

Gemeente Amsterdam

Visie 2040

Sloterdijk-Centrum

Colofon

Opdrachtgever:	Projectgroep Sloterdijk Centrum
Auteur:	Ruimte en Duurzaamheid, Gemeente Amsterdam
Versie:	Definitief 11 februari 2021

Informatie

Website :	www.amsterdam.nl/sloterdijk-centrum
Omslag:	Impressie 'VERTICAL', kavel N-1 en N-3 door Heijmans, 2018

Gemeente
Amsterdam

Visie 2040

Sloterdijk-Centrum



Impressie 'Mo*Town', kavel O-6, O-8 en O-9A door BDP, 2018



0 Inhoud

Samenvatting 6

1 Inleiding 9
1.1 Aanleiding en doel 9
1.2 Plangebied 11
1.3 Leeswijzer 11

2 Visie op Sloterdijk-Centrum 13
2.1 Multimodaal knooppunt 14
2.2 Groene en duurzame woon- en werkstad 14
2.3 De acht buurten van Sloterdijk-Centrum 15

3 Mobiliteit, openbare ruimte, stedenbouw en duurzaamheid 19
3.1 Mobiliteit en parkeren 19
3.2 Openbare ruimte en groen 21
3.3 Stedenbouwkundige principes 25
3.4 Beeldkwaliteit 29
3.5 Duurzaamheid 30

4 Programma 33
4.1 Programmamix 33
4.2 Wonen 33
4.3 Maatschappelijke voorzieningen 34
4.4 Commerciële voorzieningen 35
4.5 Kantoren 38
4.6 Hotels 39
4.7 Sport en spel 39
4.8 Kunst en cultuur 40

5 Omgevings- & Technische aspecten gebied 43
5.1 Gezonde leefomgeving 43
5.2 Windklimaat 43
5.3 Geluid 44
5.4 Omgevingsveiligheid 44
5.5 Luchthavenindelingsbesluit (LIB) 45
5.6 Energie 47
5.7 Water 48
5.8 Afval 49

I Stedenbouwkundige onderbouwing hoogbouw 51

II Uitwerking buurten 57

Bijlagen
Separaat bijlagen boek

Sloterdijk-Centrum: de groene, duurzame woon-werkstad

Sloterdijk-Centrum is aan het transformeren. De oude monocultuur van werken wordt doorbroken en Sloterdijk-Centrum wordt de komende jaren een plek waar wonen, werken, ontmoeten, verblijven, produceren, ontspannen en ondernemen samenkomen. De eerste bewoners zijn in 2017 in het gebied komen wonen en de komende jaren worden dat er alleen maar meer. Werken blijft echter een belangrijk aspect; er wordt gestreefd naar een woon-/werkverhouding van 50%-50%.

Haven-Stad

De ontwikkelstrategie van Haven-Stad vormt de basis voor een grootschalige ontwikkeling van het gebied van Sloterdijk tot de Spaarndammerbuurt waar woningen, winkels, bedrijven en andere voorzieningen worden gecombineerd. In Haven-Stad gaan uiteindelijk meer dan 150.000 mensen wonen en circa 50.000 mensen werken. Sloterdijk-Centrum is onderdeel van de eerste fase van de gehele ontwikkeling van Haven-Stad.

Wonen

De focus in Sloterdijk-Centrum ligt de komende jaren op het toevoegen van de woonfunctie in combinatie met maatschappelijke en/of commerciële voorzieningen in de plint. Eind 2017 is de ontwikkelstrategie Haven-Stad vastgesteld door de gemeenteraad. Hierdoor is het mogelijk om tot 2040 ongeveer 7.500 woningen in Sloterdijk-Centrum te realiseren. Dit gebeurt op twee manieren: nieuwbouw (het uitgeven van kavels) en transformatie (vergroten van bestaande bouw of sloop-nieuwbouw). Voor de woningen ligt de focus op studenten, starters, expats en jonge gezinnen. Hier moeten ook de (maatschappelijke) voorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte op aansluiten.

Werken

Voor de gewenste mix van wonen en werken in het gebied, is het belangrijk dat kantoren zich op de juiste plek bevinden. Ook voor kantooreigenaren en huurders zijn functiemenging in de directe omgeving, bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer en hoge kwaliteit van de openbare ruimte steeds belangrijker. Hierdoor wordt Sloterdijk-Centrum, als multimodaal knooppunt van Haven-Stad versterkt en een zeer aantrekkelijke vestigingslocatie voor kantoren en bedrijven. Door transformatie neemt het aandeel kantoren wat verder van het station af, terwijl er meer kansen zijn voor kantoren rondom het station. De focus ligt op het toevoegen van woningen en bijbehorende stedelijke voorzieningen. Om deze reden, en vanwege het bereiken van het maximum metrage uit het bestemmingsplan, zullen er geen hotels en extended-stay faciliteiten worden toegevoegd in Sloterdijk-Centrum.

Bereikbaarheid en verbindingen

Sloterdijk-Centrum is uitstekend bereikbaar voor alle soorten verkeer. Voor de stedelijke ontwikkeling vormt het openbaar vervoersysteem de ruggengraat en aanjager. Station Amsterdam Sloterdijk speelt hierbij een belangrijke rol, met mogelijkheden van trein, tram, metro en (internationale) bus. Daarnaast staan voetgangers en fietsers centraal. Met nog meer en betere (groene) routes wordt het gebied aantrekkelijk voor langzaam verkeer en wordt Sloterdijk-Centrum nog beter verbonden met de omliggende buurten.

Door de aanpassing van de N200 naar een stadsweg met nieuwe, veilige oversteekplaatsen wordt Sloterdijk aantrekkelijk en bereikbaar voor een bredere doelgroep.

Openbare ruimte en groen

Sloterdijk wordt groener: zowel in de openbare ruimte als op de uit te geven kavels. Hierdoor wordt het gebied ‘zachter’ wat bijdraagt aan een aantrekkelijke omgeving, waar mensen langer willen verblijven. Een goed voorbeeld is de transformatie van het Orlyplein. Maar ook de gevels en daken van gebouwen lenen zich goed voor het toevoegen van groen.

Door de vergroening krijgt de woon-werkomgeving in Sloterdijk-Centrum een extra dimensie. Het maakt onderdeel uit van de verbinding van zowel het Brettengebied naar het Westerpark als van het Rhonepark en Park Spieringhorn. Het naar buiten gaan en bewegen wordt door een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte, gericht op voetgangers en fietsers, gestimuleerd. De verblijfsplekken in de bouwblokken zijn divers en uitnodigend, gericht op een groen karakter, sport en spel, ontmoeting en verblijven.

Duurzaamheid & Circulariteit

In Sloterdijk-Centrum wordt duurzaamheid beschouwd als een vanzelfsprekend en integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Zo wordt groen toegevoegd, worden hoge dichtheden gerealiseerd en wordt de bestaande infrastructuur optimaal gebruikt met focus op het openbaar vervoer, de voetganger en de fietser. Hier wordt sterk gestuurd op de thema's groen en water ('Rainproof'), duurzame mobiliteit en energie.

