgesteld januari 2018).

| Voorzieningen | $m^2$ bvo | $m^2$ bvo | $m^2$ to | % |
|---|---|---|---|---|
| **commerciële voorzieningen** | **6.475** | | | **1,3%** |
| *1 tot 2 supermarkten* | | 3.200 | | |
| *voorzieningen en diensten bijv. bakker, bloemist, kapper en stomerij* | | 1.300 | | |
| *horeca* | | 1.975 | | |
| **maatschappelijke voorzieningen** | **16.320** | | | **3,3%** |
| *2 alles-in-een-scholen* | | 7.900* | 4.350** | |
| *sportzaal* | | 1.150 | | |
| *welzijnsvoorzieningen* | | 770 | | |
| *zorgvoorzieningen (eerstelijnszorg zoals huisarts, apotheek, fysiotherapeut)* | | 1.500 | | |
| *gezinsopvang* | | 800 | | |
| *behandelwoonlocatie* | | 200 | | |
| *kunst en cultuur* | | 2.300 | | |
| *passantenpension* | | 1.700 | | |
| **totaal $m^2$ bvo voorzieningen** | **22.795** | | | **4,6%** |

** inclusief kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang, exclusief sportzaal*

*** terreinoppervlakte (to) buitenruimte bij alles-in-een-scholen*

Tabel 3: ambitieprogramma Voorzieningen



Maatschappelijke voorzieningen komen bij voorkeur langs routes voor langzaam verkeer en in de meer autoluwe straten. Bijvoorbeeld de route van en naar het metrostation via de Isolatorweg.

**Basisonderwijs**

Gelet op de verwachte omvang en samenstelling van de wijk, wordt ingezet op twee alles-in-een-scholen (inclusief buitenschoolse opvang, voorschool en kinderdagverblijf): een grotere van 4.450 $m^2$ bvo en een andere van 3.450 $m^2$ bvo. Bij de twee basisscholen dient respectievelijk 2.500 $m^2$ en 1.850 $m^2$ buitenruimte gerealiseerd te worden. Deze buitenruimte omvat een openbaar schoolplein, een besloten plein voor de leerlingen van groep 1 en 2, een besloten plein voor de kinderen van het kinderdagverblijf en een fietsenstalling op het straatniveau. Het openbare schoolplein is na schooltijd toegankelijk en kan worden gebruikt om te sporten en te spelen.

Beide basisscholen liggen op locaties met de minste milieubelasting, midden in het plangebied, goed bereikbaar via wandel- en fietspaden. Het streven is: eerste woning klaar, school klaar. Het tijdig realiseren van de basisschool heeft immers een positieve aantrekkingskracht op toekomstige bewoners van het gebied.

Bij de school die als eerste wordt gebouwd, komt een sportzaal (1.150 $m^2$ bvo en ten minste 7 meter hoog), die door beide scholen wordt gebruikt. De sportzaal ligt op korte afstand (200-300 meter) van de andere basisschool en is veilig te bereiken. De sportzaal is ook geschikt voor buitenschoolse en andere sportactiviteiten. Hiermee snijdt het mes aan twee kanten: het combineren van twee aparte gymzalen tot één sportzaal, die tevens buiten schooltijden beschikbaar is voor andere sportactiviteiten. Dit zorgt voor een optimaal ruimtegebruik.




**Middelbaar onderwijs**

Het huidige woningbouwprogramma biedt onvoldoende draagvlak voor de realisatie van een middelbare school. Dit is een gebiedsoverstijgende maatschappelijke functie. Sloterdijk I Noord wordt gezien als de meest geschikte locatie voor een middelbare school in de eerste fase van ontwikkeling van Haven-Stad.

**Mediacollege Amsterdam**

Het Mediacollege dat gehuisvest is in blok I-N, is van gebiedsoverstijgende betekenis. Deze school kan dankzij het nieuwe bestemmingsplan uitbreiden naar 23.500 $m^2$ bvo. Deze vierkante meters staan los van het ambitieprogramma en zijn dus aanvullend.

**Zorg en welzijn**

- Ruim 5.000 $m^2$ bvo zorg- en welzijnsvoorzieningen worden gerealiseerd, bestaande uit:

- circa 1.500 $m^2$ bvo zorgvoorzieningen (eerstelijnszorg zoals huisarts, tandarts, fysiotherapeut, diëtist, psycholoog en logopedist);

- circa 770 $m^2$ bvo voor welzijnsvoorzieningen (zoals een Huis van de Wijk en een buurtkamer);

- circa 800 $m^2$ bvo gezinsopvang voor 10-15 dakloze gezinnen, die binnen een aantal maanden worden begeleid naar een meer structurele woonoplossing. Deze voorziening ligt in de buurt van onderwijs- en welzijnsvoorzieningen;

- circa 1.700 $m^2$ bvo voor een passanten-pension; een voorziening waar mensen die zonder zorgindicatie onverhoopt dakloos zijn geworden, een kamer kunnen huren;

- circa 200 $m^2$ voor een behandelwoonlocatie. Dit is een vorm van begeleid wonen voor kinderen of jongeren die door omstandigheden niet thuis kunnen wonen.




**Kunst en cultuur**

Kunst en cultuur zijn belangrijke inspiratiebronnen voor bewoners, bedrijven en bezoekers en horen daarom thuis in Sloterdijk I Zuid. Tegelijkertijd is het ontstaan van kunst- en cultuurvoorzieningen niet op voorhand te voorzien. Sloterdijk I Zuid heeft diverse locaties die geschikt zijn voor de vestiging van stedelijke cultuurprogramma's. Er is plek voor zowel kleinschalige culturele buurtvoorzieningen als voor grote culturele publiekstrekkers. Een vestiging op basis van particulier initiatief, een uitbreidingsbehoefte van bestaande instellingen of creatieve ontwikkelingen - bijvoorbeeld broedplaatsen - in ruimtes die (tijdelijk) leeg staan, zijn allemaal denkbaar.

Een openbare bibliotheek kan een interessante voorziening in het gebied zijn. Zeker wanneer deze wordt ontwikkeld in combinatie met andere publiekstrekkende (maatschappelijke) voorzieningen, zoals horeca en onderwijs.

Hierbij is het aannemelijk dat een dergelijke voorziening mee wil groeien met de ontwikkeling van Haven-Stad. Deze aanname houdt in dat een bibliotheek dan klein begint, maar op termijn kan uitbreiden. Flexibiliteit in de bouwstructuur en het gebruik van het gebouw is een vereiste.




## Prestatie-eisen: wie doet wat?

**Gemeente:**

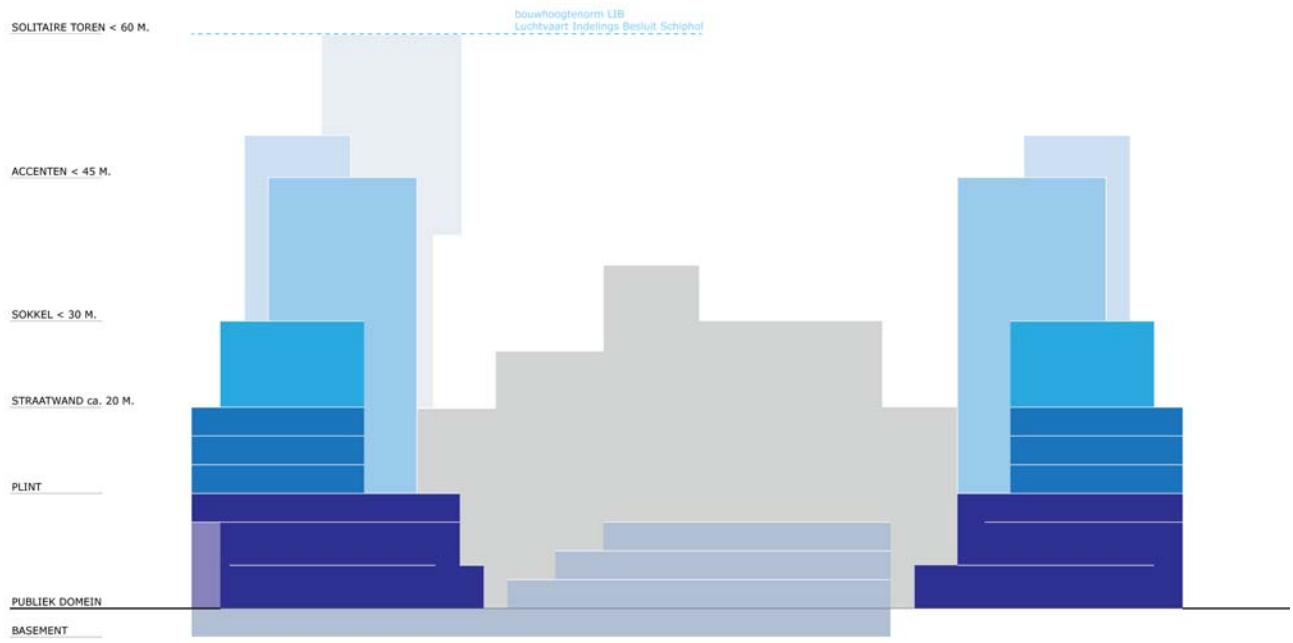
- stelt de omvang van niet-wonenfuncties op circa 22 % van het totale ambitieprogramma (zie bijlagen en links);
- geeft de zoeklocaties aan voor maatschappelijke en commerciële voorzieningen op blokniveau;
- zorgt voor financiering van maatschappelijke voorzieningen die vallen onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid (bijvoorbeeld basisscholen).

**Marktpartijen:**

- realiseren het voorzieningenprogramma (maatschappelijk en commercieel) en het werkprogramma conform de gestelde programma-eisen uit hun blokpaspoort (zie bijlagen en links);
- realiseren bij beide basisscholen openbaar toegankelijke schoolpleinen conform de gestelde programma-eisen uit hun blokpaspoort;
- realiseren sport-, zorg- en welzijnsvoorzieningen conform gestelde programma-eisen uit de blokpaspoorten en deze nota;
- realiseren tenminste 25% van het programma bedrijfsruimtes met lage huren (huur max €85/m$^2$ vvo, prijspeil 2019), betaalbaar voor productieve bedrijven.




SUBWAY




# Intensieve stad

***De stad groeit binnen haar eigen grenzen door te verdichten en intensiever te bouwen – zo ook Sloterdijk I Zuid. De bebouwing gaat van middelhoog tot enkele torens, met veel aandacht voor groene, openbare ruimte en een aangenaam verblijfsklimaat op straatniveau. De wijk kent een goede menging van functies en profiteert ook nog eens van de grootstedelijke voorzieningen in nabije gebieden, zoals binnenstad, omliggende stadswijken en -parken en de toekomstige deelgebieden van Haven-Stad.***

Een hoge dichtheid met gemengde functies; Sloterdijk I Zuid is wat dat betreft vergelijkbaar met het centrum van Amsterdam of de Zuidelijke IJ-oever. Dynamisch in gebruik, maar tegelijk rustig in de uitstraling. Maar hoe vertaalt de intensieve stad zich in de bebouwing?

Hoe ziet de openbare ruimte er straks uit? En wat zijn de randvoorwaarden en regels waar ontwikkelaars straks rekening mee moeten houden?

## Oplossingen

### Bebouwing

Het gebied krijgt een hoge bebouwings-dichtheid. Uitgangspunt is het handhaven van het huidige stratenpatroon. De huidige bedrijfsgebouwen worden (grotendeels) vervangen door woonwerkgebouwen. Het kantoorvolume langs de A10 blijft in principe gehandhaafd.

De bouwblokken volgen de huidige rooilijnen en zullen bestaan uit een samengestelde bebouwing van meerdere gebouwtypen. Het woonwerkprogramma kent een gelijkmatige spreiding over de bouwblokken die zo ontstaan.

### Hoogtes

De bebouwing krijgt een compact stedelijk karakter. Met straatwanden die worden gevormd door bouwblokken met een basishoogte van 20 tot 30 meter. Daarboven is sprake van hoogbouw van 45 meter. Incidenteel en verspreid gesitueerd komen torens tot maximaal 60 meter hoog.

**Bouwhoogtes**

Er is een directe relatie tussen bouwhoogtes en de ruimtelijke kwaliteit van binnenhoven en van de straten. Op basis van deelstudies is een gecombineerde bouwhoogte van 6 tot 15 bouwlagen, van 20 tot 45 meter hoog met accenten tot 60 meter hoog optimaal ten opzichte van de gewenste dichtheid, met een brede variatie aan woningtypen.



**Binnenterreinen**

Criteria voor aantrekkelijke binnenterreinen zijn toetreding van daglicht en zon, voldoende afmetingen en uitzicht, geen windhinder, inrichting met in hoogten verschillende beplanting. Binnenterreinen vormen de stille en groene zijde van het gebouw en hebben ook een sociale functie als ontmoetingsplek. Waar publiek toegankelijke terreinen op privaat gebied zullen ontstaan, maken eigenaren en gemeente afspraken over de toegankelijkheid en het beheer daarvan.



**Plint**

De eerste drie bouwlagen van een gebouw noemen we de plint. De plint is 8 tot 12 meter hoog en zal zich onderscheiden in de vormgeving van de gebouwen. In de plint komen woningen, kleine kantoren, bedrijfsruimtes met opslag en maatschappelijke functies. De manier waarop functies in de plint worden opgenomen, zijn bepalend voor de beleving van het gebied en voor de toegankelijkheid en de herkenbaarheid (het adres) van de bovengelegen woningen. De invulling van de plinten is een cruciale factor voor een gemengd-stedelijk gebied. Aantrekkelijke gevels en een goede programmavariatie dragen bij aan een levendig straatbeeld en daarmee aan het goed functioneren van straten en pleinen.



Het ‘Plintadvies Haven-Stad’ (STIPO, februari 2018) geeft handvaten bij de realisatie van aantrekkelijke plinten en zal als uitganspunt worden gebruikt. In het plintadvies worden drie aspecten van belang geacht; de functies en het gebruik van de plintruimtes ofwel het programma, de fysieke verschijningsvorm van de plint en de organisatie van het gebruik en het beheer van de plintruimtes.












Wat betreft het programma wordt gesteld dat een functiemix (een combinatie van wonen, werken en voorzieningen) een randvoorwaarde is voor een levendig straatbeeld. Een functiemix zorgt ervoor dat er op verschillende momenten van de dag, verschillende mensen met verschillende redenen op straat te vinden zijn. Wat betreft de fysieke verschijningsvorm wordt gesteld dat de openbare ruimte de drager is van de levendigheid van een wijk.

Straten, pleinen en parken zijn de plekken waar bewoners en gebruikers elkaar tegenkomen. Kwaliteit, comfort, voldoende intimiteit, bomen en groen, ruimte voor stoepen en hybride zones dragen alle bij aan de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte. Tot slot geeft het plintadvies inzicht in mogelijke ontwikkelstrategieën in relatie tot plintbeheer. Plintbeheer heeft als doel het voorkomen van leegstand en eenzijdigheid en het stimuleren van een functiemix en levendigheid.

De geschiedenis leert dat het gebruik van gebouwen door de jaren heen wijzigt. Om de verschillende functies nu en in de toekomst een plek te kunnen geven, worden de gebouwen flexibel en aanpasbaar gemaakt. Dit geldt met name voor de onderste bouwlagen (de plint) in de gebouwen. Het principe van flexibiliteit en aanpasbaar bouwen geldt overigens ook voor de indeling van woningen.

**Menging van bedrijven**

Afhankelijk van het soort bedrijvigheid zijn er verschillende opties voor het inpassen van bedrijven in gebouwen. Dat kan zijn:

- op de begane grond, indien het grondgebonden werkfuncties zijn. In dat geval zijn ze functioneel gescheiden van de bovenliggende woningen;

- in bedrijfsverzamelgebouwen;

- aan voor bedrijfsruimtes bestemde binnenterreinen.

Menging van deze vormen op bouwblokniveau is gewenst, net als spreiding van werkfuncties in het plangebied. Daarbij zijn er ook logische accentverschillen: bijvoorbeeld meer en grotere bedrijven langs de drukke Transformatorweg en meer wonen langs de verkeersluwe parkrand.