Het toevoegen van groen en water vergroot de ruimtelijke kwaliteit en de gebruiksmogelijkheden, maar speelt ook een belangrijke rol bij de waterbestendigheid van het gebied. Door de klimaatverandering valt er meer regen in de korte tijd. Onder andere het toevoegen van groen draagt bij aan een tijdelijke wateropslag en vertraagde waterafdracht. Daarnaast kan de aanleg van extra watergangen en het ophogen van het gebied oplossingen bieden.

De doelstelling van de gemeente Amsterdam is om een open, betaalbaar, duurzaam en toekomstbestendig energiesysteem te realiseren. Voor de transformatie van Sloterdijk-Centrum naar een gemengd woon-werkgebied wordt ruimte gecreëerd voor een organisch en fossielvrij energiesysteem. Electrificati is daarbij een belangrijk onderdeel. Aandachtspunt is het realiseren van voldoende electrische capaciteit in het gebied passend bij het nieuwe hoogstedelijk programma en het gemengd gebruik.

Bij de gebiedsontwikkeling van Sloterdijk-Centrum wordt aansluiting gezocht bij het Programma Circulaire Economie 2022 van de gemeente Amsterdam. Door grondstoffen en bouwmaterialen zo lang mogelijk te gebruiken door het inzetten van hergebruikte en herbruikbare materialen wordt er circulair gebouwd. Door in te zetten op flexibele indeling van gebouwen, kunnen deze op het moment dat de markt daarom vraagt, ingezet worden voor een andere functie.

Onderwijs

In het gebied is al een aantal onderwijsinstellingen aanwezig (voortgezet onderwijs, Hout- en Meubileringscollege en TIO). Door de komst van bewoners wordt de vraag naar (andere) onderwijsinstellingen groter. De focus ligt op de realisatie van twee alles-in-één basisscholen, inclusief kinderdagverblijf en gymzaal. Hiervoor zijn in eerste instantie kansen in de Haarlemmervaart zone. Voor een tweede basisschool wordt gezocht naar mogelijkheden in Park Spieringhorn.

Kunst en Cultuur

In de omslag naar een gemengd woon-werkgebied hebben initiatieven voor kunst en cultuur ook een belangrijke waarde voor het leefklimaat. Daarom wordt er in bestaande en nieuwe gebouwen ruimte gereserveerd voor cultuur op diverse schaalniveaus, zo is er bijvoorbeeld ruimte voor broedplaatsen zowel op het kleinschaliger buurtniveau als gebiedoverstijgend niveau. Ook is er ruimte voor bijvoorbeeld een theater met een stedelijke of stads-overstijgende functie. Verder is er ruimte voor tijdelijke initiatieven, zoals BRET en de Tuin van BRET. Sloterdijk-Centrum biedt ruimte aan kunst en culturele initiatieven met een meer pop-up achtig karakter, zowel opgenomen in bebouwing, als in de openbare ruimte. Te denken valt aan voorstellingen in de stationshal, of een lunchconcert in kader van het grachtenfestival, maar ook aan een kunstroute in de openbare ruimte.



Impressie 'Crossroads', kavel O-5/ O-10 door MVSA, 2018



Impressie 'Lycka', kavel Q 9B door Team Paul de Vroom + Sputnik, 2019



1 Inleiding

Amsterdam maakt de komende jaren ruimte voor meer inwoners: de gemeente heeft de ambitie om de komende jaren minimaal 7.500 woningen per jaar te bouwen in aantrekkelijke en diverse stadsbuurten. Dit betekent een groei van meer dan 75.000 nieuwe woningen tot 2040. De woningen worden gerealiseerd door verdichting: het intensiever gebruik van de ruimte in de stad. Dit kan door compacter of hoger te bouwen, of lege kavels in te vullen. Veel van de nieuwe woningen worden gebouwd aan de westkant van de stad. Dit gebeurt via het programma Haven-Stad waar Sloterdijk-Centrum onderdeel van is.

De strategische locatie van Sloterdijk-Centrum bij het station en de A10, tussen woonwijken van Bos en Lommer, Geuzenveld-Slotermeer en de haven, en tussen Westerpark en de Brettenzone biedt kansen om hier een deel van deze verdichtingsopgave te realiseren.

Rondom het oude dorp Sloterdijk vertrok ooit de eerste trein naar Haarlem en werd later het kantorencentrum Teleport ontwikkeld. In dit gebied – in eerste instantie bedoeld als doorgang voor auto verkeer en overstapmachine bij het station – verrijst een nieuwe gemengde stadswijk, rond een multimodaal knooppunt. Sloterdijk-Centrum groeit uit naar een hoogstedelijk woon-werkgebied met hoogbouw rond het station. Een perfect bereikbaar gebied waar in hoge dichtheden gewerkt en gewoond wordt. Dit multimodaal knooppunt wordt een groene metropool en een bestemming voor verschillende doelgroepen.

Met dit document wordt inzicht gegeven in de potentie van het gebied Sloterdijk-Centrum. Wat is de identiteit van het gebied en hoe kan het zich ontwikkelen? Welke resultaten hebben we tot nu toe behaald en welke kansen liggen er in de toekomst?

De ontwikkeling is al in volle gang. Vanaf 2012 heeft de gemeente Amsterdam met de gebiedsstrategie “Sloterdijk Bereikbaar!” en een flexibel bestemmingsplan een nieuwe koers ingezet. De openbare ruimte is opgewaardeerd en er is de afgelopen jaren circa 100.000 m² kantooroppervlakte succesvol getransformeerd. Het grootste gedeelte hiervan (circa 80%) is omgezet naar hotels. Tevens heeft deze strategie geresulteerd in de eerste woningen en diverse (maatschappelijke) voorzieningen zoals het Hout & Meubileringscollege en zorginstelling Acibadem.

Dit nieuwe hotel- en voorzieningenprogramma heeft het gebied op de kaart gezet en nieuwe gebruikers aangetrokken. De komende periode ligt de nadruk op het versterken van het gebied door het toevoegen van woningen en voorzieningen in verschillende buurten rondom het station. Hier wordt de menselijke maat geïntroduceerd die in het oorspronkelijke kantorengebied ontbrak. De gemeente Amsterdam kan dit niet alleen, maar wil samen met alle betrokken partijen, door middel van tenders en transformaties, vorm geven aan de realisatie van een levendige stadsbuurt.

De ontwikkeling van het gebied gaat sneller dan voorzien. Het is nu tijd voor een volgende stap; een nieuwe visie die houvast en samenhang biedt voor de ontwikkelingen in Sloterdijk.

1.1 Aanleiding en doel

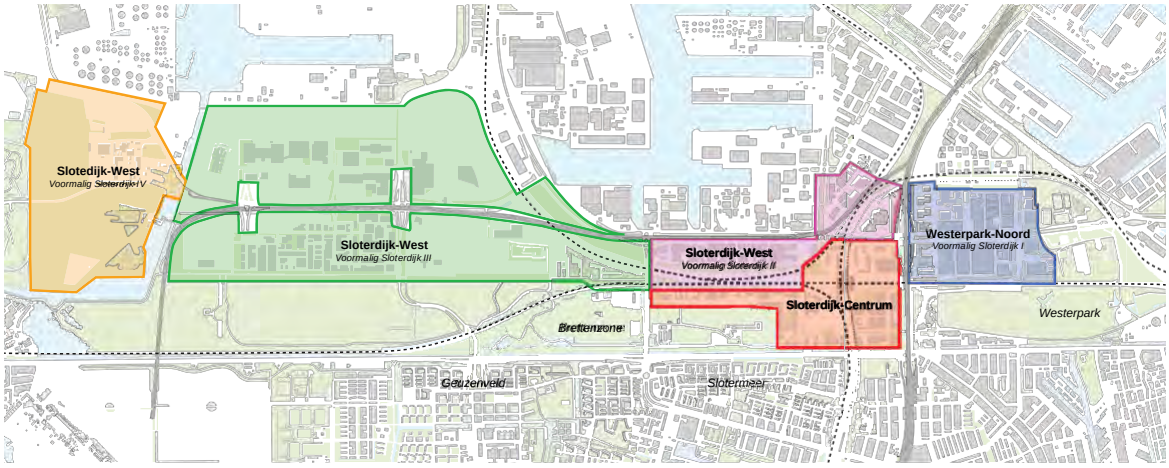
In de Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) is in grote lijnen geschetst hoe de vraag naar bouwlocaties in Amsterdam opgevangen kan worden. Hierin staat dat woningen binnenstedelijk worden toegevoegd door middel van verdichting en transformatie. In Koers 2025 is de Structuurvisie concreet geworden met het vastleggen van de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen binnen Amsterdam tot 2025. Hiervoor is verdichting en menging noodzakelijk: de klassieke scheiding tussen wonen en bedrijvigheid is steeds minder logisch. Ook wordt in de Koers 2025 aangegeven dat men, naast het accommoderen van groei in woningaantallen, meer kwaliteit aan de stad wil toevoegen.

Eind 2017 is de ontwikkelstrategie Haven-Stad vastgesteld door de gemeenteraad. Dit vormt de basis voor een grootschalige ontwikkeling van het gebied van Sloterdijk tot de Spaarndammerbuurt waar wonen, bedrijven en voorzieningen in een hoge dichtheid worden gecombineerd. In het gebied Haven-Stad zullen straks meer dan 150.000 mensen wonen. Sloterdijk-Centrum is onderdeel van de eerste fase van de gehele ontwikkeling van Haven-Stad.

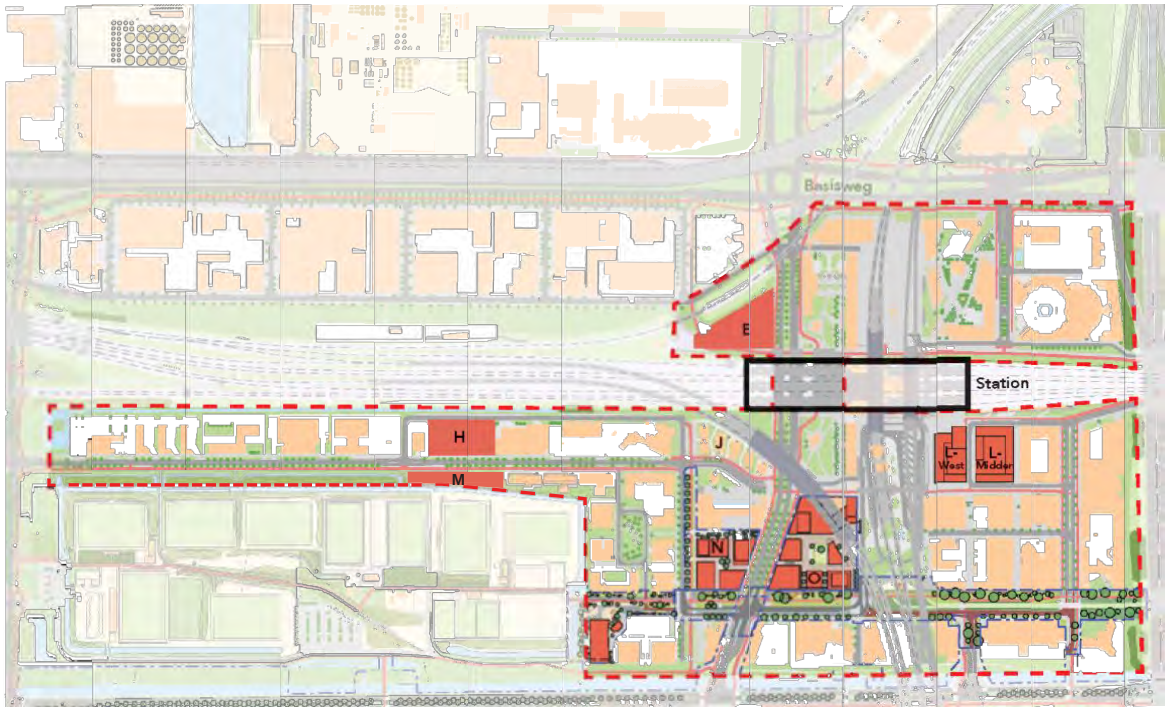
Visiekaart Haven-Stad



Posities van de verschillende sloterdijken



Grenzen Sloterdijk-Centrum



In het verlengde van de gebiedsstrategie Haven-Stad is de Milieu Effect Rapportage (MER) Sloterdijk en omgeving vastgesteld. Daarmee is ruimte ontstaan voor ontwikkelingen in Sloterdijk-Centrum die verder gaan dan de bestaande planproducten (Gebiedsstrategie 2012, Bestemmingsplan 2013 en Herziening GREX 2016). Dit biedt kansen voor méér woningbouw in het gebied.

In deze visie geven we aan hoe de toekomst van Sloterdijk-Centrum eruit kan zien en hoe het zich verhoudt ten opzichte van de omliggende wijken en andere plandelen van Haven-Stad. Hieruit volgt een heldere hoofdstructuur voor de openbare ruimte en een verdeling van het programma over de verschillende buurten. Dit resulteert in randvoorwaarden voor de uitwerking van de verschillende buurten, op het gebied van programma, groen en ruimtelijke kwaliteit.

Naast dit visiedocument is er een Plan Openbare Ruimte uitgewerkt en een nieuw investeringsbesluit met bijbehorende GREX.

1.2 Plangebied

Het bestemmingsplan van 2013 heeft veel ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Binnen dit kader zijn gebouwen op uitgegeven kavels getransformeerd en heeft sloop-nieuwbouw plaatsgevonden. Ook zijn de eerste gemeentelijke kavels ontwikkeld via tenders.De ruimtelijke en programmatische ambities voor de toekomst passen echter niet meer binnen het bestemmingsplan. De grenzen komen in zicht. Door de MER Haven-Stad kan er in Sloterdijk-Centrum aanzienlijk meer programma worden toegevoegd en kan het gebied doorgroeien tot een hoogstedelijk centrumgebied. Om dit mogelijk te maken zijn er nieuwe juridisch-planologische kaders nodig op basis van een programmatische visie.

Deze visie omschrijft de identiteit en algemene ambities voor Sloterdijk-Centrum en de ruimtelijke en programmatische randvoorwaarden. Op de afbeelding op pagina 10 is de plankaart Sloterdijk-Centrum met het plangebied weergegeven waarop deze visie betrekking heeft en die als basis heeft gediend voor het nieuwe investeringsbesluit en bijbehorende GREX. Deze heeft ruimere grenzen dan de grondexploitatie die in 2016 is vastgesteld. Het station Sloterdijk, en het spoortracé (Amsterdam-Haarlem) vallen níet binnen dit GREX gebied. Deze gebieden zijn niet in eigendom van de gemeente Amsterdam, maar van ProRail en NS-gebouwen.