**Menging met wonen**

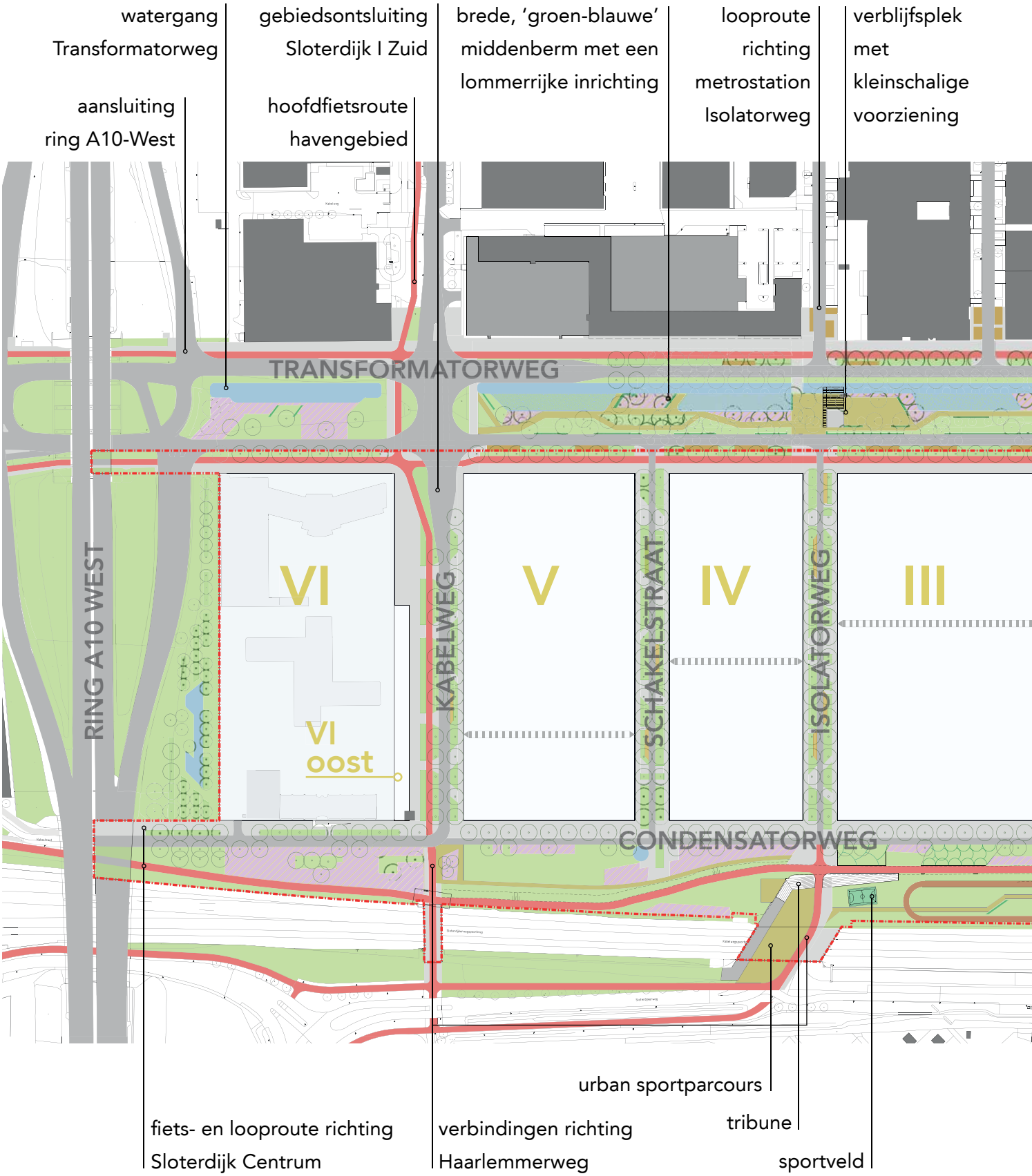
Werkfuncties en andere niet-woonfuncties op de begane grond en de eerste lagen van de plint geven overdag een levendig verblijfsklimaat langs de gevels. Door werkfuncties deels hoger te laten doorsteken boven de plint, ontstaat er in de plint ruimte om te wonen op de begane grond. Zo zijn er ook 's avonds 'ogen op straat'. Met name de tussenstraten en mogelijk publieke ruimtes binnen de blokken krijgen daardoor een aangenaam woonklimaat.

Daar waar de werkfuncties in de plint intensiever zijn, beperken deze de ruimte voor liften en trappenhuizen voor de bovenliggende woningen. De opdracht is om in de plint de toegangen van het wonen te benadrukken en kwaliteit te geven door deze te combineren met voorzieningen (crèche, pakketjes afhaalpunten, fietsenstalling en reparatie, winkels en afvalverzamelpunten). Als bij deze toegangen de 'binnenkant' van het bouwblok – de binnenterreinen – ook nog zichtbaar worden gemaakt, ontstaat meer wisselwerking met de straat.

**Terugliggende gevels**

Een nadrukkelijke vormgeving van de plintzone waarin toegangen van woningen, voorzieningen, bergingen, garages, afvalopslag en stallingen worden geïntegreerd. Dit geeft de bouwblokken een stevige, samenhangende basis. Toepassing van een terugliggende gevel ten opzichte van de bovenbouw, draagt bij aan een gunstige beleving van de straat en verbetert het windklimaat.

Ook de hoogbouw ligt iets terug van de rooilijn. De straten tussen de bouwblokken zullen het meest profiteren van deze gevelgeleding. Deze straten kunnen in combinatie met terugliggende gevels intiemer van karakter worden door het begin en het einde van de tussenstraten op de hoeken te benadrukken.


watergang Transformatorweg
gebiedsontsluiting Sloterdijk I Zuid
brede, 'groen-blauwe' middenberm met een lommerrijke inrichting
looproute richting metrostation Isolatorweg
verblijfsplek met kleinschalige voorziening
aansluiting ring A10-West
hoofdfietsroute havengebied
TRANSFORMATORWEG
RING A10 WEST
KABELWEG
SCHAKELSTRAAT
ISOLATORWEG
CONDENSATORWEG
VI
V
IV
III
VI oost
urban sportparcours
tribune
sportveld
fiets- en looproute richting Sloterdijk Centrum
verbindingen richting Haarlemmerweg




bebouwbaar terrein
gemotoriseerd verkeer
laden + lossen
voetgangersgebied
vrijliggende fietspaden

verharding parkrand
groen + sport
vaste beplanting
haagbeplanting
water



De intensieve menging van wonen, bedrijven, kantoren en voorzieningen mag niet leiden tot een onrustig en rommelig gevelbeeld. Dit gaat ten koste van de beleving als een aantrekkelijke wijk. Het is daarom gewenst dat de architectuur van de gebouwen verschillende onderdelen van zowel gebouw als programma samenbrengt. Aandachtspunten hierbij zijn onder andere de indeling van de gevels, transparatie, materiaalgebruik, dieptewerking in de gevels en terugliggende gevels ten opzichte van de rooilijnen. Een en ander wordt beschreven in het 'Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit' (zie bijlagen en links).



**Openbare ruimte**

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



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

De inrichting kent flexibiliteit om zich in de toekomst op eenvoudige wijze aan te kunnen passen. Daarmee kan de inrichting meebewegen met de dynamiek van het gebied. De openbare ruimte wordt zo veel mogelijk groen, circulair en rainproof ingericht (zie hoofdstuk 'Duurzame stad'). Daarbij wordt ook meegewogen of er duurzaam beheer kan worden toegepast.





**Verkeer**

Het gebied ten zuiden van de Transformatorweg wordt autoluw; dat gebeurt door de snelheid te beperken tot 30 km/uur en – waar mogelijk – eenrichtingsverkeer te introduceren. Vanaf de Transformatorweg komend zijn alle straten voor autoverkeer toegankelijk. Ontsluiting van de wijk vindt plaats bij de Contactweg en de Kabelweg. Daar is tweerichtingsverkeer en zijn de oversteekplaatsen van de Transformatorweg. Parkeren gebeurt op eigen terrein, uit het zicht van de openbare weg.

**Transformatorweg**

De Transformatorweg krijgt een andere inrichting, met behoud van het huidige groene karakter. In de middenstrook komt een watergang die extra kwaliteit zal geven, met een parkachtige verblijfsruimte eromheen.

De entrees van het gebied bij de Transformatorweg worden gemarkeerd, bijvoorbeeld met kunst. De Transformatorweg blijft voorlopig een doorgaande weg, maar zal op termijn, in het kader van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad, worden afgewaardeerd door het aantal rijbanen te verminderen.

De wegindeling van de bestaat uit een aantal zones voor verschillende gebruikers. Langs de gevels is aan weerszijden voldoende ruimte voor voetgangers. Voor de fietsers zijn er aan weerszijden fietspaden in twee richtingen. Voor het autoverkeer zijn in eerste instantie in elke richting twee rijstroken en bij afwaardering op termijn in elke richting één rijstrook. In studie voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is nog de inpassing van een HOV-busverbinding. Naast de rijbaan is in de definitieve situatie nog ruimte voor laden en lossen op trottoirniveau. Door ruim bemeten laad- en losvakken kunnen bedrijven aan de Transformatorweg op een veilige manier worden bevoorraad. In de transformatie van de huidige situatie naar definitieve situatie zullen voor laden en lossen tijdelijke oplossingen worden gezocht.

**Contactweg**

De Contactweg wordt opnieuw ingericht tot een stedelijk verblijfsgebied. De Sloterdijkerweg wordt opgeheven en het zuidelijk deel van de Contactweg zal alleen nog toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer, fietsers en voetgangers. Hierdoor is het mogelijk ten zuiden van de Magneetstraat een stedelijk verblijfsgebied aansluitend op de parkstrook te realiseren.







## Dwarsstraten

De noord-zuidlopende dwarsstraten worden grotendeels eenrichtingsverkeer. Het auto- en fietsverkeer mengt zich op de rijbaan. Met behulp van groenstroken wordt het rijdend verkeer gescheiden van de wandelaars. Langs de rijbaan komt een beperkt aantal laad- en losvakken waar onder andere de pakketdiensten hun voertuigen kort kunnen parkeren. De groenstroken aan beide zijden van de rijbaan worden voorzien van bomen en beplanting met siergrassen. Zicht van de ene kant naar de andere kant van de straat is essentieel voor de sociale veiligheid en het overzicht.

De Kabelweg en de Isolatorweg zijn vanwege hun ligging in het gebiedsoverstijgende netwerk dwarsstraten met een specifieke profilering. De Isolatorweg is de noord-zuidverbinding die verschillende functies aan elkaar koppelt voor langzaam verkeer; van het Westerpark via de onderdoorgang en de parkrand, naar het gebied Sloterdijk I Noord en het metrostation Isolatorweg. Langzaam verkeer zal hier meer dan gemiddeld gebruik van maken. De Kabelweg blijft een gebiedsontsluitingsweg met tweerichtingsverkeer. De kruising met verkeerslichten op de Transformatorweg maakt alle windrichtingen bereikbaar. Vanwege de hoofdfietsroute en de vele kabels en leidingen in het gebied heeft de Kabelweg een breder profiel dan de andere dwarsstraten.

## Logistiek

Alle straten zijn toegankelijk voor nood- en hulpdiensten. Voor laden en lossen en voor koeriers worden er voorzieningen getroffen. Er komt een laad- en losstrook aan de Transformatorweg en laad/losvakken in de overige straten. Huisvuil en bedrijfsafval worden inpandig opgeslagen tot het opgehaald wordt. Dit zorgt er voor dat er minder kans is op verrommeling van de openbare ruimte. In het straatprofiel is sowieso weinig ruimte beschikbaar. Hier wordt prioriteit gegeven aan de verblijfskwaliteit.

### Bijzondere plekken

Verspreid langs de randen liggen bijzondere plekken die kleur en identiteit geven aan het gebied. Ze stimuleren tot verblijven, ontmoeten en bewegen. Denk aan een hardloopbaan, een sportveld, een urban sportparcours of ruimte om vrij te sporten. Aan de dijk komt een tribune. Naast de onderdoorgang onder het spoor komt een plek om te zitten in de schaduw van een boom, uitkijkend op de langsrijdende fietsers. In het midden van de Transformatorweg kan een kleinschalige voorziening, zoals een kiosk, langs de looproute van en naar het metrostation Isolatorweg komen. In de watergang markeert een fontein de entree aan de westzijde. Op het hoogste punt van het gebied – de zuidrand – komt een uitzichttoren om een doorkijk naar het Westerpark en het daarachter gelegen centrum van Amsterdam te hebben. Aan de oostzijde komt een kunstwerk om ook daar de rand van het gebied te accentueren. Vier onderdoorgangen krijgen door middel van het toevoegen van kunst een aangenamer leefklimaat. Dat zijn twee onderdoorgangen onder het spoor aan de zuidzijde en twee onderdoorgangen onder de A10 aan de westzijde.

### Parkrand

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

Veel mensen zullen hierlangs naar en van Station Sloterdijk lopen en fietsen. Door te zorgen voor een mooie overgang naar het groen, ontstaat een zone met ruimte voor terrasjes, zitjes, speelplekken en andere vormen van recreatie.

Tussen de Isolatorweg en de Turbinestraat komen heuvels in het grasveld die uitnodigen tot bewegen.

Een aantal plekken wordt met verschillende functies en een speciale inrichting bijzonder gemaakt.

## Aanvullende randvoorwaarden

### Civieltechnische adviezen bij gefaseerde transformatie Sloterdijk I Zuid

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

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

De aanwezige flora en fauna genieten bescherming op basis van de Wet Natuurbescherming. Het streven is om bestaande bomen in Sloterdijk I Zuid zoveel mogelijk te behouden. Onderzocht wordt of een aantal bomen in het plangebied (tijdelijk) verplaatst kunnen worden, waardoor ze niet gekapt hoeven te worden. Voor de bomen die om reden van ontwerp of techniek niet gehandhaafd kunnen worden, zal de waarde daarvan elders in het plangebied worden geïnvesteerd in nieuw groen en in nieuwe bomen. Al deze thema's beïnvloeden de transformatie en zijn onderwerp van onderzoek (zie bijlagen en links).

Het betekent dat het gebied in fases wordt opgehoogd, en kabels en leidingen gefaseerd worden vervangen. Dit heeft consequenties voor de ligging: traditioneel liggen kabels en leidingen in de ondergrond van de openbare ruimte. Vanwege de gefaseerde ophoging wordt onderzocht of kabels en leidingen, met inachtneming van veiligheidnormen, ook onder blokken aangelegd kunnen worden.

### Grenzen aan de hoogte

Er is een indicatieve Hoogbouweffectrapportage opgesteld (zie bijlagen en links). Alle bouwplannen boven de 30 meter worden op hoogbouweffecten beoordeeld. Een onderdeel van de beoordeling is het effect van de hoogbouw op windklimaat en bezonning. Daarnaast wordt beoordeeld hoe de hoogbouw zich verhoudt tot de groene scheg aan de zuidzijde. Hoogbouw aan scheggen staat in principe in de tweede linie. Ook wordt gekeken naar de ruimtelijke inpassing en (on)zichtbaarheid vanuit het UNESCO-werelderfgoedgebied (Structuurvisie).

De bovengrens van 60 meter voor gebouwen is niet alleen een kritische bouwhoogte ten opzichte van de gewenste kwaliteit van de binnenterreinen en de beleving van de straten. Er geldt ook een hoogtebeperking van het Luchthaven Indeling Besluit (LIB), zie onderstaande afbeelding.

### Geluidswerende maatregelen

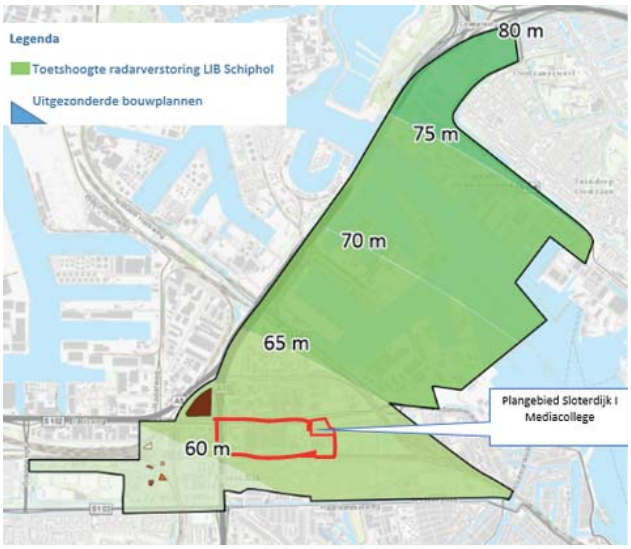
Het plangebied wordt van alle vier de windrichtingen belast met te hoge geluidswaarden door auto- en railverkeer en door de industrie (zie hoofdstuk 2.7 en bijlagen en links). Dit heeft rondom consequenties voor de verkaveling en de woningplattegronden. Effect is dat alle gebouwen moeten worden voorzien van geluidswerende maatregelen, zoals geluidsdove gevels of verblijfsruimtes met een opening aan een niet-geluidsbelaste gevel.

Op dit moment wordt in het kader van de gebiedsontwikkeling Haven-Stad binnen de ‘stad en milieubenadering’ onderzocht hoe tijdens het transformatieproces optimaal ingespeeld kan worden op het aspect industrielawaai.

Ook wordt onderzocht of aan de noordzijde van het spoor een geluidsscherm geplaatst moet worden om geluidshinder van treinverkeer te beperken. Bij het inpassen van het geluidsscherm moet rekening gehouden worden met de groene omgeving. Het realiseren van een geluidsscherm neemt niet weg dat geluidswerende maatregelen in gebouwen nog steeds nodig zullen zijn.

### Cultuurhistorische waarde

Uit het onderzoek in opdracht van de gemeenteraad naar de cultuurhistorische waarden in Haven-Stad, zijn enkele gebouwen in Sloterdijk I Zuid hoog gewardeerd. Bij de planuitwerking dient onderzocht te worden hoe deze cultuurhistorische waarden te combineren zijn met de gewenste transformatie.




Toetshoogte radarverstoring Luchthavenindelingbesluit Schiphol





## Prestatie-eisen: wie doet wat?

**Gemeente:**

- is verantwoordelijk voor de aanleg van een aantrekkelijke openbare ruimte;
- werkt samen met netwerkbeheerders én ontwikkelaars aan planning en uitvoering van een gefaseerde aanleg van kabels en leidingen;
- stelt een plan op voor de (tijdelijke) inrichting voor de openbare ruimte met een bijbehorend beheerplan;
- stelt een BLVC-kader (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) op;
- is verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte: schoon, heel en veilig;
- doet onderzoek naar mogelijke ontwikkelstrategieën met betrekking tot plintbeheer, zoals geadviseerd in het Plintadvies Haven-Stad;
- stelt een 'Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit' op dat als bijlage bij deze investeringsnota is gevoegd. Dit wordt een wettelijk toetsingskader waarmee de gemeente initiatieven en bouwaanvragen kritisch kan beoordelen op welstand, afmetingen en vormgeving van de gebouwen, de inrichting van de openbare ruimte en de ruimtelijke aspecten van duurzaamheid;
- voert overleg met Prorail over de haalbaarheid van geluidsschermen aan de noordzijde van het spoor en laat deze zo nodig aanleggen.

**Marktpartijen:**

- zijn verantwoordelijk voor de planvorming voor de bouwkavels, onderlinge afstemming van de bouwkavels, het realiseren van het vastgoed en voor de BLVC-aspecten tijdens de bouw;
- werkt samen met netwerkbeheerders én gemeente aan planning en uitvoering van een gefaseerde aanleg van kabels en leidingen;
- zijn verantwoordelijk voor het openstellen van grond en de aanleg van de publiek toegankelijke tussenstraten op eigen terrein;
- bouwen gebouwen die flexibel zijn te gebruiken en functiemenging stimuleren;
- bouwen gebouwen met aantrekkelijke en open plinten, conform het Plintadvies Haven-Stad;
- zorgen voor een open karakter van de plint, inpandige huisvuilopslag, inpandig autoparkeren, inpandige fietsenstalling, groene binnenruimtes en groen-blauwe daken;
- zorgen voor geluidswerende voorzieningen aan de gevel, waar nodig;
- zorgen ervoor dat hun bouwplannen voldoen aan alle relevante kaders;
- onderzoeken, waar relevant, de wijze waarop cultuurhistorische waarden opgenomen kunnen worden in transformatievoorstellen.