De ontwikkeling van het stationsgebied naar een multimodaal knooppunt met hoogbouw vormt het sluitstuk van de ontwikkeling van Sloterdijk-Centrum.

Voor de schaalsprong in het kader van Haven-Stad is het cruciaal dat het station zelf, en directe omgeving, op de veranderingen inspeelt en meegroeit. Het moet enerzijds de groei van de reizigersaantallen faciliteren en daarbij flexibel kunnen meebewegen met snel veranderende vormen van mobiliteit. Anderzijds moet het station als kwalitatief hoogwaardig verblijfsgebied gaan functioneren in een hoog-stedelijk stukje stad. Daarvoor is enerzijds een heldere openbare ruimtestructuur nodig en anderzijds een gemengd bouwprogramma in hoge dichtheid.

In voorliggend document is wèl de visie van de gemeente opgenomen met betrekking tot mobiliteit in Sloterdijk-Centrum en de uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte op en rondom het station. In dit document zijn géén uitgangspunten geformuleerd met betrekking tot het toevoegen van gebouwd programma in dit plandeel. Hiervoor zijn nadere studies en aparte besluitvorming nodig.

Verdichting rondom het station is complex en heeft samenhang met de belangen van de spoorpartijen. In een gezamenlijke verkenning door gemeente Amsterdam, de NS, ProRail en de Vervoerregio Amsterdam zal dit aan de orde zijn. De resultaten hiervan zullen in een later stadium in een apart beslisdocument worden vastgelegd en ter besluitvorming worden aangeboden.

1.3 Leeswijzer

Dit document is opgebouwd uit een aantal onderdelen. Na de inleiding wordt ingegaan op de visie van Sloterdijk-Centrum voor de lange termijn 2040 in hoofdstuk 2. Deze visie wordt uitgewerkt in principes voor mobiliteit, openbare ruimte, stedenbouw, duurzaamheid en cirrcula-riteit in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 omvat de visie op de verschillende programmatische onderdelen die bijdragen aan het gewenste stedelijke milieu in Sloterdijk-Centrum. Daarna volgt een beschrijving van de omgevings- en technishce aspceten in hoofdstuk 5. Als Bijlagen zijn opgenomen de stedenbouwkundige onderbouwing hoogbouw in bijlage I en uitwerking van verschillende buurten in bijlage II.

Visie op Sloterdijk-Centrum

Les Docks, Saint Ouen sur Reine, Parijs



The Sky Above, Asnières-sur-Seine door Atelier(s) Alfonso Femia





Les Jardins d'Utrillo, Montfermeil door SKP Architecture



Groene woon-werk stad

Tanner Springs Park, Portland



Referentie toekomstige woon-werk straten

Millbrae Intermodal Terminal, San Francisco



2 Visie op Sloterdijk-Centrum

Na een periode van terugloop trekken er sinds het eind van de vorige eeuw wereldwijd steeds meer mensen naar de stad. Deze periode, ook wel 'the urban age' genoemd, zal voorlopig nog voortduren. Het CBS voorziet in Nederland vooral een groei in en rond de grote steden.

In Amsterdam wordt de verdichtingsopgave van de regio vormgegeven, conform MRA-afspraken (Metropoolregio Amsterdam). Naast de historische binnenstad ontstaan een aantal nieuwe hoogstedelijke kernen rondom OV-knooppunten zoals de Zuidas, Lelylaan, Zuidoost en Sloterdijk. Sloterdijk-Centrum is uitermate strategisch gelegen ten opzichte van het stedelijk gebied en de groene buitengebieden. Gecombineerd met de modaliteiten bus, trein, tram en metro zijn hier alle ingrediënten aanwezig voor de ontwikkeling van een hoogwaardig nieuw stuk stad. Rondom het station ontstaat een nieuw stedelijk centrum, met betekenis voor Haven-Stad en het westelijk deel van Amsterdam.

Positionering

Het voormalige werkgebied Teleport bestaat uit de deelgebieden Centrum en West (voormalig Sloterdijk 2, 3 en 4). Het gebied van Sloterdijk binnen de ring A10 is Sloterdijk 1 (zie plattegrond pagina 10). In eerste instantie was het werkgebied vooral een entree- en doorgangsgebied voor omwonenden, reizigers en bezoekers. Het nieuwe Sloterdijk vormt straks een volwaardig stuk werkende wereldstad, waar van alles te doen, te beleven en te ondernemen valt. Daarmee vormt Sloterdijk het verbindende, tot nu toe 'ontbrekende puzzelstuk' in het palet van de omliggende stadswijken: Geuzenveld- Slotermeer, Houthavens, de Spaarndammerbuurt en het Westerpark-gebied. Het nieuwe Sloterdijk maakt de stad en het stedelijke weefsel als het ware 'heel' en verbindt omwonende Amsterdammers met nieuwe routes, bestemmingen en ontmoetingsplekken. Sloterdijk vormt tevens de eerste stap in de verdere ontwikkeling van Haven-Stad.

Met de aanpassing van de N200 is deze snelverkeerroute in een aantrekkelijke stadsweg met nieuwe, veilige oversteekplaatsen van Geuzenveld-Slotermeer naar Sloterdijk en vice versa.

Meer (groene) routes zorgen in Sloterdijk zelf ook voor betere verbindingen en aansluitingen op de omliggende buurten. Daarnaast ligt Sloterdijk heel strategisch aan de A10 en de A5 en vormt station Sloterdijk met zijn (internationale) treinen, bussen, trams en metro's een geweldig vervoersknooppunt voor de hele stad. Aan alle kanten is Sloterdijk straks uitstekend verbonden.

Sommige deelgebieden van Haven-Stad bevinden zich nog in de planfase. Sloterdijk-Centrum zal als eerste worden ontwikkeld; hier is de verandering naar een nieuwe, moderne metropool het meest zichtbaar en ingrijpend. Rondom station Sloterdijk en het groene Orlyplein zijn al veel oude kantoorkolossen getransformeerd tot moderne multi-use kantoorgebouwen met nieuwe ondernemers en veel (eigen) voorzieningen zoals cafés, restaurants en co-werkplekken. Door middel van transformatie en nieuwbouw heeft het centrumgebied inmiddels een hotelcapaciteit gekregen van meer dan 1.500 bedden.

De prioriteit ligt nu bij het realiseren van een woonprogramma waar, voor diverse doelgroepen in de sociale sector, middensegment en vrije sector, woningen worden gerealiseerd. Er zijn in Sloterdijk-Centrum al meer dan 500 woningen opgeleverd en er komen er de komende vijf tot tien jaar naar verwachting nog circa 2.500 bij. Dit gebeurt op twee manieren. Enerzijds door transformatie van bestaande panden of percelen door de erfpachters in het gebied. Anderzijds is er sprake van de uitgifte van lege kavels door de gemeente. Uiteindelijk zal het aantal woningen binnen het plangebied liggen tussen de 3.500 en de maximale capaciteit van 7.500 woningen*. Het uiteindelijke woningaantal zal sterk afhangen van het al dan niet slagen van gewenste transformaties van kantoor naar woningbouw in het gebied. Bij transformaties heeft de gemeente veel minder sturing dan bij de nieuwe uitgifte van kavels. Als de transformaties niet verder van de grond komen, blijft het aantal woningen steken op circa 2.750 in 2040. Daarnaast is er nog steeds een substantieel programma aan werken en andere functies, circa 500.000 m² in totaal. Voor de lange termijn wordt gestreefd naar een mengverhouding van 50% wonen en 50% werken / voorzieningen.

Het gebied wordt ontwikkeld vanuit de volgende speerpunten:

- het multimodaal knooppunt;
- de groene en duurzame woon-werkstad;
- de acht buurten van Sloterdijk.

** hierbij is gerekend met een gemiddelde woninggrootte van 80 m² BVO.*

2.1 Multimodaal knooppunt

De stationsknoop Sloterdijk heeft zich met het achtste station van Nederland, de metro, bus- en de tramverbindingen ontwikkeld tot één van de best bereikbare plekken van Nederland. Het vormt voor veel mensen de poort naar de rest van Noord-Holland. De verwachting is dat het aantal reizigers de komende jaren fors toeneemt. Dit komt zowel door de autonome toename van het OV-gebruik als door de ontwikkeling van Haven-Stad en werkgebied Sloterdijk West. De stationsomgeving zal zich de komende jaren ontwikkelen tot een hub voor de metropoolregio, die in zijn wijde omtrek betekenis heeft, maar ook sterk verweven is met zijn omgeving. In deze hub wordt geëxperimenteerd met alle soorten van mobiliteit.

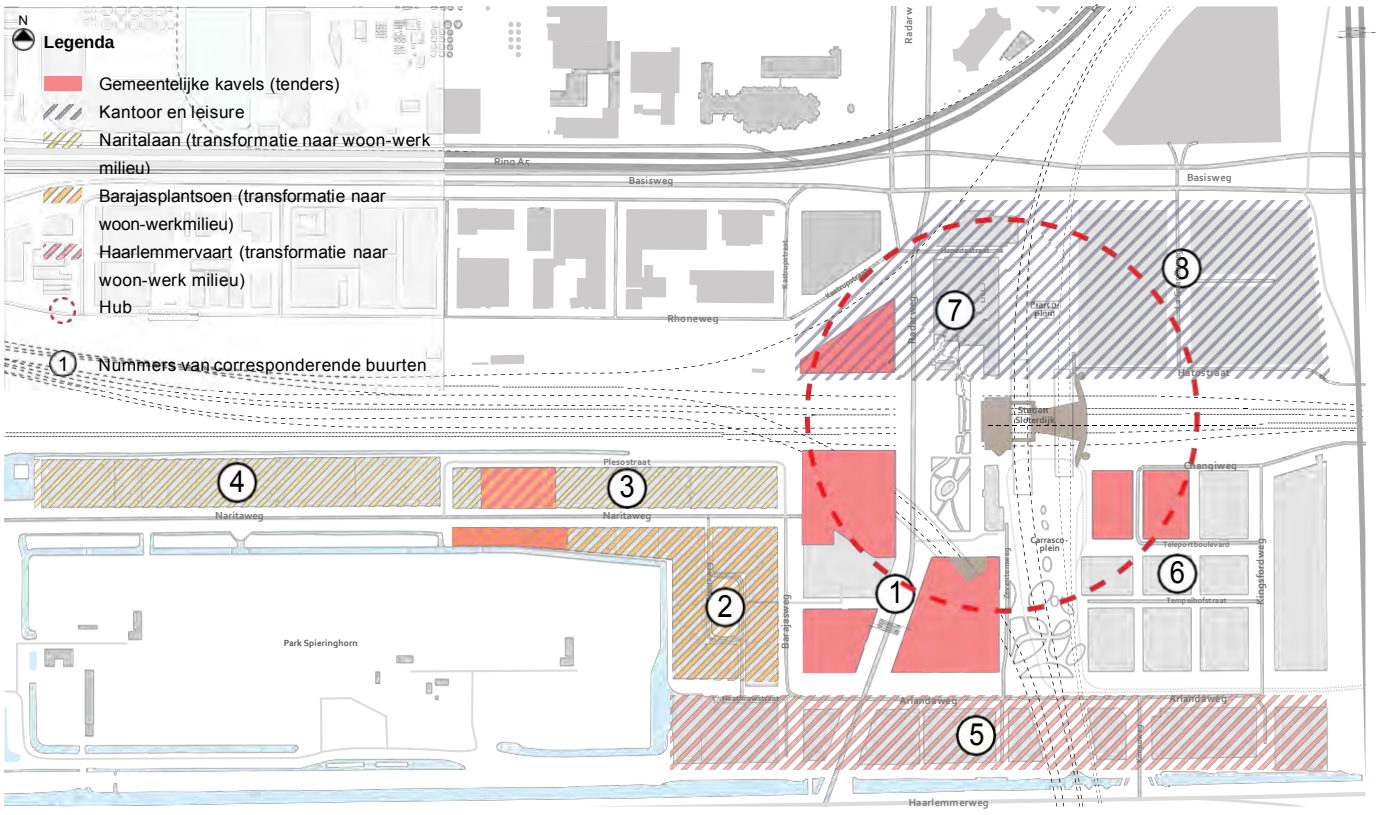
Met aan alle kanten nieuwe verbindingen voor voetganger en fietser, voldoende stallingsruimte voor de fiets, ruimte voor allerlei (nieuwe) elektrische modaliteiten en een aantrekkelijk programma sluit het station naadloos aan op de rest van Sloterdijk-Centrum.