DriveNow


2.4
Vodafone 4G
100 %
DriveNow
MINI
Leonie
M-DX8191
14:35
Minimieren
Verlängern
Auto öffnen
Schäden prüfen
Stornieren
Navigation
Blinken
Café Grünstich
16 Doors




# Bereikbare stad

***Om de stad bereikbaar (en gezond) te houden, vindt een verschuiving plaats in verkeersbewegingen van (vracht)auto's naar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Er komt een (zeer) lage parkeernorm en de wijk wordt beter bereikbaar voor fietsers, stadsbussen en op termijn de metro. Parkeren is in principe niet op straat, maar inpandig. Duurzame vervoersconcepten (zoals deelconcepten) worden van begin af aan gerealiseerd.***

De hoge bebouwingsdichtheid genereert veel verkeer. Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden, is vermindering van het autoverkeer in combinatie met hoogwaardig openbaar vervoer een voorwaarde. Sloterdijk I Zuid wordt een autoluwe wijk die uitstekend bereikbaar is met de fiets en met hoogwaardig openbaar vervoer, en betere verbindingen heeft met de omliggende wijken. Voetgangers krijgen de ruimte en kinderen kunnen veilig op straat spelen.

De straten zijn vrij van geparkeerde auto's – parkeren gebeurt inpandig – en veel bewoners delen een auto.

## Oplossingen

### Auto-, scooter- en fietsverkeer

In Sloterdijk I Zuid krijgen voetgangers en fietsers zo veel mogelijk de prioriteit. De doelstelling is om de volgende verhouding in verkeersbewegingen (modal split) te bewerkstelligen; hoogwaardig openbaar vervoer 30%, fiets 30%, voetganger 25% en auto 15%.

Binnen het gebied wordt het zuidelijk deel van de Contactweg uitsluitend bestemd voor bestemmings- en langzaamverkeer. De Sloterdijkerweg wordt opgeheven. Deze weg, die ligt aan de zuidzijde van de wijk en ten noorden van de spoordijk, wordt onderdeel van een groene strook waarin voet- en fietspaden worden aangelegd. De toegankelijkheid van nooddiensten wordt in het gehele plangebied gewaarborgd.




In de 'Uitvoeringsstrategie' onderdeel van de 'Ontwikkelstrategie Haven-Stad' (vastgesteld 2017) wordt op termijn de Transformatorweg ontlast door het autoverkeer om te leiden via de Nieuwe Hemweg. De aanleg daarvan valt buiten de scope van Sloterdijk I Zuid, maar er wordt in het te ontwerpen profiel van de Transformatorweg op geanticipeerd.

Voor het zuidelijke deel van Haven-Stad wordt momenteel een Mobiliteitsplan opgesteld. Hierin wordt onder meer gekeken naar de fasering van de voorgestelde maatregelen op de Transformatorweg en de Nieuwe Hemweg. Daarnaast wordt gekeken of er aanvullende maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid van het gebied te garanderen.

In Amsterdam geldt het beleid dat binnen de bebouwde kom bromfietsers op de rijbaan rijden en buiten de bebouwde kom op een (breed) fiets-/bromfietspad. Er gelden vanuit oogpunt van verkeersveiligheid afwijkingen op diverse locaties in Amsterdam. Op de 50 km/u wegen waar veel verkeer is (drukke autocorridor) wordt meestal besloten om de bromfiets op het fietspad toe te laten.

Voor scooters geldt binnenkort een vergelijkbaar regime (scooters op de rijbaan met helm). Op de drukke Transformatorweg is het billijk om de scooter en bromfiets op het fietspad te houden, totdat deze minder rijbanen krijgt. Na afwaardering tot stadsstraat komen de fietsers en scooters op de rijbaan.

### Openbaar vervoer

Sloterdijk I Zuid is nu al goed bereikbaar met openbaar vervoer. De wijk bevindt zich vlakbij Station Sloterdijk, met een veelheid aan regionale bus- en treinverbindingen en lokale verbindingen richting Schiphol en Centraal Station. Sloterdijk I Zuid is met een bestaande busverbinding verbonden met Station Sloterdijk, Houthavens, de Spaarndammerbuurt en het Centraal Station. Vanaf halte Isolatorweg en Station Sloterdijk vertrekt de metro richting de Ringzone West.

De 'Ontwikkelstrategie Haven-Stad' pleit voor ontsluiting van het gehele gebied met een metro- of lightrailverbinding.

In het geval van een metroverbinding zal de Ringlijn worden doorgetrokken tussen Isolatorweg en Centraal Station en zo aansluiten op de Oostlijn. Voor Sloterdijk I Zuid kan dan – naast de halte Isolatorweg – ook gebruik gemaakt worden van een nieuwe halte Transformatorweg/Hemknoop.

In het geval van een lightrailverbinding komt er een extra station ter hoogte van Hemknoop/Transformatorweg, waar men op een snelle sprinter richting Centraal Station of Sloterdijk kan overstappen. Uitwerking van deze verbindingen is geen onderdeel van de planvorming van Sloterdijk I Zuid.

De gemeente en de Vervoerregio onderzoeken het opwaarderen van de bestaande buslijn tussen Centraal Station en Sloterdijk Centrum naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV-bus). Dit ter overbrugging van de periode tot de aanleg van een metro of lightrail.

Met een dergelijke lijn zou de frequentie kunnen stijgen van acht naar zo'n zestien bussen per uur. Een dergelijke frequentie vraagt al snel om een vrijliggende busbaan, ook op de Transformatorweg.

**Vervoersconcepten**

Er zullen meer duurzame vervoersconcepten worden geïntroduceerd. Er wordt ingezet op een verschuiving van investeren in dure garages voor individuele parkeerplaatsen naar ruimte voor slimme vervoersconcepten zoals autodelen, 'mobility as a service', collectieve deelconcepten voor zowel (elektrische) auto's als fietsen. Hierdoor zal het aantal aan te leggen inpandige parkeerplaatsen dalen.

**Laden en lossen**

In de openbare ruimte is beperkt plaats voor laden en lossen. Om de belasting voor de openbare ruimte en de woonkwaliteit te beperken, mag laden en lossen alleen op bepaalde locaties en tijden (venstertijden) plaatsvinden. Afgifte van goederen, zoals pakketjes voor bewoners, wordt geconcentreerd op een aantal locaties, in combinatie met collectieve entrees.

**Elektrisch vervoer**

De wijk wordt voorbereid op elektrisch transport. Ontwikkelaars dienen minimaal 25% van de parkeerplekken op eigen terrein uit te voeren met elektrische laadpunten. De overige 75% wordt voorbereid op elektrisch laden. Dit betekent dat er in ieder geval (mantel) buizen of kabelgoten naar iedere parkeerplaats worden aangelegd, en dat rekening wordt gehouden met voldoende capaciteit van de elektriciteitsaansluiting.

**Autoparkeren**

Op straat geparkeerde auto's kosten ruimte en gaan ten koste van de leefbaarheid in het openbaar gebied. Om die reden is al het parkeren inpandig. Dat geldt ook voor het bezoekersparkeren. Deze parkeerplaatsen moeten openbaar toegankelijk zijn. Om het zuidelijk deel van de wijk autoluw te maken, zijn de entrees van de parkeergarages voornamelijk gelegen aan de dwarsstraten in het noordelijk deel van de wijk.

In Sloterdijk I Zuid wordt uitgegaan van een gemiddelde autoparkeernorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning. Dit sluit aan op de MER-studie Haven-Stad voor de gebieden ten zuiden van het IJ. Ten aanzien van Haven-Stad zal op een later tijdstip bekeken worden op welke wijze de gemiddelde norm van 0,2 bereikt kan gaan worden. Naast de inpandige norm geldt aanvullend een norm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren (in openbaar toegankelijke parkeergarages).

Voor de parkeernormen voor de niet-woonfuncties geldt de nota Parkeernormen Auto, waarbij de A-norm het uitgangspunt zal zijn (zie bijlagen en links).

Parkeergarages met vaste plekken, gekoppeld aan woningen of bedrijven, zijn niet meer van deze tijd. Een combinatie van bezoekersparkeren, gebruikersparkeren, deelconcepten, elektrische laadpunten in één ruimte vraagt nu al om veilige, collectieve, publiek toegankelijke en overzichtelijke parkeergarages. Dat geeft ook meer flexibiliteit om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen in parkeerbehoeftes.

In het kader van Haven-Stad wordt gestudeerd op een mobiliteitshub ten noordoosten van plangebied Sloterdijk I Zuid, in de nabijheid van metrohalte Isolatorweg en aangesloten op de Nieuwe Hemweg. Een mobiliteitshub is een plek waar van vervoersmiddel gewisseld kan worden. Ook bij Sloterdijk Centrum wordt gekeken naar de mogelijkheid voor een mobiliteitshub. Dit kan resulteren in aanvullende parkeervoorzieningen voor de plangebieden Sloterdijk I Noord en Zuid.

**Scooterparkeren**

Voor inpandig parkeren van scooters geldt de gemiddelde norm van 0,13 parkeerplaats per woning en 0,05 parkeerplaats voor bezoekers in openbaar toegankelijke garages. Voor motoren gelden dezelfde regels als voor auto's.

**Fietsparkeren**

De fiets is cruciaal in het leefbaar en bereikbaar houden van Sloterdijk I Zuid. In vergelijking met andere vervoersmiddelen is de fiets goedkoop, gezond en schoon. Dat betekent dat er voldoende ruimte moet zijn om fietsen te kunnen stallen. Ruimte in het openbaar gebied is echter schaars. Om de leefbaarheid op straat te versterken, wordt ook fietsparkeren inpandig opgelost. De fietsvoorzieningen worden comfortabel en goed bereikbaar aangelegd. In de blokpaspoorten wordt dat nader gepreciseerd. Voor bezoekers geldt een fietsparkeernorm van gemiddeld 0,5 per woning als richtlijn. Voor bewoners zelf geldt een norm van 2 – 6 plekken per woning, afhankelijk van de grootte van de woning.

## Prestatie-eisen: wie doet wat?

**Gemeente:**

- richt het openbaar gebied in met veel kwaliteit en ruimte voor voetgangers en fietsers. De leefbaarheid staat daarbij voorop;

- werkt (in het kader van Haven-Stad) verder aan het verbeteren en uitbreiden van het openbaar vervoer en het ontlasten van de Transformatorweg van het autoverkeer;

- werkt aan het autoluw maken van het zuidelijk deel van de Contactweg en het realiseren van fietsverbindingen aan de zuidkant van het plangebied;

- zorgt (in het kader van de 'Ontwikkelstrategie Haven-Stad') voor aanpassing van de parkeernormen ter ontlasting van het autoverkeer en ter bevordering van gebruik van fiets en openbaar vervoer. Voor woningbouw is het uitgangspunt: gemiddeld 0,2 parkeerplaats per woning voor gebruikersparkeren en daarnaast 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren.

**Marktpartijen:**

- realiseren collectieve, publiek toegankelijke, veilige en overzichtelijk inpandige parkeergarages die voorzien in de huidige parkeerbehoefte (zowel van bewoners, bedrijven en bezoekers). De voorzieningen zijn voldoende flexibel om in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen;

- realiseren de entrees van de collectieve parkeergarages in met name het noordelijk deel van de wijk;

- gaan samenwerken met leveranciers van smart mobility-concepten om daarmee het autogebruik en de parkeerbehoefte te verminderen;

- voeren minimaal 25% van de parkeerplaatsen op eigen terrein uit met elektrische laadpunten en bereiden de overige 75% voor op elektrisch laden;

- realiseren het fietsparkeren (volgens de geldende fietsparkeernormen) inpandig waarbij plekken, benodigd voor publieke functies, openbaar toegankelijk moeten zijn.





# 2.5





# Groene stad

***Sloterdijk I Zuid wordt een groene wijk. Groene daken, groene balkons, groene binnenplaatsen en paden zijn belangrijke kenmerken van de nieuwe ontwikkeling. De bebouwing is bereikbaar via groene, publieke ruimtes die aansluiten bij de Hoofdgroenstructuur en bij het Westerpark.***

De toegangswegen van Sloterdijk I Zuid vormen een lommerrijke, parkachtige entree. Bomen, heesters, vaste planten en siergrassen in diverse soorten zorgen voor een parkachtige uitstraling, die de kwaliteit van de buitenruimte verhogen en waardoor een grote verscheidenheid in vlinders, bijen en vogels is te bewonderen.

Op de Transformatorweg komt een watergang met natuurlijke oevers, een grote fontein en zitgelegenheid aan de waterkant. De gevels op de Condensatorweg genieten het voordeel van het zonnige zuiden, met uitzicht op gevarieerd groen. De groene daken, balkons, paden en binnenplaatsen van de private ruimten sluiten perfect aan op de publieke buitenruimte.

## Oplossingen

### Private ruimte

Daken, balkons, binnentuinen en paden op particulier terrein bieden kansen voor vergroening. Groen-blauwe daken bergen hemelwater, verkoelen gebouwen en zorgen voor een langzamere afvoer van het regenwater. Met het opgevangen water kunnen planten groeien die weer insecten en vogels aantrekken, wat een attractieve, ontspannende meerwaarde heeft voor bewoners. Het is goed voor de natuurbescherming en instandhouding van de biodiversiteit, wat een aantoonbaar positieve invloed heeft op de leefbaarheid.

Met natuurinclusief bouwen worden bij het ontwerp en de bouw al voorzieningen getroffen voor insecten, vleermuizen en vogels. De plaatsing van bijenkasten behoort tot de mogelijkheden. Uitsparingen in de spouw bieden huisvesting aan vleermuizen.



Door relatief kleine ingrepen kan de huismus, die vroeger onder pannendaken woonde, ook terecht in nieuwbouw in zogenaamde neststenen. Op de hoogste punten kunnen nestkasten voor slechtvalken worden aangebracht.

**Publieke ruimte**

De Transformatorweg krijgt een brede, ‘groen-blauwe’ middenberm met waterelementen en een diversiteit aan bomen waardoor een lommerrijke inrichting ontstaat. De Condensatorweg krijgt een parkachtige inrichting aansluitend op het Toekomstbestendig Westerpark. Het zuidelijk deel van de Contactweg wordt ingericht als een stedelijk verblijfsgebied, aansluitend op de zuidelijke parkzone.

Voor de bomen komen goede groeicondities, met voldoende ondergrondse groeiruimte (gestreefd wordt naar 40m3 voor 40 jaar onbelemmerde groei). De parkachtige inrichting van de Condensatorweg biedt gelegenheid voor ontspanning, spelen en sport.

Er komt een hoogwaardige beplanting van bomen, heesters en vaste planten. ‘Hoogwaardig’ omdat de keuze van soorten bomen, heesters, planten en grassen is gebaseerd op het voorkomen van plantziekten en plagen én het bevorderen van natuurlijke ontwikkelingen. Er worden waar mogelijk planten- en bomensoorten geselecteerd waar weinig mensen allergisch voor zijn en die weinig overlast geven.

De Condensatorweg vormt de zuidelijke grens van Sloterdijk I Zuid, waar de wijk door de spoorbaan wordt gescheiden van het Westerpark. Parallel en ten noorden van de spoordijk komen oost-west fiets- en wandelroutes. Met groene noord-zuidroutes wordt de Condensatorweg verbonden met het Westerpark en De Bretten. De noord-zuidroutes sluiten aan op het bestaande netwerk.

Het gebied ten oosten van de Contactweg is een cultuurhistorisch waardevol gebied, vanwege het oude dijklandschap, de buurtboerderij en de begraafplaats Sint Barbara. De Sloterdijkerweg en het zuidelijk deel van de Contactweg worden uit het autoverkeersnetwerk genomen.

De vrijkomende ruimte gaat deel uitmaken van de groene zone en zo bijdragen aan de vergroening van Sloterdijk I Zuid.

**Amsterdamse referentienorm**

In het kader van Ruimte voor de Stad is de studie Kwaliteitsimpuls Groen opgesteld. Uit deze studie komen groennormen voort die tot doel hebben hoogwaardig openbaar groen toe te voegen aan de ontwikkeling van de nieuwe stad.

Binnen Haven-Stad wordt conform de referentienormen gestreefd naar het realiseren van 22 $m^2$ groen per huishouden. Tevens wordt getracht dit groen zo goed mogelijk per deelproject te verspreiden en te faseren.

Ten behoeve van Sloterdijk I Zuid is de ambitie om (conform de referentienormen) circa 103.000 $m^2$ gebruiks- en ecologisch groen te realiseren.

Binnen de 'zuivere' projectgrens (grexgebied) van Sloterdijk I Zuid wordt het volgende gerealiseerd:

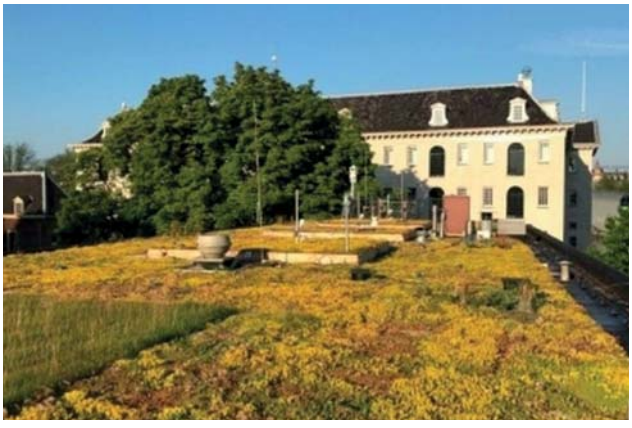
- door het opheffen van de route Sloterdijkenweg-Contactweg is het mogelijk langs de zuidrand een parkstrook van zo'n 32.600 $m^2$ in te richten;
- op de voormalige Contactweg zuid wordt een hoogwaardig verblijfsgebied met een groen karakter van zo'n 2.500 $m^2$ gerealiseerd;
- de noordzuidstraten worden met lommerrijke groenstroken ter omvang van zo'n 8.400 $m^2$ duurzaam groen ingericht.