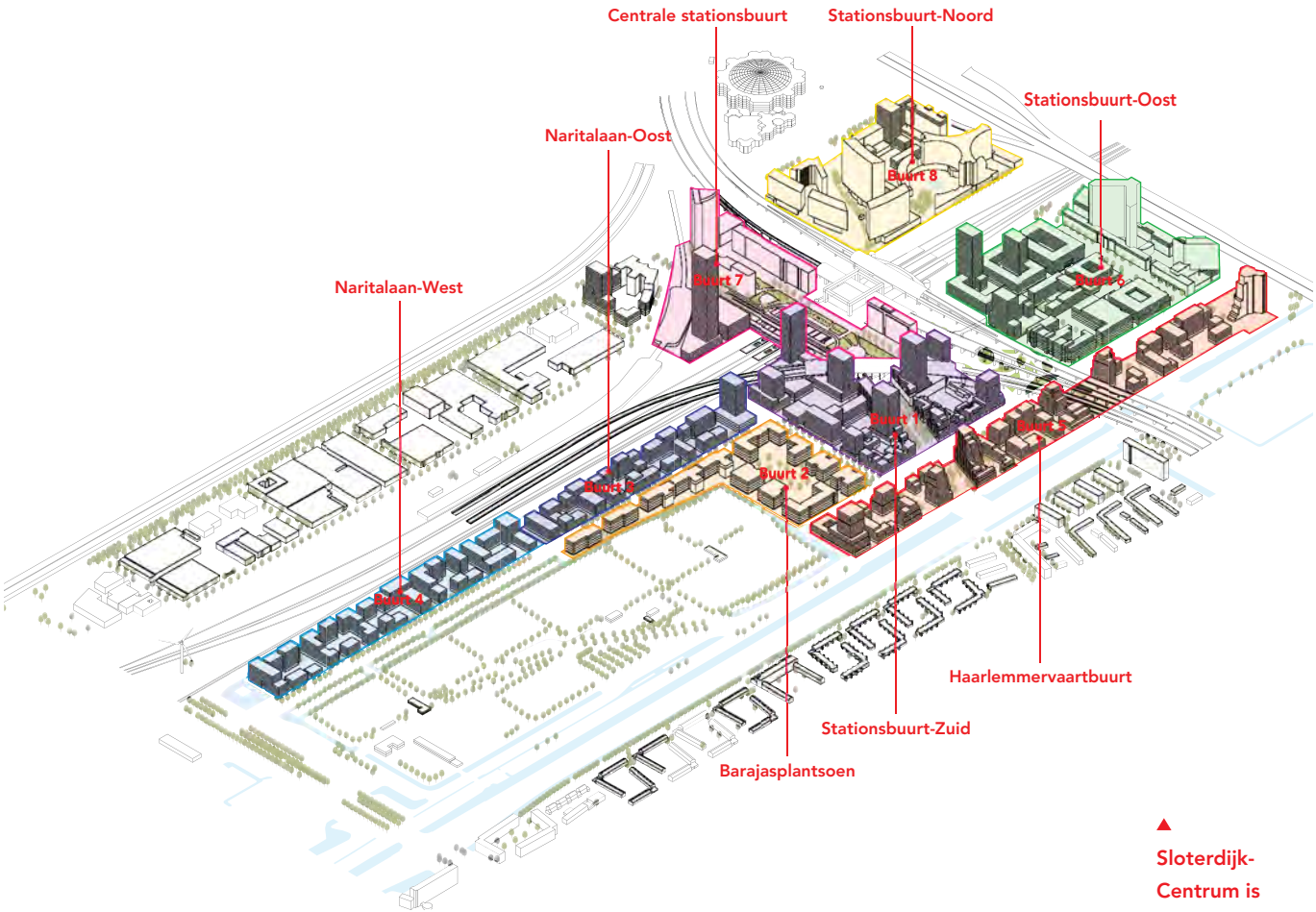
De hub zorgt er voor dat er altijd levendigheid en beweging is, veel werkgelegenheid en een fijn verblijfsgebied in een moderne en internationale sfeer. Buiten de hub ligt het accent op stedelijk wonen en een prettige groene omgeving.

2.2 Groene en duurzame woon-werkstad

Sloterdijk-Centrum wordt een groene en duurzame woon-werkstad met rustpunten, fiets- en wandelroutes. Ondanks dat er veel woningen worden toegevoegd zal de functie werken altijd een belangrijke rol blijven spelen. De meeste kantoren bevinden zich rondom het station, aangevuld met stedelijke voorzieningen, zoals persoonlijke dienstverlening en horeca tot winkels voor de dagelijkse boodschappen. Ten noorden van het station (blauw op onderstaande kaart) zullen in eerste instantie geen woningen komen. Hier is de geluidsbelasting hoog en bevinden zich grote kantoorpanden en leisure-functies. De woningen worden ontwikkeld aan de zuidkant van het station, waar in de nieuwe buurten ruimte is voor veel verschillende doelgroepen. De verwachting is dat dit gebied aantrekkelijk is voor de volgende doelgroepen: studenten, starters, expats én jonge gezinnen. Zij houden van kosmopolitisch wonen, en hebben graag de voorzieningen èn natuur binnen handbereik. Hierdoor ontstaat een balans tussen een dynamische groep inwoners en “blijvers”, die zich voor lange tijd willen vestigen in het gebied.

Sloterdijk-Centrum ▼





▲ Sloterdijk-Centrum is opgedeeld in acht buurten

Naast nieuwbouw op de lege kavels (rode vlakken in de kaart op pagina 14) zijn er mogelijkheden voor woningen door transformatie van gebouwen of percelen in de buurten Naritalaan (gele arcering in kaart op pagina 14), Barajasplantsoen (oranje arcering) en de Haarlemmervaartzone (rode arcering). Ook in Stationsbuurt-Oost (nummer 6 op pagina 14) wordt transformatie mogelijk gemaakt. Dichtbij het station woont men in een hoge dichtheid, in loodswoningen of appartementen met prachtig uitzicht. Richting Park Spieringhorn ligt de nadruk op het stedelijk wonen, hier kan men terecht in aantrekkelijke woningen aan groene binnentuinen dichtbij de natuur. Een rustpunt in een hoogstedelijk gebied.
De Brettenzone vormt de basis en inspiratie voor de realisatie van zo veel mogelijk groen in Sloterdijk-Centrum: langs straten en boulevards, in parkjes en binnentuinen, aan gevels en op dakterrassen.

2.3 De acht buurten van Sloterdijk-Centrum

Sloterdijk-Centrum is een groot gebied met verschillende karakters en functies. Voor de transformatie naar een gemengd gebied is het gewenst om kleinere en duidelijk afgebakende buurten te onderscheiden, zodat bewoners en gebruikers zich kunnen identificeren met een plek.

De acht buurten van Sloterdijk-Centrum (zie afbeelding hierboven) hebben ieder een ruimtelijke eenheid met een sterke eigen identiteit, waarin de bestaande kwaliteiten worden versterkt en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd. Binnen de buurten ontstaan verschillen met betrekking tot dichtheid, bouwhoogte, bebouwingstype, functiemix, type groen en buitenruimte en architectuur.

De volgende buurten worden onderscheiden:

1. Stationsbuurt-Zuid;
2. Barajasplantsoen;
3. Naritalaan-Oost;
4. Naritalaan-West;
5. Haarlemmervaartbuurt;
6. Stationsbuurt-Oost;
7. Centrale stationsbuurt;
8. Stationsbuurt-Noord.

De buurten rondom het station ademen de sfeer van het kosmopolitische knooppunt, terwijl het groen de overhand heeft in de buurten aan de randen van het gebied. De buurten worden uitvoerig besproken in paragraaf 3.3 en bijlage II op pagina 56.

Sloterdijk-Centrum, centrum van Haven-Stad

Amsterdam Sloterdijk bruist.

De straten zijn gevuld met mensen. Een ondernemer haalt al lopend naar zijn businessmeeting een kop koffie, een toerist maakt zich klaar om naar Zaanstad te fietsen, een scholier komt op zijn elektrische skateboard naar school, een moeder brengt haar kinderen in een bakfiets naar de crèche en een man laat zijn hondje uit in Park Spieringhorn. 's Avonds zijn de straten gevuld met mensen op weg naar restaurants, het casino of de bioscoop. Dit is de plek waar de kinderwagen, de aktentas, het skateboard en de rolkoffer elkaar kruisen.

Het gebied heeft zich gericht op de veranderende wereld van verplaatsing van mensen en mobiliteit. Men komt naar Sloterdijk om hiervan te leren. Dit geeft het gebied de allure en 'buzz' van een wereldstad. Behalve als overstapmachine is het een aantrekkelijke plek om te wonen, te werken en te bezoeken.

Op rustige binnenplaatsen tussen de woningen spelen kinderen en langs de fietsroutes ontmoeten mensen elkaar bij lunchtenten. Van de groene daken klinkt het gezang van vogels.

In dit stukje stad is veel dynamiek, maar in plaats van auto's bepalen nieuwe duurzame modaliteiten het straatbeeld. Veel asfalt is verdwenen en er is een groene oase ontstaan, waar wordt gesport en gespeeld, waar mensen verblijven en genieten. In de weekenden fietsen en wandelen veel Amsterdammers via het Westerpark en de vernieuwde Arlandaweg richting Park Spieringhorn de stad uit om te genieten van de natuur. Men is aangenaam verrast door de groene lanen en straten van Sloterdijk en de weelderige daktuinen en groene gevels van de gebouwen.

In Sloterdijk-Centrum wonen en werken veel mensen in aantrekkelijke gebouwen in een hoogstedelijke setting, die profiteren van dit groen en het comfort van het OV-systeem.

De architectuur is rijk en gevarieerd. Het uitzicht vanuit de slanke woontorens is aan alle zijden spectaculair, kijkend richting het centrum, de Brettenzone of het havengebied. Mede door actieve bewonersgroepen en ambitieuze ontwikkelaars is Sloterdijk-Centrum op de kaart gezet als uniek stedelijk gebied.

Hier komt het beste uit de stad samen met wonen en werken in de natuur.