Direct grenzend aan het project in de aanliggende projectgebieden van Haven-Stad ( toekomstbestendig Westerpark, overige deelprojecten, Algemeen Groenplan Haven-Stad ) komt veel nieuw gebruiksgroen dat ten behoeve van de groenambitie Sloterdijk I Zuid wordt aangewend.

Ten noorden van het spoor liggen:

- de 6.300 $m^2$ tellende aanleg van een groene zone voor gebruik en ecologie tussen het meest westelijke bouwproject en de snelweg A10;
- het 50.400 $m^2$ tellende –voormalig aan derden verhuurde- groenperceel ten oosten van Sloterdijk I Zuid (kort geleden door Havenbedrijf overgedragen aan de stad) te samen met de direct ten zuiden hiervan gelegen zones in het polderdeel die op termijn toegevoegd kunnen worden aan het openbaar groenareaal;
- de 12.200 $m^2$ tellende groenstrook ten oosten van Sloterdijk I Zuid tussen begraafplaats St Barbara en de spoordijk.

Hiermee is er voor Sloterdijk I Zuid sprake van een overschot van 9.400 $m^2$ groen ten aanzien van de op de referentienormen gebaseerde groenambitie.







**Bomen**

Het aantal bomen zal, na ophoging van het gebied, minimaal hetzelfde zijn en mogelijk zelfs toenemen. Ophoging tot + 1 N.A.P. is noodzakelijk vanwege de hoge grondwaterstand en de norm voor kruipruimteloos bouwen. Dit betekent dat het huidige maaiveld met 30 tot 80 centimeter wordt opgehoogd. Bomen en boomwortels kunnen dat niet verdragen, met als gevolg dat de meeste bomen niet kunnen blijven.

Maar het groen komt terug: na ophoging krijgt de Transformatorweg een watergang en wordt het groene karakter hersteld met een parkachtige inrichting. De mogelijkheden worden onderzocht om bomen te herplanten.

## Prestatie-eisen: wie doet wat?

**Gemeente:**

- richt de Transformatorweg, onderdeel van hoofdbomenstructuur, gefaseerd in als lommerrijke entree;
- richt de Condensatorweg parkachtig in met bomen en groen;
- richt het zuidelijk deel van de Contactweg in als stedelijk verblijfsgebied;
- richt de verbindingswegen in met groenstroken en bomen, de leefbaarheid staat voorop;
- richt de buitenruimte in met aandacht voor natuurlijke ontwikkelingsmogelijkheden voor flora en fauna.

**Marktpartijen:**

- realiseren private ‘groen-blauwe’ daken, groene balkons, ‘groen-blauwe’ binnentuinen en groene paden;
- streven ernaar minimaal 25% van de gevels en daken te vergroenen;
- treffen voorzieningen voor opvang en gebruik van hemelwater als watervoorziening voor planten;
- bouwen natuurinclusief met voorzieningen voor flora en fauna.




2.6



# Duurzame stad

***Sloterdijk I Zuid wordt een duurzame wijk. Alle elementen van de wijk zijn aanpasbaar op snelle veranderingen op het gebied van energie, afval, water, mobiliteit en technologie – dat maakt de wijk toekomstgericht.***

Sloterdijk I Zuid wordt een wijk die zware regenbuien kan doorstaan en is ingericht om incidentele overstromingen te verwerken dankzij een uitgekiende waterhuishouding. ‘Groen-blauwe’ daken, balkons en terrassen tussen de gebouwen vangen het regenwater op en creëren momenten van rust, schaduw en ontspanning voor bewoners.

In het gebied wordt gezocht naar integrale oplossingen, waarbij een dak tevens wordt benut als groene tuin, als wateropvang en voor energieopwekking. De ligging en hoogte van het dak bepalen welke functie(s) worden gecombineerd. Hoger gelegen daken worden benut voor wateropvang en energieopwekking, de lager gelegen delen zijn meer geschikt voor wateropvang en tuin.

De (dak)tuinen en al het andere groen gaan overmatige hitte in de wijk tegen; het is relatief koel voor een intensief bebouwde omgeving. De wijk wordt niet verwarmd met fossiele brandstoffen, maar met duurzame verwarming en koeling in goed geïsoleerde woningen en kantoren. Slimme systemen voor energie en afval zorgen voor comfort, gemak en een hoge dienstverlening voor de bewoners en bedrijven. Een wijk met ‘flexibele’ gebouwen die eenvoudig verschillende functies kunnen accommoderen.

### De ‘stad van morgen’ wordt nu gebouwd

Om de langetermijndoelstellingen (Europees, landelijk en gemeentelijk) daadwerkelijk te kunnen realiseren, moeten deze nu worden verwerkt in de bouwopgaven. De transformatie van Sloterdijk I Zuid is dus hét moment om de wijk duurzaam in te richten.

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

- Het plangebied wordt rainproof gemaakt in het kader van klimaatadaptatie. Sloterdijk I Zuid heeft in de huidige situatie een laag straatniveau, weinig waterberging en er geldt een relatief hoog overstromingsrisico voor het Haven-Stadgebied.





Maatregelen hierbij zijn het verhogen van het straatniveau en het vergroten van het waterbergend vermogen;

- een $CO_2$-reductie van 55% minder $CO_2$-uitstoot in 2030 (ten opzichte van 1990 conform het Klimaatakkoord van Parijs), 95% minder $CO_2$-uitstoot en 100% gebruik van duurzame energie in Amsterdam in 2050 (conform het coalitieakkoord 'Een nieuwe lente en een nieuw geluid' mei 2018);

- nieuwbouw heeft een energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van 0,2 voor woningen. Dit is op dit moment wettelijk verplicht in Amsterdam. 0,15 is de ambitie voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utilliteitsbouw, op basis van bijna energieneutrale gebouwen (BENG) die 1 januari 2020 wettelijk verplicht wordt;

- Amsterdam moet in 2040 een aardgasvrije stad zijn;

- in 2020 wordt 65% van alle afval gescheiden.

## Oplossingen

### Duurzame energie

Een duurzame stad heeft een beperkt energieverbruik en draait op hernieuwbare bronnen. Een duurzame stad gebruikt in principe geen fossiele energie en dus geen aardgas.

Sloterdijk I Zuid wordt niet aangesloten op het gasnet. Er wordt zelf energie opgewekt, slim (her-)gebruikt en uitgewisseld. De energievraag wordt beperkt door het ontwikkelen van energiezuinige gebouwen en door verschillende energiestromen (warmte/koude, elektriciteit, opslag) op elkaar af te stemmen (zie bijlagen en links).

Ontwikkelpartijen worden uitgedaagd om collectieve energiesystemen, die op blokniveau (ter indicatie 600 tot 750 woningen) de gebouwen kunnen verwarmen en koelen, te realiseren. De gemeente heeft diverse systemen verkend die met de huidige stand der techniek realiseerbaar kunnen zijn en voldoen aan het Amsterdamse afwegingskader open-betaalbaar-duurzaam. Hieronder bevinden zich o.a. collectieve WKO-systemen, en benutting van restwarmte uit het noordelijk gelegen datacenter.



## Prestatie-eisen: wie doet wat?

**Gemeente:**

- bepaalt mede op basis van wetgeving kaders voor duurzame ontwikkeling;
- toetst bouwplannen aan de geldende regelgeving op het moment van indiening;
- helpt de marktpartijen bij het ontwikkelen van een duurzaam warmte- (en eventueel koude-) energiesysteem;
- definieert de randvoorwaarden om individuele energiesystemen te koppelen tot een meer duurzaam en betaalbaar collectief systeem.

**Marktpartijen:**

- gaan alternatieve energiesystemen ontwikkelen en kunnen die exploiteren;
- bouwen energiezuinige gebouwen conform de geldende EPC, maar niet hoger dan 0,2;
- ontwikkelen een duurzaam energiesysteem voor warmte en mogelijk koude. De inzet is een open, betaalbaar en duurzaam warmte/koudesysteem dat in staat is om te gaan met de gefaseerde ontwikkeling van het vastgoed en de gefaseerde inrichting van de openbare ruimte;
- installeren slimme energiesystemen in de woningen.

## Oplossingen

**Circulair bouwen**

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

Deze visie is voor Sloterdijk I Zuid vertaald naar het reduceren van de milieu-impact van de gebruikte materialen, zowel in gebouwen als in de openbare ruimte. De visie komt ook terug in de bouw van ‘flexibele gebouwen’, die eenvoudig van functie kunnen wisselen zonder dat intensieve verbouwing of sloop nodig is.

## Prestatie-eisen: wie doet wat?

**Gemeente:**

- daagt ontwikkelpartijen uit om circulair bouwen integraal onderdeel te laten zijn van planontwikkeling;
- onderzoekt de mogelijkheden om een netwerk op te bouwen waar marktpartijen en kennisinstellingen kennis en ervaring op het gebied van circulair bouwen kunnen delen. Daar kan men bij de planontwikkeling van gebouwen gebruik van maken;



- stuurt bij het transformeren van de openbare ruimte op zo veel mogelijk lokaal en hoogwaardig hergebruik of recycling van vrijkomende materialen (met name beton, asfalt, zand). In het nieuwe ontwerp wordt tevens gestuurd op het verdergaand verlagen van de milieu-impact over de gehele levenscyclus middels de Milieu Kosten Indicator (MKI – zie toelichting).

**Marktpartijen:**

- ontwikkelen flexibele gebouwen met een minimale score van 67% op de Rekentool Gebouwflexibiliteit (BREEAM indicator MAT8) – zie toelichting;

- ontwikkelen gebouwen met een Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) van €0,50. Een door de gemeente ingestelde expert-commissie denkt mee in de mogelijkheden voor het verlagen van de MPG en toetst de MPG-waarde van het uiteindelijke ontwerp, zie toelichting hiernaast;

- ontwikkelaars leggen ontwerpen voor aan een netwerk van (ervarings)deskundigen met als doel de milieu-impact te verkleinen, gemeten via de MKI-waarde – zie toelichting.

**Toelichting:**

*MKI (Milieu Kosten Indicator)*

De MKI-waarde is een gewogen score van de milieubelasting (inclusief $CO_2$) van een bouwwerk over alle levenscycli (van grondstoffenwinning tot sloop), met vaste schaduwprijzen omgerekend naar maatschappelijke milieukosten (in euro's). Hoe lager de MKI-waarde, hoe lager de milieu-impact. De MKI-waarde kan o.a. worden verlaagd door minimalisatie van materiaalgebruik, het toepassen van secundaire of milieuvriendelijkere materialen en slimmere en schonere bouwmethoden en -logistiek.

*Flexibiliteit*

Door al bij het ontwerp van een gebouw rekening te houden met demontage van de onderliggende elementen, is de kans groter dat deze elementen als zodanig hoogwaardig kunnen worden hergebruikt. Daarnaast zijn flexibele gebouwen toekomstbestendig omdat zij makkelijker functioneel te wijzigen zijn. Middels de Rekentool Gebouwflexibiliteit (BREEAM indicator MAT8) kan de mate van gebouwflexibiliteit worden gemeten. Des te hoger de score, des te meer flexibel is het gebouw ontworpen.

*MPG (Milieu Prestatie Gebouwen)*

De reductie van de totale hoeveelheid gebruikte materialen is geen doel op zich: uiteindelijk draait het met name om de milieu-impact die het gebruik van deze materialen met zich meebrengt. De milieu-impact van toe te passen materialen gedurende de gehele levenscyclus van het gebouw moet tot een minimum worden beperkt. Milieu-impact kan uitgedrukt worden in de vorm van milieukosten. Het uitvoeren van een milieukostenberekening is bij de nieuwbouw van Woningen (en enkele andere functies) een verplichting, conform artikel 5.9 van het bouwbesluit.




## Oplossingen

### Afval scheiden en inzamelen

De gemeente wil dat het afvalscheidingspercentage omhoog gaat. Mits goed gescheiden is afval te beschouwen als grondstof. Het doel is om 65% van het huishoudelijk afval te scheiden in 2020 (tegen 27% in 2014). Belangrijk is dat het scheiden van grondstoffen en afval al in huis gebeurt en dat voorzieningen hiervoor dichtbij huis komen. Zo min mogelijk afval op straat verhoogt de ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte.

Voor Sloterdijk I Zuid is de inzet om de voorzieningen voor gescheiden grondstoffen- en afvalinzameling inpandig te realiseren (zie bijlagen en links). Het gaat hierbij om de afvalstromen plastic en drankkartons, papier en karton, glas, restafval, groente en fruitafval, en grof huishoudelijk afval. Grofvuil kan ook naar het recyclepunt aan de Seineweg.

Vanwege de hoge mate van menging van functies en de hoge dichtheid in Sloterdijk I Zuid is de inzameling van bedrijfsafval een aandachtspunt. Bedrijven zijn in de bestaande stad vrij om contracten af te sluiten met commerciële inzamelaars. Dit kan resulteren in veel vervoersbewegingen.

In Sloterdijk I Zuid wil de gemeente dit effect voorkomen. Om deze reden zal de inzameling van bedrijfsafval integraal plaatsvinden met die van huishoudens. Dit betekent dat de voorzieningen voor afvalinzameling in het gebied toegankelijk zijn voor zowel bewoners als bedrijven. Uitzonderingen hierbij zijn:

- bedrijven die gebruik maken van retourlogistiek om zo de vervoersbewegingen te verminderen;

- afvalstromen die niet vergelijkbaar zijn met die van huishoudens. Voor deze afvalstromen geldt dat de inzameling hiervan zo min mogelijk vervoersbewegingen mag opleveren.






## Prestatie-eisen: wie doet wat?

**Gemeente:**

- bepaalt kaders voor afvalinzameling: de voor de woningen benodigde vierkante meters, het type inzamelvoorzieningen en de wijze waarop grondstoffen en afval worden aangeboden aan de inzamelaar;

- heeft de ambitie om te komen tot integrale inzameling van huishoudelijk afval en bedrijfsafval in Haven-Stad en heeft Sloterdijk I Zuid hiervoor als pilotgebied aangewezen onder de Crisis- & Herstelwet;

- voorziet in de afvoer van gescheiden grondstoffen- en afvalstromen, gelijk aan of vergelijkbaar met huishoudelijk afval vanuit het gebied naar de verwerker of overslaglocatie. Dit kan door de gemeente gebeuren of door een door de gemeente aangewezen inzamelbedrijf.

**Marktpartijen:**

- werken mee aan de ambitie om te komen tot integrale inzameling van huishoudelijk afval en bedrijfsafval van de niet-woonfuncties;

- reserveren naast de vierkante meters voor afvalinzameling voor woningen ook de benodigde vierkante meters voor afvalinzameling voor niet-woonfuncties conform de behoefte van de betreffende functies;

- ontwikkelen voorzieningen (en reserveren voldoende ruimte) in de gebouwen waar gescheiden grondstoffen- en afvalstromen (van zowel huishoudens als bedrijven) tijdelijk kunnen worden opgeslagen. Deze voorzieningen, de wijze waarop deze worden aangeboden en de ruimte waarin deze staan, voldoen aan de door de gemeente gestelde kaders;

- zorgen ervoor dat de voorzieningen voor de gebruikers laagdrempelig en gebruiksvriendelijk zijn;

- richten de voorzieningen, de ruimtes en de toegang hiertoe zo in, dat toekomstige innovaties op het gebied van afvalinzameling kunnen worden toegepast.



## Oplossingen

### Klimaatadaptatie

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

### Waterbestendig

Voor Sloterdijk I Zuid zijn er meerdere uitdagingen, namelijk het omgaan met hoge grondwaterstanden, het relatief hoge overstromingsrisico en het rainproof maken van het gebied vanwege de steeds vaker voorkomende extreme buien. Concreet kunnen de volgende maatregelen in het gebied worden genomen:

- in de middenberm van de Transformatorweg wordt een watergang gegraven die (indirect) in verbinding staat met de Noordzeekanaalboezem. Via deze watergang kan de grondwaterstand worden beheerst. Regenwater kan afvloeien naar de watergang en de naastgelegen groenzone;

- bij de inrichting van alle buitenruimte wordt rekening gehouden met het tijdelijk opvangen en vasthouden van regenwater. de kavels moeten een regenbui kunnen bergen van minmaal 60 mm per uur en dit water in minimaal 24 uur kunnen afvoeren met een constant debiet;

- het hele gebied moet worden opgehoogd met 30 à 80 cm tot een hoogte van NAP +1,0 m. Hiermee ontstaat voldoende ontwatering tot de grondwaterstand voor gebouwen, openbare ruimte en bomen. Door de ophoging worden tevens de gevolgen van een eventuele overstroming sterk beperkt. In het ophogingsplan komen ook oplossingen voor de fasering, want het gebied zal niet in één keer worden opgehoogd;

- de kavelontwikkelaars worden gestimuleerd om waterbestendig te bouwen, door onder meer vitale infrastructuur hoog te plaatsen, met groen-blauwe daken het hemelwater op te vangen, te hergebruiken en te infiltreren in de bodem. Ook bij de inrichting van de openbare ruimte is waterbestendigheid een speerpunt, door onder meer het verhang richting de watergang en lager liggende groenzones aan te leggen.





**Hittestress**

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

Om de oplopende temperaturen op straat en in gebouwen te reduceren, zal Sloterdijk I Zuid worden aangelegd met zo veel mogelijk bomen, groen-blauwe daken en groene gevels. Die zorgen voor afkoeling door schaduw en verdamping. Het gebruik van materialen die bijdragen aan warmteaccumulatie, zal op zonnige locaties en gevels worden vermeden.

## Prestatie-eisen: wie doet wat?

**Gemeente:**

- maakt een ophoogplan voor de openbare ruimte;

- graaft een watergang in de middenberm van de Transformatorweg, met een aansluiting en doorstroming van de watergang aan de oostelijke zijde;

- aan de westzijde (buiten het plangebied) vindt de watergang op termijn aansluiting en doorstroming bij de nog te realiseren watergang bij Sloterdijk Centrum / II of via Sloterdijk I Noord;

- stelt in de blokpaspoorten en in deze nota (tevens geldend voor inrichting openbare ruimte door de gemeente) als voorwaarde voor de wateropvang en waterbergendvermogen van mimimaal 60mm/uur met de capaciteit dit water geleidelijk binnen 24 uur af te kunnen voeren.

**Marktpartijen:**

- hogen hun eigen bouwkavel op tot NAP +1,0 m, afhankelijk van het aanliggende straatprofiel;

- realiseren wateropvang en -berging die voldoet aan de eis om regenval van minimaal 60 mm per uur gedurende 24 uur op de eigen kavel vast te houden. Zij doen dit door integrale oplossingen te bieden, zoals groen-blauwe daken met wateropvang en hergebruik en infiltratie van hemelwater;

- plaatsen vitale installaties op veilige hoogte in de gebouwen;

- spant zich samen met de gemeente in om opwarmingseffecten te minimaliseren.



# 2.7





# Gezonde stad

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

Bewegen is vanzelfsprekend onderdeel in het alledaagse leven van de toekomstige bewoners van Sloterdijk I Zuid. Met ruimtelijke ingrepen in de openbare ruimte en een verschuiving van de modal split naar langzaam verkeer en openbaar vervoer, worden bewoners uitgenodigd tot een gezonde levensstijl. De groene openbare ruimte is aantrekkelijk om te fietsen, te joggen en te wandelen en er zijn voldoende veilige en aantrekkelijke speelplekken die uitnodigen tot buitenspelen. Voor bewoners die zorg nodig hebben, is er voldoende aanbod in de buurt.

## Oplossingen

### Sport en bewegen

Voor alle leeftijden wordt sport, spel en bewegen gefaciliteerd. Het aanbod aan sportvoorzieningen is gebaseerd op de ‘Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen’ (vastgesteld januari 2018).

Voor georganiseerde sport op kleine schaal is na schooltijd ruimte in de sportzaal van de scholen. Voor sportactiviteiten die een groter ruimtegebruik vereisen, kan in de toekomst worden uitgeweken naar accommodaties die in het kader van Haven-Stad worden ontwikkeld. Deze ontwikkelingen zijn vastgelegd in de ‘Ontwikkelstrategie Haven-Stad’ (vastgesteld 2017).

Ook de openbare ruimte binnen het plangebied Sloterdijk I Zuid biedt kansen voor het stimuleren van sport, spel en bewegen. ‘De bouwstenen van de beweeglogica’ (vastgesteld mei 2016) vormen het uitgangspunt bij het realiseren van een beweegvriendelijke openbare ruimte.





Deze bouwstenen leggen een relatie tussen de fysieke inrichting van de stad en de (on-) bewuste keuzes van de mensen om actief te bewegen.

In de zuidelijke parkrand worden zo'n 4.500 $m^2$ kleine stedelijke sportvoorzieningen, verspreid in de openbare ruimte gerealiseerd (zie ook 'Intensieve stad'). Deze voorzieningen sluiten goed aan op het programma 'Bewegende Stad' en al bestaande sportvoorzieningen in het Westerpark.

Om buitenspelen dicht bij huis te stimuleren, worden uitdagende speelplekken in de directe woonomgeving gemaakt. Overeenkomstig de 'Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen', realiseren we één speelplek van 150 $m^2$ per 300 woningen binnen de blokken.

**Toegankelijkheid zorg- en welzijnsvoorzieningen**

De gemeente ontwikkelt richtlijnen voor een levensloopbestendige inrichting van de openbare ruimte, die wordt gekenmerkt door begaanbare, veilige, comfortabele en aantrekkelijke routes. Door de levensloopbestendige inrichting kunnen jong en oud zich op een prettige en veilige manier bewegen in de eigen woonomgeving. Denk aan brede overzichtelijke stoepen, verlaagde stoepranden om over te steken en bankjes om te verblijven of uit te rusten.

Zorg-, welzijns- en onderwijsvoorzieningen liggen op strategische plekken aan deze levensloopbestendige routes en zijn zodoende veilig bereikbaar. Deze voorzieningen liggen op loopafstand van de woningen. De nabijheid en bereikbaarheid van deze voorzieningen maakt het mogelijk om actief mee te (blijven) doen in de maatschappij en biedt kansen voor ontmoetingen. De voorzieningen zelf zijn goed toegankelijk door de drempelloze en brede entree en de aanwezigheid van een lift in het gebouw.



## Milieu en gezondheid

Belangrijke voorwaarde voor de transformatie van Sloterdijk I Zuid is zorgen voor een gezonde en veilige leefomgeving voor toekomstige bewoners. Vanwege de havenindustrie in de nabijheid is dit niet vanzelfsprekend. Daarom is in het kader van de 'Ontwikkelstrategie Haven-Stad' (vastgesteld 2017) een milieueffectrapportage (MER) opgesteld en zijn er verschillende onderzoeken uitgevoerd (zie bijlagen en links). Hierin zijn de milieubelemmeringen in beeld gebracht. De belangrijkste beperkingen worden hieronder genoemd.

## Geluid

Sloterdijk I Zuid wordt van alle kanten belast door geluid (industrielawaai uit Westpoort, wegen als de Transformatorweg en de A10, spoorlawaai en geluid van bedrijven in het plangebied). Dit vraagt om een zorgvuldig en slim ontwerpproces voor geluidsgevoelige objecten (woningen, scholen e.d.) waarbij het aspect geluid vroegtijdig betrokken wordt. Het toevoegen van geluidsgevoelige objecten met hoge stedenbouwkundige kwaliteit in een geluidsbelaste omgeving vraagt om een flexibel geluidsbeleid.

Voor Haven-Stad is gebiedsgericht geluidsbeleid ontwikkeld, dat is opgenomen in het spelregelkader van de MER. Een belangrijk onderdeel van dit gebiedsgerichte geluidsbeleid is het bieden van meer afwegingsruimte. Indien de maximale norm wordt overschreden, dienen gevels in principe 'doof' (zonder te openen ramen) of met andere bouwkundige oplossingen te worden uitgevoerd. Denk bijvoorbeeld aan balkons, afsluitbaar met glazen panelen.

Met oog op de gewenste stedenbouwkundige kwaliteit en omdat industrielawaai tijdens de transformatie zal afnemen, is het echter niet wenselijk om de eerste woningen allemaal van dove gevels te voorzien. Met het toepassen van innovatieve wetgeving, zoals de Stad- en Milieubenadering, is het wellicht mogelijk om af te zien van de dove gevels mits bij het betreffende bouwplan (door marktpartij) compenserende maatregelen worden getroffen. Denk bijvoorbeeld aan extra isolatie om burengeluid tegen te gaan.

Uitgangspunt van het Amsterdamse beleid is om elke woning van een stille zijde (met een lage geluidsbelasting) te voorzien. In Sloterdijk I Zuid zal dat niet lukken: industrielawaai ligt namelijk als een deken over het gebied heen, het geluid komt van meerdere kanten.





Het bouwen van gesloten bouwblokken biedt dan ook geen uitkomst. In het gebiedsgerichte geluidsbeleid voor Haven-Stad is opgenomen dat als het realiseren van een stille zijde niet mogelijk of stedenbouwkundig ongewenst is. Dit moet worden gecompenseerd door stille slaapkamers te realiseren (door deze te voorzien van extra isolatie) en slaapkamers bij voorkeur aan de stilste zijde te situeren.

Het is van belang dat toekomstige bewoners vooraf worden geïnformeerd over het te verwachte geluidsniveau in het gebied. Hierdoor kunnen mensen een bewuste afweging maken en wel of niet kiezen voor een woonomgeving met een relatief hoge geluidsbelasting. Uit het spelregelkader MER volgt dat de verschillende typen woningen (sociale huur en koopwoningen) evenwichtig verdeeld worden over de geluidsarme en meer geluidsbelaste locaties.

**Schone lucht**

Gezien de hoge dichtheid en de functiemenging is luchtkwaliteit een belangrijk aandachtspunt. De inzet is om het autogebruik zoveel mogelijk te beperken. Onderdeel van de ‘Ontwikkelstrategie Haven-Stad’ is een pakket aan maatregelen om te investeren in (hoogwaardig) openbaar vervoer en meer fietsverbindingen. Hierdoor kunnen de parkeernormen aangescherpt worden; vanuit Haven-Stad wordt een specifiek parkeerbeleid voorbereid. Zie hiervoor het hoofdstuk ‘Bereikbare stad’.

Naast het beperken is het verduurzamen van het resterende autoverkeer de ambitie. Om elektrisch vervoer te stimuleren, komen er elektrische laadpalen. Daarnaast worden vanuit Haven-Stad de mogelijkheden onderzocht om de bestaande milieuzone in Amsterdam uit te breiden met Sloterdijk I Zuid en andere deelgebieden van Haven-Stad. Met als einddoel: in 2029 volledig uitstootvrije mobiliteit, voor alle voertuigen.

Houtstook kan lokaal een substantiële bijdrage leveren aan luchtverontreiniging en tot veel hinder leiden. In de woningen worden geen rookgasafvoerkanalen geïnstalleerd.



Conform het beleid van Amsterdam mogen direct naast drukke wegen geen nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd voor ouderen, mensen met een kwetsbare gezondheid, onderwijs of voor de opvang van minderjarigen. De Transformatorweg is een dergelijke drukke weg, met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Concreet betekent dit, dat aan de Transformatorweg geen scholen, ziekenhuizen en dergelijke mogen komen. Alleen in bijzondere omstandigheden mag hiervan worden afgeweken en pas nadat de GGD om advies is gevraagd. Naar verwachting zullen er na afwaardering van de Transformatorweg minder auto's rijden, waardoor de beperkingen vanuit beleid niet meer zullen gelden.

**Veiligheid**

Het beleid van de gemeente Amsterdam is erop gericht om de veiligheidsrisico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen. Gebouwen voor deze groepen zijn niet toegestaan binnen 100 meter langs het spoortraject Amsterdam Centraal-Sloterdijk, 80 meter van de snelweg en binnen 80 meter langs de hogedruk aardgasleiding.

Alleen in bijzondere omstandigheden is afwijking mogelijk. Marktpartijen moeten rekening houden met aanvullende eisen ten aanzien van de veiligheid, zoals vluchtmogelijkheden in meerdere richtingen.

**Hinder vanwege bestaande bedrijven**

In het projectgebied zijn bedrijven aanwezig met een geur- en/of geluidsemissie die toekomstige bewoners als hinderlijk kunnen ervaren. Woningbouw of bouw voor andere gevoelige functies (scholen, kinderopvang) in de directe omgeving van deze bedrijven is daarom niet zonder meer mogelijk. Nader onderzoek moet aantonen in hoeverre woningbouw mogelijk is, al dan niet na het treffen van maatregelen of bij het bedrijf of bij de woningen.

**Overig**

In het spelregelkader van de MER voor Haven-Stad zijn tot slot de volgende overige spelregels benoemd met betrekking tot gezondheid:

- binnen 250 meter van bestaande en nieuwe scholen zijn geen nieuwe snackbars (horecacategorie 1) toegestaan;






- inpandige trafohuisjes, onderstations en het aanleggen van nieuwe of verleggen van bestaande hoogspanningskabels (> 50 kV) zijn alleen mogelijk nadat advies met betrekking tot elektromagnetische velden is ingewonnen bij GGD Amsterdam;

- bij iedere nieuwe ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met voldoende zonbescherming / schaduwplekken tegen uv-straling;

- het streven is tevens om parken, het gebied rondom scholen en speel- en sportvoorzieningen rookvrij te maken.

## Prestatie-eisen: wie doet wat?

**Gemeente:**

- draagt zorg voor schonere lucht in 2025 door slimmere mobiliteit;

- stelt de omvang van de gezondsheidsgerelateerde maatschappelijke voorzieningen per bouwblok vast;

- draagt zorg voor het informeren van toekomstige bewoners/gebruikers over de geluidsbelasting in het gebied;

- richt de openbare ruimte in volgens 'De Amsterdamse Beweeglogica'. Dit betekent onder andere dat de gemeente zorg draagt voor veilige fiets- en wandelroutes, 4.500 $m^2$ stedelijke sportvoorzieningen in de openbare ruimte opneemt en per 1.000 woningen een speelveld in de openbare ruimte realiseert als onderdeel van een parkstrook.

**Marktpartijen:**

- houden rekening met de milieucondities en beperkingen (zie bijlagen en links) en spelen hier met maatregelen en voorzieningen op in;

- zullen toekomstige bewoners/gebruikers actief informeren over de geluidsbelasting in het gebied;

- realiseren binnen de blokken één speelplek van 150 $m^2$ per 300 woningen;

- ontwerpen gebouwen zo dat de fysieke beweging van de mens gestimuleerd wordt.


OFKLASSE E-1
TOURNOOI
2011


BREI EEN BLOEMENWEI
MET BREIWERK WEST



# Sociale stad

***De hoogwaardig ingerichte en goed onderhouden omgeving – bebouwd en onbebouwd – draagt bij aan een prettige en aangename woonomgeving. Gemeente eigenaren, gebruikers en bewoners werken samen aan een sociaal netwerk.***

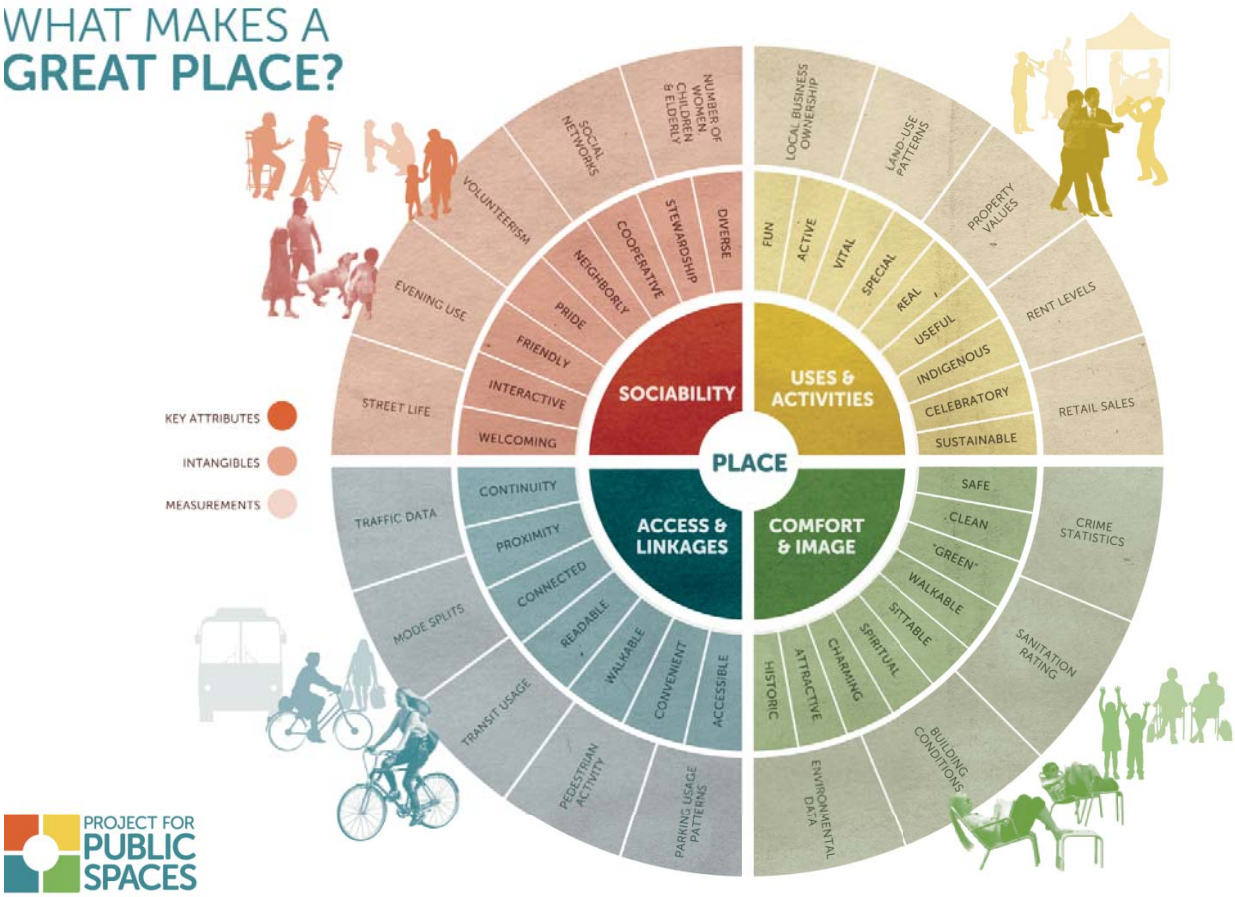
Het ontwikkelen van een nieuwe wijk start met de 'hardware': Nieuwe woningen en werkruimtes, nieuw ingerichte straten en parkachtige groene ruimtes. De overheid heeft een rol in de totstandkoming van de sociale samenhang in Sloterdijk I Zuid door onder andere te sturen in de woningdifferentiatie, te zorgen voor maatschappelijke voorzieningen en de kwaliteit van plinten en de inrichting van openbare en gemeenschappelijke ruimtes.

In de transformatiefase bestaat Sloterdijk I deels nog uit bestaande bedrijven met hun ondernemers en werknemers. Voor een deel zullen zij elders hun bedrijf voortzetten en deels vinden deze bedrijven een nieuwe plek in het gebied.

Sloterdijk I Zuid komt verder tot leven als ook nieuwe mensen zich daar gaan settelen. Bestaande en nieuwe mensen vormen samen een groeiend Sloterdijk I Zuid.

Naast de in de vorige paragrafen beschreven ambities heeft de gemeente de wens dat Sloterdijk I Zuid echt een buurt wordt waar allerlei verschillende bewoners en ondernemers zich thuis voelen, zich veilig voelen, waar ze elkaar kennen en helpen en waar men zich verantwoordelijk voelt voor de woon- en leefomgeving.

Al in het ontwerpfase van de gebouwen en openbare ruimte ontwerpen en van het bouwen moet hier inhoud aan worden gegeven. Daarbij kan worden gedacht aan het organiseren van bijvoorbeeld gezamenlijk inkopen van energie, onderhoud van gebouwen, beheer van binnenterreinen, organiseren van sociale evenementen, sociale opvang, kinderopvang, enzovoort. De gemeente zal in de planvormingsfase aanzetten doen om hiervoor netwerken (of communities) te stimuleren en deels te faciliteren.






## Oplossingen

### Sociale component van ontwerpen

In het stedelijk interactiemilieu van Sloterdijk I Zuid zijn verschillende stedelijke functies aanwezig en komen verschillende soorten gebruikers elkaar tegen. Aantrekkelijke buiten- en binnenruimtes zijn onontbeerlijk. Informele ontmoetingsplaatsen nodigen bewoners en bedrijven uit om elkaar te ontmoeten en te netwerken.

Denk bijvoorbeeld aan goede zitgelegenheden voor ouders die samen in de speeltuin of een gezamenlijke binnentuin een kopje koffie drinken en een speelafspraak maken voor de kinderen, of een 'shared space' waar ondernemers kunnen afspreken en werken. Beschikbaarheid en toegankelijkheid van groen dragen ook bij aan de mogelijkheid elkaar te ontmoeten.

De wijk is zo ingericht dat deze bijdraagt aan informeel toezicht en een gevoel van veiligheid en vertrouwdheid. Op straat is er voldoende en goede verlichting en zijn er geen 'onduidelijke' plekken.

Speelplaatsen en straatmeubilair bevinden zich in het zicht van passerende voetgangers en fietsers, de indeling van gebouwen garandeert ook 's avonds levendigheid in de plint en ogen op straat van bewoners. Rolluiken zijn niet wenselijk in een gebied waar zowel gewerkt als gewoond wordt. Bewoners en bezoekers kunnen zich gemakkelijk oriënteren. Aantrekkelijke routes die met elkaar in verband staan, dragen bij aan een beter beloopbare en beleefbare stad.

### Vorming van netwerken

Leden van een netwerk kennen en spreken elkaar en voelen zich hierdoor onderling verbonden. Zij hebben een sterke binding met de buurt en gaan als vanzelfsprekend zorgvuldig om met de woonomgeving.

In de planvorming en de realisatie van de nieuwe wijk, werkt de gemeente aan de vorming van netwerken. Aanvankelijk worden deze netwerken ingezet om gezamenlijk de ontwikkeling en de stedenbouwkundige en programmatische opbouw van de wijk af te stemmen.



Daarnaast helpen de netwerken bij het maken van systeemkeuzes voor de duurzaamheidsambities, zoals in warmte-/koudelevering, afvaltransport, groen, waterregulering, mobiliteit et cetera. Verder zal worden gewerkt aan een platform om – samen met nieuwe en bestaande bedrijven – het werken in het gebied nader vorm te geven.

Zodra de eerste gebouwen in de wijk zijn opgeleverd, kunnen deze netwerken zich verbreden. Naast bedrijven kunnen ook bewoners aan een netwerk deelnemen, of zij organiseren hun eigen netwerken voor bijvoorbeeld het gemeenschappelijk gebruik (en opslag) van buitenspeelgoed, adoptie van groenperken of autodeelconcepten. Zij delen het belang van een aangenaam woon- en werkklimaat voor alle gebruikers van het gebied, op zowel blok- als wijkniveau.

## Placemaking

De transformatie van een monofunctioneel bedrijventerrein naar aantrekkelijke woonwerkwijk gaat niet van de ene op de andere dag. Een bedrijventerrein als Sloterdijk I is destijds niet gemaakt om in te wonen.

Als de eerste bewoners zich vestigen, is het grotendeels nog een bedrijven- en/of bouwterrein. Daarom is er extra aandacht nodig voor de beleving op straatniveau en in de openbare ruimtes tijdens de ontwikkelperiode.

Om van begin af aan toch een prettig woon-, leef- én werkklimaat te laten ontstaan wordt ruimte geboden voor placemaking-initiatieven in Sloterdijk I Zuid én Noord.

De gemeente faciliteert daarom activiteiten die bijdragen aan interactie en verbinding tussen mensen. Om dit mogelijk te maken wordt de penbare en publieke ruimte zodanig ingericht dat deze activiteiten hier kunnen plaatsvinden. Dat kan bijvoorbeeld door tijdelijke initiatieven in leegstaande gebouwen te programmeren, passend bij de ambitie voor het gebied.

Voor placemaking wordt per jaar bepaald waar op wordt ingezet om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de huidige en toekomstige gebruikers, bewoners en bezoekers, en bij de bestaande en tijdelijke initiatieven en ontwikkelingen die er al zijn. De inzet wordt gekoppeld aan de fasering van de ontwikkeling van de kavels.






De gemeente kan dit niet alleen, maar heeft hiervoor initiatiefnemers nodig Die weten of onderzoeken wat er al leeft in het gebied en wat de ideeën en mogelijkheden vanuit de gebiedspartijen zijn. Vervolgens wordt samen met hen een organisatievorm opgezet om de placemaking in Sloterdijk I vorm te geven.

## Prestatie-eisen: wie doet wat?

### Gemeente:

- helpt bij het opzetten van vormen van overleg voor verschillende netwerken;
- gaat een samenwerking aan met initiatiefnemers voor onderzoek en realisatie van een (tijdelijk) programma;
- faciliteert het opzetten van een organisatievorm voor placemaking ;
- maakt passende programmering in de openbare ruimte mogelijk;
- maakt richtlijnen voor tijdelijke initiatieven en toetst deze.

### De eigenaren/marktpartijen:

- maken plannen die 'netwerkbevorderend' werken voor wat betreft programma, parkeeroplossingen, mobiliteit, energie, afval, aanleg en beheer van semiopenbare ruimtes;
- nemen deel aan het platform dat het werken in het gebied nader vorm zal geven;
- maken onderdeel uit van de organisatievorm voor placemaking;
- leveren een bijdrage aan de organisatie van placemaking.


JOSEPH KLI
"SELF-PORTRAIT O


BANSKY
F A DREAMER”
JOSEPH KLIBANSKY

# De sturingsstrategie

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

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

- Investeringsnota
- Basisblokpaspoorten
- Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit
- Dialoog en contractvorming
- Erfpacht (het bestaande contract)
- Anterieure overeenkomst/exploitatieplan
- Planologische procedures

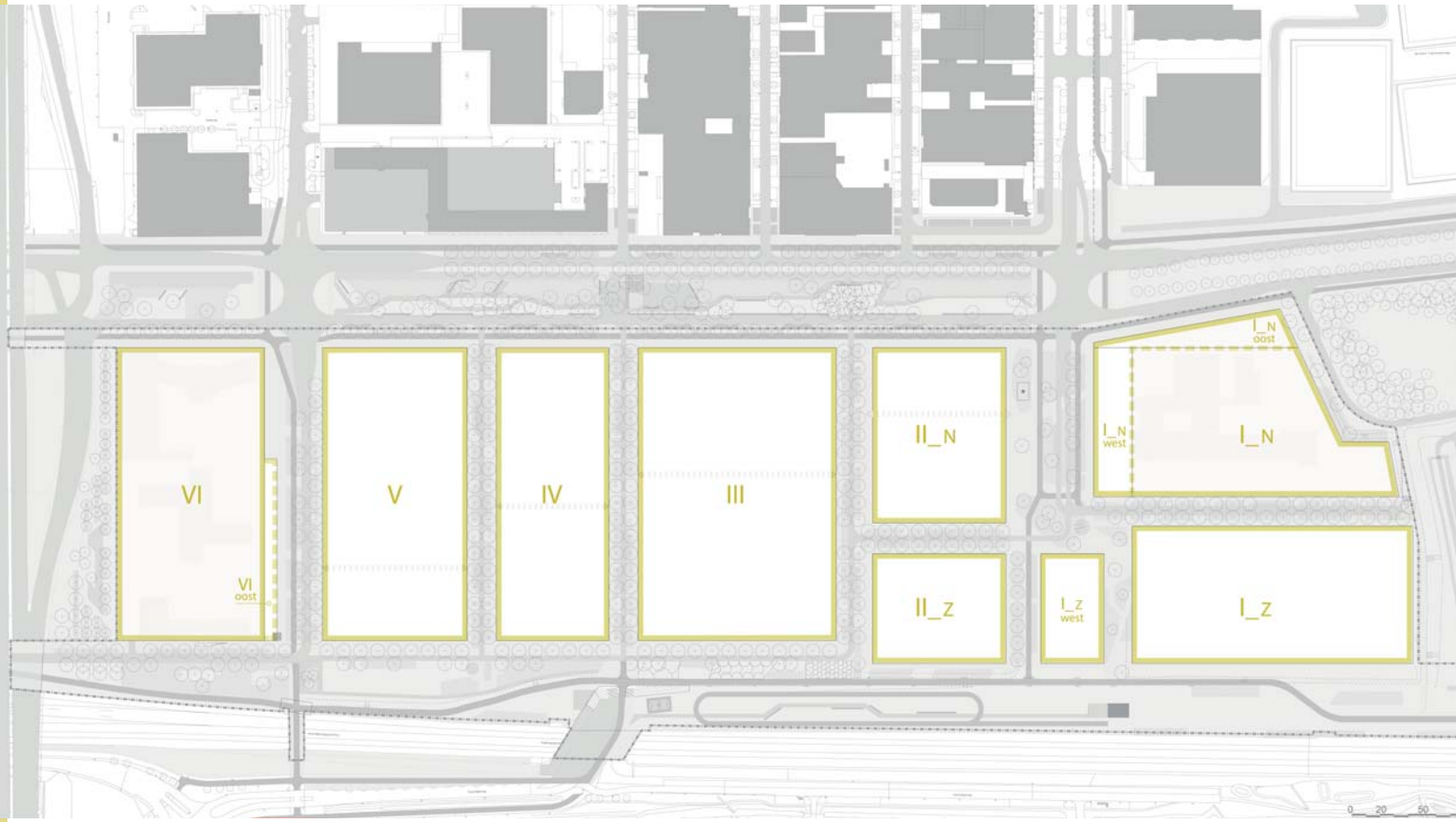
## 3.1 Sturingsinstrumenten

### Geleidelijke transformatie in nauwe samenwerking tussen eigenaren/erfpachters en gemeente

De initiatieven van de eigenaren en erfpachters om te gaan ontwikkelen, zullen niet gelijktijdig starten. Het wordt een geleidelijke transformatie waarbij de zittende bedrijven nog ruimte houden om te ondernemen. De rol van de gemeente is om partijen te motiveren en te stimuleren om de ontwikkeling van Sloterdijk I Zuid vanuit onderlinge samenhang en afstemming te doen. De kracht van de transformatie ligt in de ontwikkeling van het grotere geheel. Het doel is dat partijen elkaar vinden in de samenwerking, waarbij de planinitiatieven moeten passen binnen de gemeentelijke ambities.

### Investeringsnota, Basisblokpaspoorten en Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit

De ambities en prestatie-eisen die in deze investeringsnota zijn beschreven, vormen de basis voor de planontwikkeling en het toetsingskader om concrete initiatieven vanuit de markt te begeleiden en te beoordelen. In de basisblokpaspoorten (zie bijlage xxx) wordt per blok een nadere beschrijving gegeven van de vloeroppervlaktes per functie (wonen, werken, maatschappelijk, horeca/retail) en de bijbehorende (ruimtelijke en technische ) randvoorwaarden.




De basisblokpaspoorten geven – samen met de beschrijving van de ambities in deze investeringsnota – houvast aan de marktpartijen om te weten wat er op hun blok/eigendom kan worden gerealiseerd, en welke voorwaarden en ambities de gemeente van de blokontwikkeling verwacht.

Gedurende het ontwikkelproces worden de basisblokpaspoorten steeds verder verfijnd en uitgewerkt. Ze vormen de basis van de afspraken die de markt met de gemeente maakt. Het document wordt in programmatische en ruimtelijk kwalitatieve zin steeds meer toegespitst op de concrete bouwplannen naarmate het ontwikkelproces vordert. Het blokpaspoort evolueert zich daarmee van een basisdocument tot een belangrijk onderdeel van de contracten die met marktpartijen worden gesloten.

Sturing vindt plaats op de kwaliteit en programmatische invulling van een individueel plan en de samenhang hiervan met andere initiatieven in het gebied. De gemeente bewaakt dat plannen onderling op elkaar zijn afgestemd, toetst initiatieven met het oog op de consequenties voor het hele (openbare) gebied.

Voor de gemeente zijn de investeringsnota, de blokpaspoorten en het Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit het toetsingskader om de dialoog met de markt aan te gaan en richting te geven aan de gewenste doelen.

Voor de beoordeling van de stedenbouwkundig en architectonische kwaliteit van ontwikkelvoorstellen wordt het Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit (zie bijlagen en links) gehanteerd. Dit kader is ook de grondslag voor de welstandstoets.

### Dialoog/contractvorming

De transformatie van het gebied is een proces van samenwerking tussen gemeente en eigenaren en erfpachters. De gemeente stimuleert en faciliteert initiatieven uit de markt. De gemeente verwacht dat haar ambities terugkomen in de plannen van de marktpartijen. Dit kan alleen als de transformatie samen wordt opgepakt. Dit vergt veel dialoog, afstemming en overtuiging.

Het is daarom noodzakelijk dat de afspraken op verschillende momenten in het planproces worden vastgelegd. Dit geeft de marktpartijen en de gemeente onderling zekerheid en vertrouwen dat beide partijen naar realisatie toewerken. Voor de gemeente geven de overeenkomsten grip op het proces, de realisatie van ambities en op de financiën van het initiatief.

De gemeente kan partijen ondersteunen om het voornemen van de transformatie concreet te vertalen naar een planproces. Dit kan door mee te denken over de herhuisvesting van bedrijven, en door eigenaren te koppelen aan marktpartijen die de transformatie op gang brengen.

**Erfpacht**

Het gebied is grotendeels in erfpacht uitgegeven met bedrijfsbestemmingen. Bij de transformatie wijzigt de bestemming van het erfpachtcontract. Dit kan alleen met medewerking van de gemeente. Het erfpachtcontract moet worden vernieuwd naar de nieuwe situatie. De gemeente werkt hieraan mee als overeenstemming wordt bereikt over het programma, realisatie van ambities en de meerwaarde van de grond in de nieuwe situatie.

**Anterieure overeenkomst/exploitatieplan**

Eigenaren die de grond in 'vol' eigendom hebben, betalen geen vergoeding van de meerwaarde zoals bij erfpacht het geval is. Wel worden de kosten die de gemeente maakt voor het wijzigen van een bestemming, grotendeels verhaald op de initiatiefnemers. Dit zijn de bijvoorbeeld de gemeentelijke kosten voor de planbegeleiding en voor het herinrichten van het openbare gebied (bouwrijp en woonrijp maken). Overeenkomstig artikel 6.12 Wro maakt de gemeente bij een wijziging van de bestemming (c.q. nieuw bestemmingsplan) een exploitatieplan waarin de kosten voor de initiatiefnemer worden bepaald. De gemeente mag hiervan afwijken als zij de kosten op een andere manier heeft verzekerd.

Dit kan met een anterieure overeenkomst. Hierin spreken gemeente en initiatiefnemer af welke kosten door de initiatiefnemer aan de gemeente worden afgedragen en aan welke voorwaarden het plan moet voldoen.

**Planologische procedures**

De gemeente kan met het juridisch-planologisch instrumentarium sturen en per situatie bekijken wat het beste past bij de transformatie, de voortgang en het belang van de door de gemeente gewenste ontwikkeling van het gebied. Het juridisch-planologisch proces wordt afgestemd op bouwplanniveau of meerdere bouwplannen.

Het eigendom en de erfpachtrechten zijn per blok over verschillende kavels verdeeld. De gemeente verwacht van de erfpachters en eigenaren in het gebied dat zij de ontwikkeling per blok in onderlinge samenhang en afstemming organiseren.

Het huidige bestemmingsplan staat het huidige gebruik toe. Afwijking daarvan behoeft dus gemeentelijke instemming. De gemeente werkt in beginsel alleen mee aan wijziging van het juridisch-planologisch kader indien:

- de plannen van initiatiefnemers voldoen aan de ambities en kwaliteitseisen;
- deze plannen op privaatrechtelijk niveau zijn gewaarborgd;
- de afspraken over de erfpachtvergoeding of de plankostenvergoeding zijn vastgelegd.

Voor het wijzigen van het juridisch-planologisch kader staan twee wegen open: een nieuw bestemmingsplan door de gemeente of een uitgebreide WABO-procedure door de initiatiefnemers. In beide gevallen worden deze opgesteld op basis van input van de initiatiefnemers.



## 3.2 Sturing per fase

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

## 3.3 Wat als gemeente en eigenaren geen overeenstemming bereiken?

Het kan zijn dat een eigenaar of erfpachter in één van de fases niet tot afspraken kan of wil komen. De economische uitvoerbaarheid wordt niet gewaarborgd of er bestaat een verschil van inzicht in het te realiseren programma, de uitvoering van de ambities of de financiële condities. Zolang partijen geen overeenstemming hierover bereiken, zal de gemeente geen erfpachtaanbieding doen of geen anterieure overeenkomst sluiten. De gemeente kan dan ook geen medewerking verlenen aan het planologisch proces.


HD 201
INTO VIRTUAL



# 4

# Proces en planning

***Het proces van planvorming in Sloterdijk I zuid kent een lange doorlooptijd. Het transformatieproces is ingedeeld in verschillende fasen. Elke fase binnen dit proces is een verfijning van de voorgaande fase. In dit hoofdstuk wordt een beschrijving en overzicht gegeven van de te doorlopen fasen.***

**Intentiefase**

In deze fase levert de gemeente een startdocument aan de marktpartijen, waarin onder meer de kaders en ambities van de gemeente staan en een bandbreedte in de grondprijzen. In het startdocument doet de gemeente ook een voorstel hoe het ontwikkelproces tussen gemeente en de eigenaren en erfpachters zal gaan verlopen. Aan marktpartijen wordt gevraagd om een intentiebrief te ondertekenen waarin zij verklaren op blokniveau met elkaar te zullen samenwerken. Zij stemmen in met de gemeentelijke uitgangspunten over de ambities en de programmatische ruimtelijke kwaliteit, en met het voorgestelde proces in de volgende fasen, waarin gemeente en marktpartijen nauw zullen samenwerken.

**Verkenningsfase**

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

**Planfase schetsontwerp/voorlopig ontwerp**

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

**Planfase definitief ontwerp**

Deze fase resulteert in een definitief ontwerp op basis waarvan de uitvoering kan plaatsvinden. Het maken van een juridisch-planologische kader kan in deze fase worden opgestart. Met particuliere grondeigenaren worden (financiële) afspraken vastgelegd in een anterieure overeenkomst. Hierna kan het juridisch-planologisch kader in procedure worden gebracht.




**Bouwplanfase**

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

**Voorbereidende fase voor de uitvoering**

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

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

**Uitvoeringsfase**

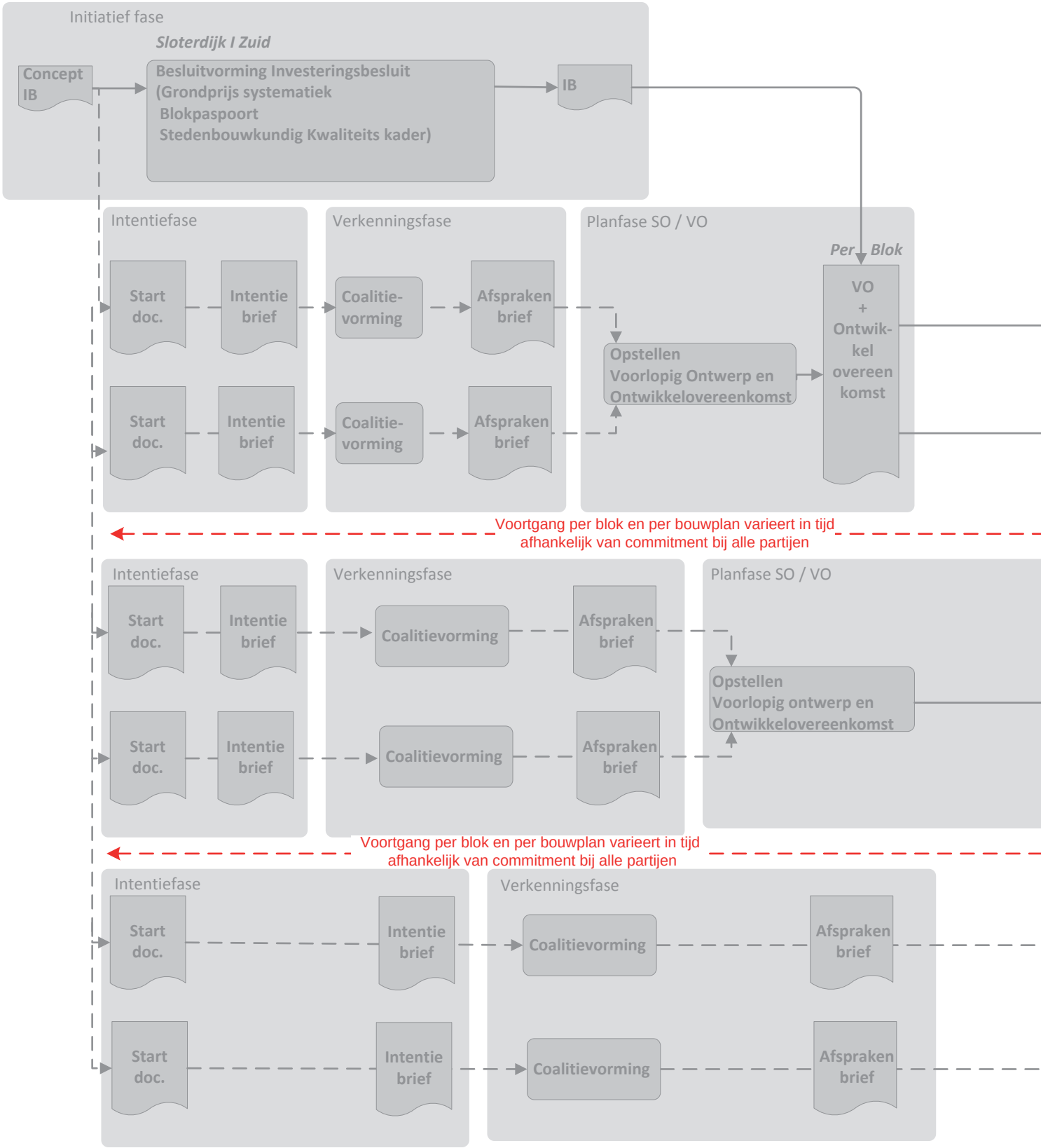
Voor Sloterdijk I Zuid zal (zeker gezien de gefaseerde ontwikkeling) een BLVC-kader (BLVC = Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) worden opgesteld. Het kader wordt voortdurend geactualiseerd op basis van de uitgewerkte plannen en tempo van ontwikkeling. Van de aannemers in het gebied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

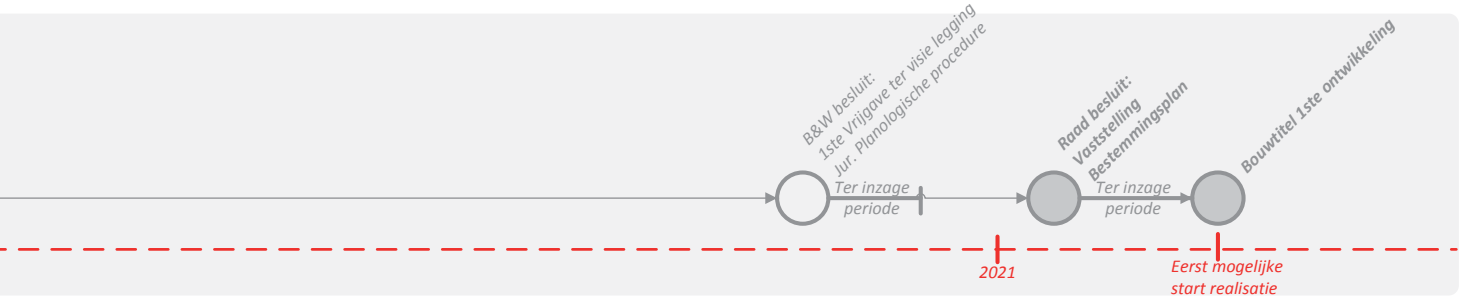
Gemeente Amsterdam

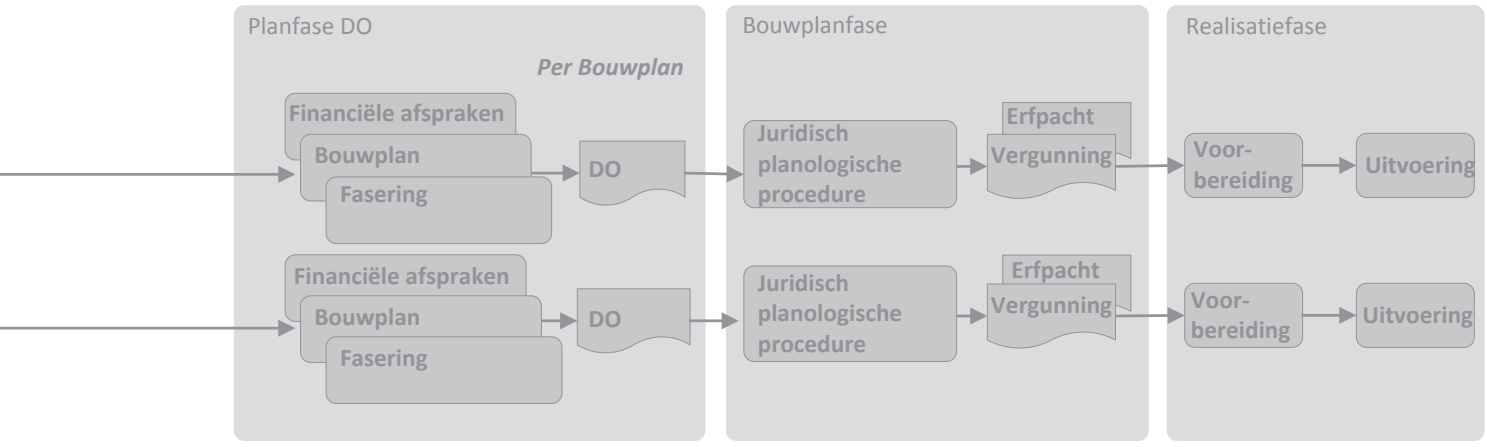
# Sloterdijk I Zuid

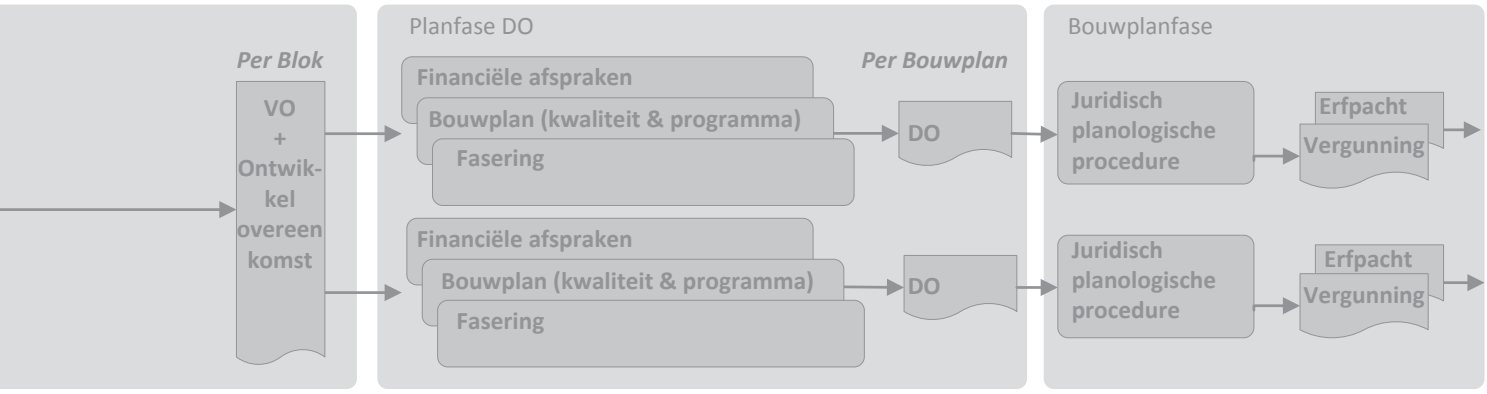
## Processchema transformatie opgave

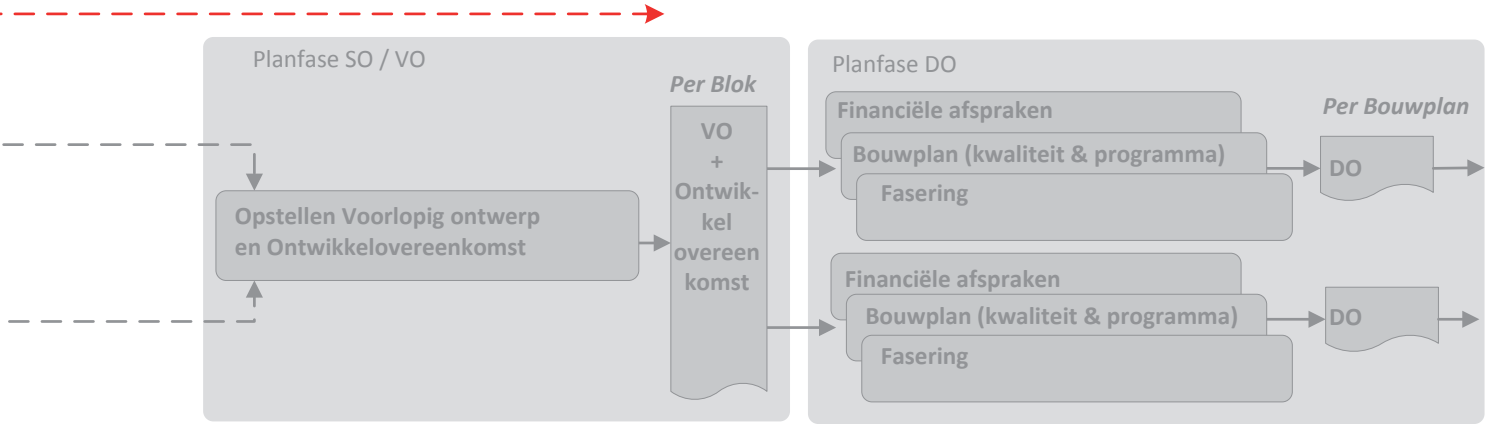


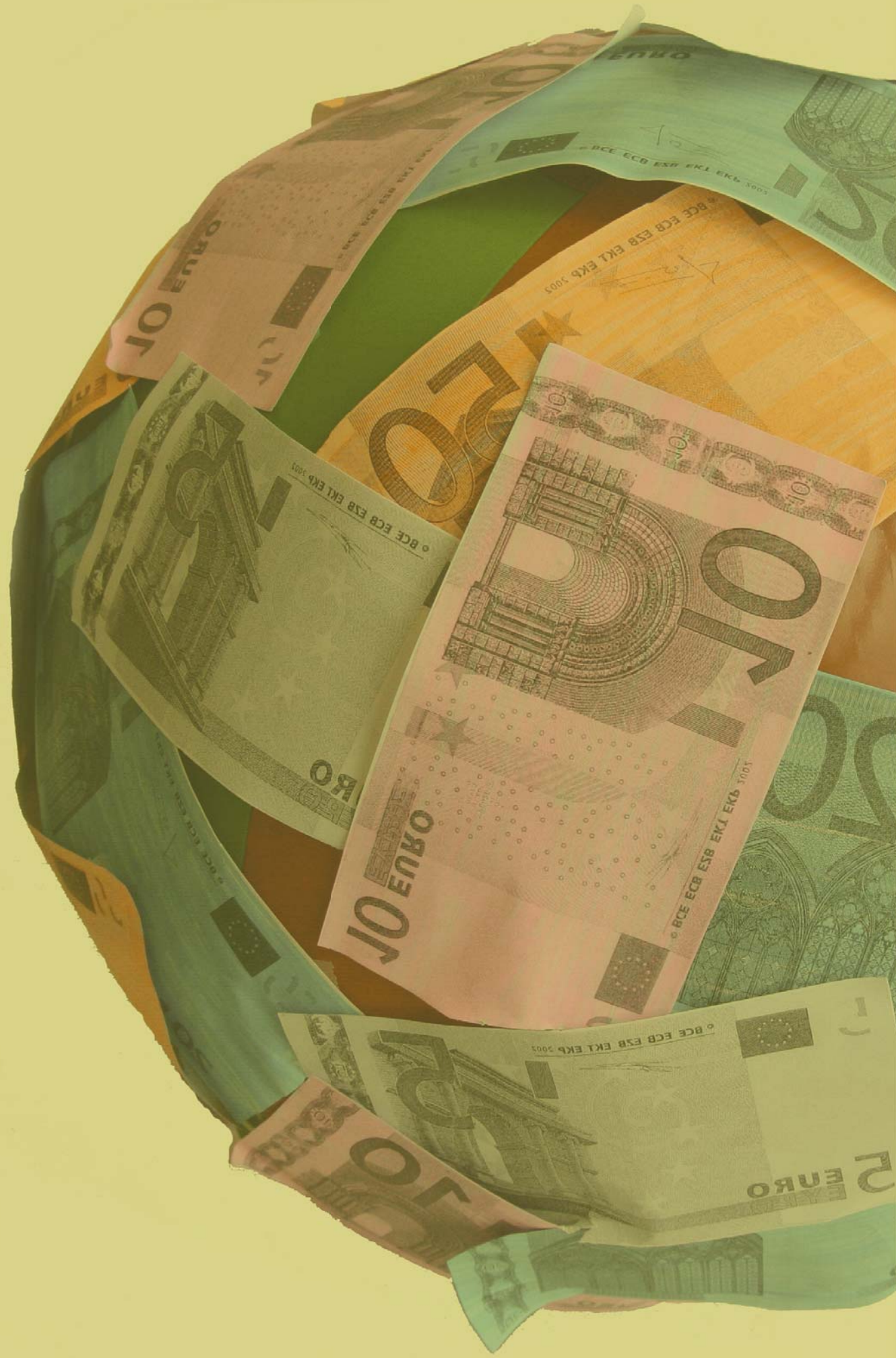




B&W besluit:
1ste Vrijgave ter visie legging
Jur. Planologische procedure
Ter inzage periode
Raad besluit:
Vaststelling
Bestemmingsplan
Ter inzage periode
Bouwtitel 1ste ontwikkeling
2021
Eerst mogelijke start realisatie


Planfase DO
Per Bouwplan
Financiële afspraken
Bouwplan
Fasering
DO
Financiële afspraken
Bouwplan
Fasering
DO
Bouwplanfase
Juridisch planologische procedure
Erfpacht
Vergunning
Juridisch planologische procedure
Erfpacht
Vergunning
Realisatiefase
Voor-bereiding
Uitvoering
Voor-bereiding
Uitvoering


Per Blok
VO + Ontwik-kel overeen komst
Planfase DO
Per Bouwplan
Financiële afspraken
Bouwplan (kwaliteit & programma)
Fasering
DO
Financiële afspraken
Bouwplan (kwaliteit & programma)
Fasering
DO
Bouwplanfase
Juridisch planologische procedure
Erfpacht
Vergunning
Juridisch planologische procedure
Erfpacht
Vergunning


Planfase SO / VO
Opstellen Voorlopig ontwerp en Ontwikkelovereenkomst
Per Blok
VO + Ontwik-kel overeen komst
Planfase DO
Per Bouwplan
Financiële afspraken
Bouwplan (kwaliteit & programma)
Fasering
DO
Financiële afspraken
Bouwplan (kwaliteit & programma)
Fasering
DO



# 5



# Financiën

**Algemeen**

Met dit investeringsbesluit wordt een grondexploitatiebegroting voor Sloterdijk I Zuid vastgesteld voor de komende vijftien jaar. Op Sloterdijk I Zuid rust een transformatieopgave. In het strategiebesluit is besloten dat de transformatie gebeurt op basis van faciliterend grondbeleid. Dit houdt in dat de gemeente de bouwplannen juridisch/planologisch mogelijk maakt, maar dat de eigenaren het programma zelf op hun kavels gaan ontwikkelen. Dit geldt voor ruim de helft van het plangebied. De rest van het gebied blijft openbare ruimte, waarvoor de gemeente verantwoordelijkheid heeft om deze opnieuw in te richten.

De kavels waarop de markt het programma kan realiseren, zijn voor 69% reeds uitgegeven in erfpacht voor bedrijvigheid. Daarnaast is 25% in vol eigendom. In het huidige openbaar gebied is nog ruimte voor nieuwe ontwikkelcapaciteit: 1 ha van het plangebied kan daarom door de gemeente worden uitgegeven.

In de financiële paragraaf (kabinet zie bijlagen en links) is een uitgebreide toelichting bij de grondexploitatie opgenomen.

**Programma**

Onder verwijzing naar hoofdstuk 2 voldoet het programma aan het huidige beleid en uitgangspunten van Haven-Stad. De transformatie van Sloterdijk I Zuid naar woonwerkgebied bestaat uit het programma van circa 80% wonen en circa 20% niet-wonen. Het woningprogramma sluit aan op de principes van 40% sociale huur, 40% middensegment en 20% vrijesectorwoningen. In het woningprogramma wordt ook gestuurd op een balans in de huishoudingsamenstelling.

**Investeringen**

De investeringen van de gemeente bedragen € 172 miljoen. Deze grondkosten zijn onder andere voor het ophogen van het openbare gebied en het geschikt maken van de leefomgeving om te wonen zoals beschreven in hoofdstuk 2.

**Opbrengsten**

De grondopbrengsten, behorende bij het programma zoals beschreven in hoofdstuk 2, bedragen € 163 miljoen.

Van alle kavels is 25% in volle eigendom van particulieren. De Wet op de ruimtelijke ordening verplicht de gemeente om de kosten die ze maakt om gebiedsontwikkeling mogelijk te maken, te verhalen. Het kostenverhaal moet zijn verzekerd voordat de gemeente een nieuw bestemmingsplan opstelt. De gemeente streeft er naar om deze kosten door middel van een anterieure overeenkomst met de particulieren op een vrijwillige manier te regelen. Lukt dit niet, dan is de gemeente verplicht om een exploitatieplan te laten vaststellen en op deze wijze het kostenverhaal te verzekeren.

**Resultaat**

De grondexploitatie heeft een negatief resultaat van € 3,9 miljoen (netto contante waarde).

De kosten die dit investeringsbesluit met zich meebrengt voor beheer, afvalinzameling en maatschappelijke voorzieningen zijn benoemd en zullen door de betreffende gemeentelijke directies separaat ter besluitvorming worden voorgelegd.

Bovenplanse ingrepen die samenhangen met de ontwikkeling van Sloterdijk I Zuid, zoals het herprofileren en graven van een watergang in het midden van de Transformatorweg en het herprofileren van de Sloterdijkerweg, worden zelfstandig projecten en zullen apart ter besluitvorming worden voorgelegd.

**Proceskosten**

Binnen het resultaat is een post opgenomen van € 12 miljoen voor de nog te maken proceskosten van de gemeente. Deze kosten zijn geraamd op basis van de plankostenscan van de gemeente Amsterdam en zijn de kosten die gemaakt zullen worden na het vaststellen van dit investeringsbesluit.

**Risico's**

In de (kabinet) financiële paragraaf wordt ingegaan op kansen en risico's bij de uitvoering van het project. Gezien het tekort wordt er voor het opvangen van de risico's een voorziening getroffen binnen het Vereveningsfonds.





# Participatie en communicatie

**Participatie van eigenaren, erfpachters en ontwikkelaars**

Zoals eerder gezegd, heeft de gemeente Amsterdam voor de transformatie van Sloterdijk I Zuid een nieuwe manier van werken geïntroduceerd: de gemeente neemt het initiatief op hoofdlijnen, maar de markt en individuele eigenaren nemen het initiatief voor de feitelijke ontwikkeling van het gebied. De gemeente heeft hierbij vooral een stimulerende en faciliterende rol. De nieuwe rol van de gemeente heeft gevolgen voor de keuze van participatievormen voor betrokkenen en andere geïnteresseerden.

**Terugblik tot aan het investeringsbesluit**

De participatie in de afgelopen fase is vooral gericht geweest op grondeigenaren/ erfpachters en ontwikkelaars in Sloterdijk I Zuid. De gemeente heeft hen met een tiental blokgesprekken, werkateliers en algemene bijeenkomsten betrokken bij (de totstandkoming van) de formulering van de ambities van de gemeente en de te verwachten prestaties van de eigenaren. Ondertussen ontwikkelen de eigenaren, architecten en ontwikkelaars zelf plannen voor hun kavel. De gemeente heeft de eigenaren/ erfpachters en ontwikkelaars gestimuleerd om de samenwerking aan te gaan met de buren, en daarnaast veel individuele gesprekken met hen gevoerd ten bate van het planproces.

De gesprekken met de eigenaren en ontwikkelaars hebben deels geleid tot een bijstelling van de gemeentelijke ambities. Zo is in het strategiebesluit uitgegaan van de bouw van circa 3.500 woningen in het zuidelijk deel van Sloterdijk I, met een floor space index van 3,2. Naar aanleiding van interne stedenbouwkundige studies en de gesprekken met de ontwikkelaars is besloten om Sloterdijk I Zuid meer te gaan verdichten. De floor space index is verhoogd naar ruim 3,7. Daarmee is het aantal woningen dat gerealiseerd kan worden verhoogd naar ruim 4.600 woningen. Er is gekozen voor meer woningen om tot een goede mix van financieringscategorieën en woninggroottes te komen.

Eigenaren en ontwikkelaars hadden de wens geuit om nog verder te verdichten. Maar na uitvoerige discussie is besloten dit niet te doen: daarmee zou de leefbaarheid van de nieuwe wijk te veel onder druk komen te staan. Ook werd door de marktpartijen aangekaart om de woningbouwdifferentiatie met 40% sociaal, 40% middensegment en 20% vrije sector aan te passen. Ook hier is geen gehoor gegeven, omdat er wordt gestreefd naar een balans in de betaalbaarheid van het woningaanbod.

De eigenaren kwamen zelf met het voorstel om een aantal tussenstraatjes door de bouwblokken heen aan te leggen. Dit om het gebied makkelijker te kunnen doorkruisen en de aanliggende entrees openbaar toegankelijk te maken. Dit idee zal in de volgende fase door de ontwikkelende partijen zelf nader worden vormgegeven.

Naast deze intensieve participatie heeft de gemeente ook huurders, ondernemers(verenigingen) in het gebied en andere geïnteresseerden tijdens een aantal bijeenkomsten geïnformeerd over de stand van zaken en de planning in het transformatieproces.

Huurders en ondernemers van bestaande bedrijfspanden die na de transformatie niet willen of kunnen terugkomen in Sloterdijk I Zuid, helpt de gemeente in hun zoektocht naar een alternatieve bedrijfsruimte.

**Website**

In het najaar van 2019 heeft de gemeente een aparte website geopend voor de eigenaren en hun adviseurs waarop gemeentelijke informatie te vinden is over de transformatie. Op de website worden verslagen en presentaties van bijeenkomsten en werkateliers geplaatst, evenals relevante gemeentelijke onderzoeken met betrekking tot Sloterdijk I.



**Vrijgave inspraak concept-investeringsnota**

De concept-investeringsnota is op 22 januari 2019 door het college van B&W vrijgegeven voor inspraak. De officiële inspraakperiode van zes weken liep van 31 januari tot en met 15 maart 2019. Tijdens de inspraakperiode is op 26 februari een informatiemarkt georganiseerd voor alle belangstellenden. De inspraakreacties zijn verwerkt in een nota van beantwoording en waar relevant in de investeringsnota. De nota van beantwoording is bij de vaststelling van het investeringsbesluit als bijlage toegevoegd.

Stadsdeel West heeft een formeel advies uitgebracht op de concept-investeringsnota. Dit advies maakt onderdeel uit van de behandeling van de investeringsnota in de gemeenteraad.

**Vervolgproces na vaststelling investeringsbesluit**

De ingezette communicatie zal na vaststelling van het investeringsbesluit worden gecontinueerd. De individuele gesprekken met eigenaren en ontwikkelaars worden voortgezet en geïntensiveerd.

Ook zal de gemeente weer een aantal werkateliers (al dan niet op blokniveau) organiseren over relevante beleidsthema's, zoals duurzaamheid, klimaatadaptatie en mobiliteitsoplossingen.

De website wordt verder uitgebouwd en blijvend geactualiseerd. Als definitieve bouwplannen beschikbaar komen, kunnen deze op deze website worden gepubliceerd.

De bestaande eigenaren / erfpachters, bedrijven, andere belanghebbenden en de toekomstige bewoners (zo snel als deze bekend zijn) worden nauw betrokken bij de planvorming, de uitwerking van de inrichtingsplannen van de openbare ruimten in Sloterdijk I Zuid en de verbetering van de verbindingen met de omliggende gebieden. De wijze waarop dit zal gaan plaatsvinden wordt nader bepaald. Met het programma Haven-Stad zal worden afgestemd hoe vorm wordt gegeven aan het participatieproces rondom het Toekomstbestendig Westerpark.


BEAMIX



# Organisatie

**Projectorganisatie Sloterdijk I Zuid**

Na vaststelling van het strategiebesluit (zomer 2016) is een projectorganisatie opgericht om dit uit te werken naar een investeringsbesluit en de planvorming te begeleiden. De projectorganisatie Sloterdijk I Zuid valt onder de verantwoordelijkheid van de sector Ruimte en Duurzaamheid, Directie Grond en Ontwikkeling team gebiedsontwikkeling West. De wethouder Ruimtelijke Ordening, Grondzaken en Duurzaamheid is de bestuurlijk opdrachtgever voor het project Sloterdijk I Zuid.

In de projectorganisatie Sloterdijk I Zuid zitten vertegenwoordigers vanuit de volgende directies: Ruimte en Duurzaamheid, ProjectManagementbureau Amsterdam, Grond en Ontwikkeling, Ingenieursbureau Amsterdam, Communicatiebureau, Verkeer en Openbare ruimte en vanuit stadsdeel West, Openbare Ruimte.

Regelmatig vindt afstemming plaats met de programmamanagers van Haven-Stad en met (o.a. de portefeuillehouder van) stadsdeel West.

**Werkzaamheden projectorganisatie Sloterdijk I Zuid**

Het projectteam Sloterdijk I heeft de afgelopen periode een tiental werkateliers voor de eigenaren en ontwikkelaars georganiseerd en de investeringsnota opgesteld.

Daarnaast heeft het projectteam de inspraakprocedure voor het investeringsbesluit begeleid, een nota van beantwoording opgesteld op en de bijbehorende bestuurlijke besluitvorming voor het investeringsbesluit voorbereid.

**Werkzaamheden na vaststelling investeringsbesluit**

Na vaststelling van het investeringsbesluit werken de kaveleigenaren/ontwikkelaars in het gebied – in samenspraak met de gemeente – hun ontwikkelplannen verder uit.

Een planteam Sloterdijk I Zuid toetst deze plannen aan de ambities en eisen uit de investeringsnota. Na overeenstemming over de deelplannen, worden de afspraken met eigenaren en ontwikkelaars vastgelegd in contracten.

Daarna stelt de projectorganisatie per deelgebied/plan een bestemmingsplan op of bereiden marktpartijen een WABO-procedure voor. Na vaststelling van een bestemmingsplan of WABO-aanvraag door de gemeenteraad, kan de bouw beginnen.

Daarnaast stelt het projectteam een plan op voor de (tijdelijke) inrichting voor de openbare ruimte, met bijbehorend beheerplan en een BLVC-kader (bereikbaarheid, leefbaarheid veiligheid en communicatie).

**Voor de fase van de (voorbereiding) van de (gefaseerde) uitvoering wordt de projectorganisatie waar nodig aangepast.**



Investeringsbesluit Sloterdijk I Zuid

# bijlagen +

## Bijlagendocument 1: Achtergrondinformatie

2.3 Grex- en plankaart Sloterdijk I Zuid (gemeente Amsterdam, revisie 15-08-2019)

2.1 Programmatabel Sloterdijk I Zuid (gemeente Amsterdam, 29-07-2019)

2.3 Samenvatting civieltechniek Sloterdijk I Zuid (gemeente Amsterdam, revisie 2019)

2.3 Samenvatting omgevingsaspecten investeringsnota Sloterdijk I Zuid (gemeente Amsterdam, 2018)

2.4 Advies auto en fietsparkeren V&OR (gemeente Amsterdam, 2019)

2.4 Advies parkeren en verkeersnetwerken V&OR (gemeente Amsterdam, 2019)

2.4 Verkeersonderzoek Sloterdijk I (gemeente Amsterdam, 2017)

2.6 Variantenstudie energie Sloterdijk I Zuid (gemeente Amsterdam, 2018)

2.6 Advies afvalinzameling Sloterdijk I Zuid (gemeente Amsterdam, 2018)

3.0 Plintadvies Haven-Stad (STIPO, 2018)

## Bijlagendocument 2: Basisblokpaspoorten

Basisblokpaspoorten Sloterdijk I Zuid (gemeente Amsterdam, 2019)

## Bijlagendocument 3: Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit

Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit Sloterdijk I Zuid (gemeente Amsterdam, 2019)

## Bijlagendocument 4: Financiële paragraaf

KABINET Financiële paragraaf Sloterdijk I Zuid (gemeente Amsterdam, 2019)

# links

## Internetlinks Investeringsnota Sloterdijk I Zuid

Strategiebesluit Sloterdijk I Zuid (gemeente Amsterdam, 2016)
https://www.amsterdam.nl/projecten/sloterdijk/

Ontwikkelstrategie Haven-Stad, Milieu Effect Rapportage (gemeente Amsterdam, 2017)
https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/nieuws-haven-stad/ontwikkelstrategie/

Nota Parkeernormen Auto (gemeente Amsterdam, 2017)
https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeervergunning/normen-parkeren-auto/nota-parkeernormen/

Nota Parkeernorm Fiets en Scooter (gemeente Amsterdam, 2018)
https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/fiets/fietsnieuws/beleid-parkeren/

De Bewegende Stad: bouwstenen van de beweeglogica (gemeente Amsterdam, 2018)
https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/bewegende-stad/

Toekomstbestendig Westerpark (gemeente Amsterdam, 2019)
https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/westerpark/

Duurzaamheid en energie (gemeente Amsterdam, 2018)
https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/duurzaamheid-energie/

Smart Mobility (gemeente Amsterdam, 2018)
https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/amsterdam-innovatie/smart-mobility/

Circulaire economie (gemeente Amsterdam, 2018)
https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/duurzaam-amsterdam/amsterdam-circulair/

Duurzaam bouwen in Amsterdam kavel/gebouw (gemeente Amsterdam, 2018)
https://www.rainproof.nl/nieuws/hand-out-duurzaam-bouwen-amsterdam

Rainproof-beleid (gemeente Amsterdam, 2018)
https://www.rainproof.nl/beleid-gemeente-amsterdam

Natuurinclusief bouwen (gemeente Amsterdam, 2018)
https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/groen/flora-fauna/natuurinclusief/

Ruimte voor de Economie van Morgen (gemeente Amsterdam, 2017)
https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/economie/ruimte-economie/

Databank gemeente Amsterdam
https://data.amsterdam.nl/



# begrippenlijst

| | | |
|---|---|---|
| Adaptief vermogen v.e. gebouw | : | is de mate waarin een gebouw in staat is te reageren op veranderend gebruik. |
| BENG | : | bijna energieneutrale gebouwen |
| BVO | : | bruto vloeroppervlakte. |
| Circulair bouwen | : | bouwen door hergebruik van grondstoffen en zo min mogelijk door gebruik van nieuwe grondstoffen. |
| Crisis- en Herstelwet | : | is een Nederlandse wet uit 2010, gericht op de (procedurele)versnelling van grote bouwprojecten en projecten op het gebied van duurzaamheid, energie en innovatie. Tevens was de wet bedoeld om de bouwsector een economische impuls te geven ten tijde van de kredietcrisis. |
| Energieprestatiecoëfficiënt (EPC) | : | is een index die de energetische efficiëntie van nieuwbouw aangeeft. |
| GBO | : | gebruiksoppervlakte. |
| 'Heat island' effect | : | fenomeen dat de temperatuur in een stedelijk gebied gemiddeld hoger is dan in het omliggende landelijk gebied. |
| Interferentiegebied | : | het aanwijzen van een interferentiegebied is bedoeld om interferentie of anderszins ondoelmatig gebruik van bodemenergie, te voorkomen. Interferentie (letterlijk storing) is de samen- of tegenwerking van verscheidene stromen op dezelfde tijd en plaats. Bij doelmatig gebruik gaat het om optimaal gebruik van de potentie van de bodem om energie te leveren. |
| Klimaatadaptatie | : | is het proces waarbij de samenleving zich aanpast aan het actuele of verwachte klimaat en de effecten daarvan, om de schade die gepaard kan gaan met klimaatverandering te beperken en de kansen die klimaatverandering biedt, te benutten. |
| Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) | : | geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Het gaat hierbij om nieuwbouwwoningen en nieuwe kantoorgebouwen die groter zijn dan 100m². Per 1 januari 2018 geldt voor de MPG een maximum schaduwprijs van 1,00 euro per m² bvo per jaar. De MPG is verplicht bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning. |
| Rekentool Gebouwflexibiliteit | : | is een rekentool om de mate van flexibiliteit van een gebouw te kunnen ontwikkelen. Het kan worden gebruikt als 'Quickscan' om de flexibiliteit van bijvoorbeeld inrichting, indeling of functieverandering te kunnen inschatten. |
| VVO | : | verhuurbaar vloeroppervlakte |