Green Tech City, Hanoi door SOM





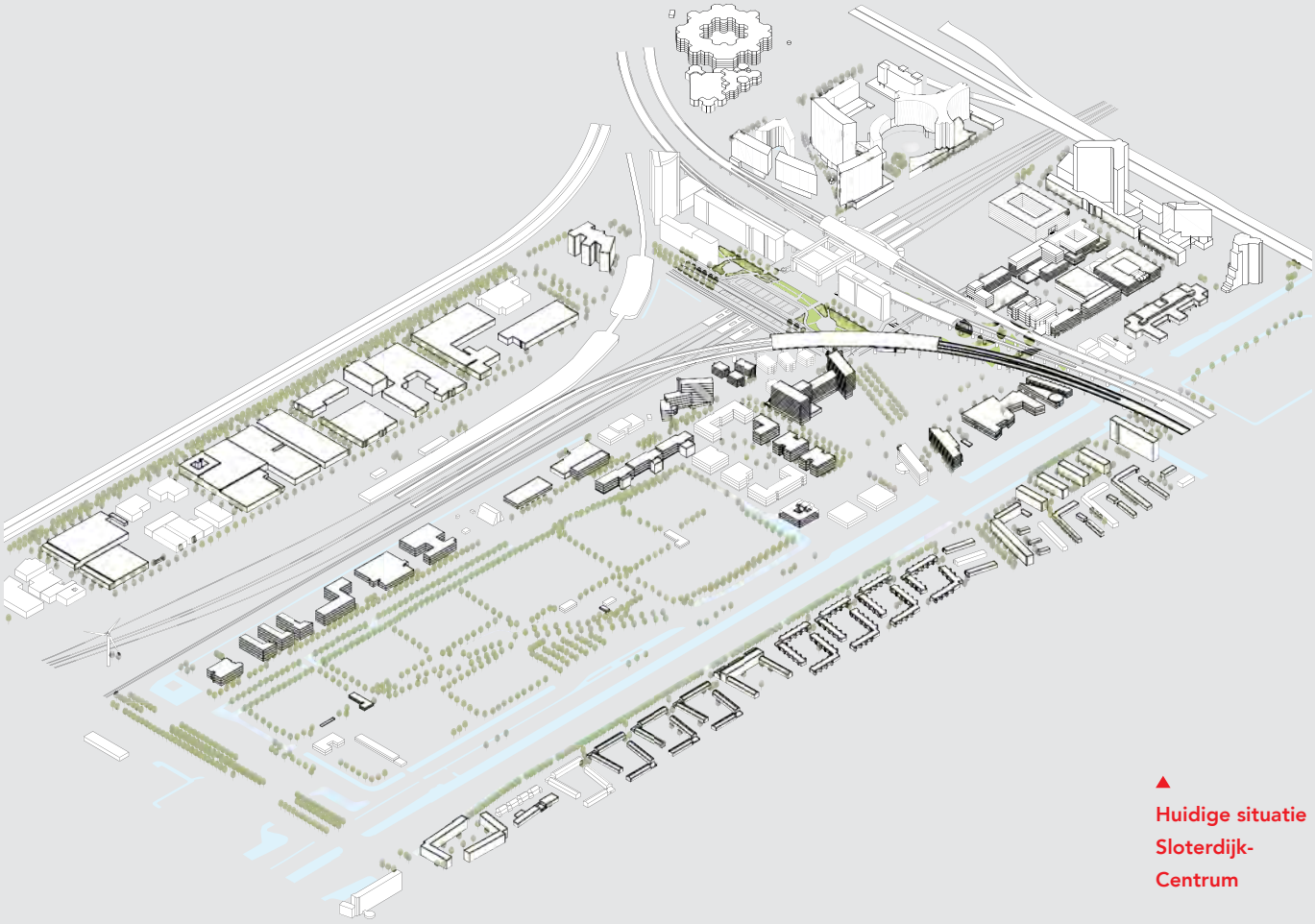
Vache Noire, Parijs door Agence Ter ▶

Karlatornet, Gotenburg, Zweden door SOM





Kroyer Square, Kopenhagen door COBE, Vilhelm Lauritzen Architects ▶



▲
Huidige situatie Sloterdijk-Centrum



▲
Visie Sloterdijk-Centrum in 2040 met circa 7.500 woningen

Nieuw profiel Arlandaweg

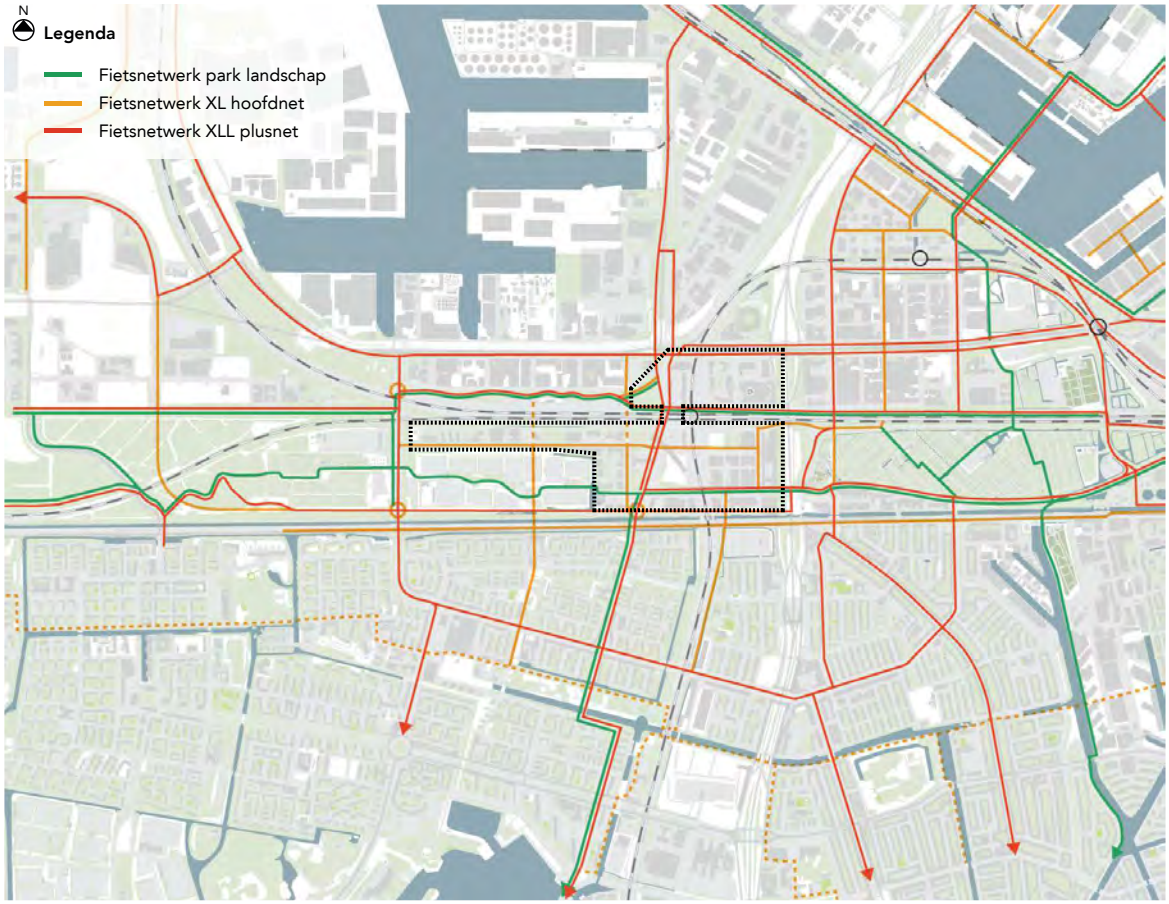
Referentie

Cours Seguin, Boulogne-Billancourt door Patrick Chavannes ▶

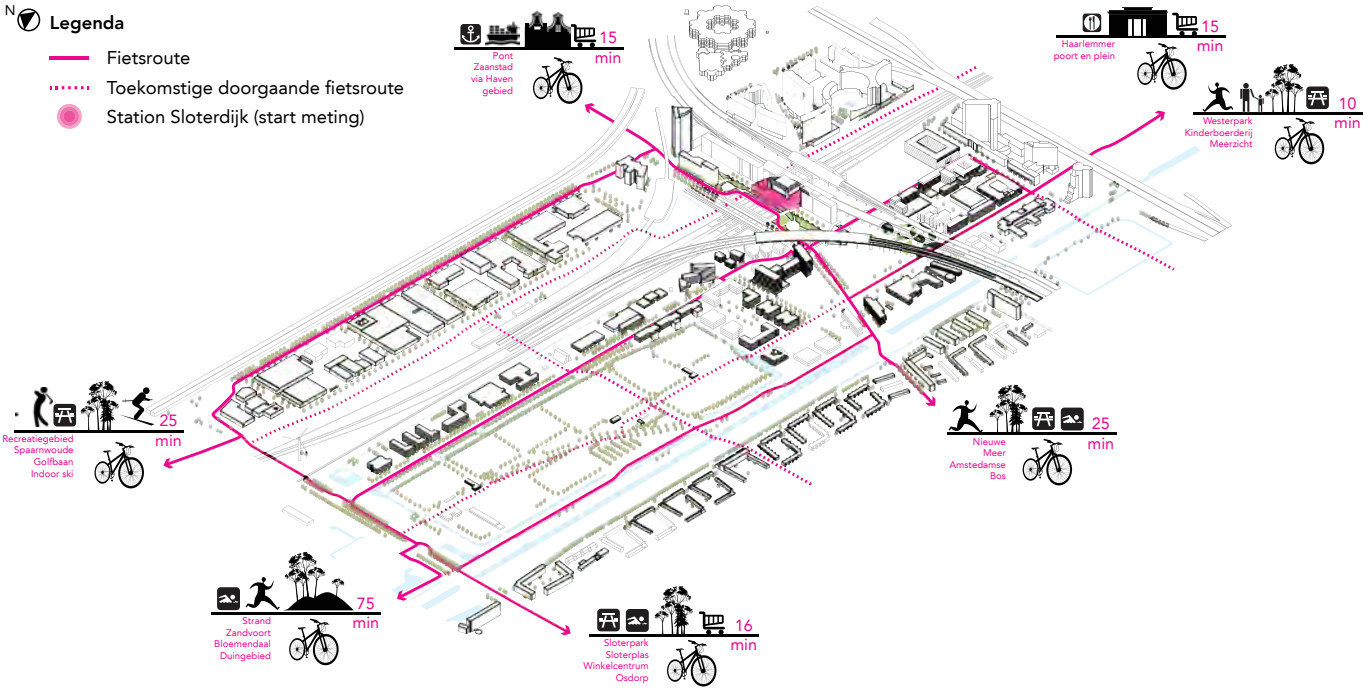




Visie fietsnetwerk



Bereikbaarheid ▼



3 Mobiliteit, openbare ruimte, stedenbouw en duurzaamheid

3.1 Mobiliteit en parkeren

Door de toename van mensen in het gebied (reizigers, bezoekers, werknemers en bewoners) neemt de druk op de ruimte in Sloterdijk-Centrum enorm toe. Er is niet alleen ruimte nodig om het verkeer af te wikkelen, maar ook als kwalitatief hoogwaardige verblijfsruimte voor de verschillende gebruikers van het gebied. Het investeren in goede routes en pleinen met een grote kans tot ontmoeting wordt gezien als een voorwaarde voor innovatie-districten. Er is meer ruimte nodig voor de fietser en de voetganger, deze krijgen meer prioriteit in het straatprofiel ten opzichte van de auto. In het kader van duurzaamheid en gezondheid wordt ingezet op emissievrije mobiliteit.

Stedelijk knooppunt

De kracht van Sloterdijk-Centrum is dat het nu al een stedelijk knooppunt is. Alle voorwaarden voor een goede bereikbaarheid zijn al in het gebied aanwezig. Er ligt voldoende infrastructuur voor diverse modaliteiten, ook voor het toekomstige programma. De OV-bereikbaarheid is uitstekend. De opgave is vooral om de onderdelen beter met elkaar te verbinden en te laten samenwerken.

Mobiliteitsshift

In de door de gemeenteraad vastgestelde gebiedsstrategie Haven-Stad (2017) staat dat er een grote verandering nodig is in de manier waarop mobiliteit georganiseerd wordt in deze grote verdichtingsopgave in dit gebied: er is een mobiliteitsshift nodig. Voor geheel Haven-Stad wordt gewerkt aan een ‘mobiliteitsstrategie’ voor de langere termijn en een ‘mobiliteitsplan’ voor de kortere termijn.

Sloterdijk-Centrum is een van de eerste deelgebieden van Haven-Stad die tot ontwikkeling komt en waar we deze moblilteitsshift op gang brengen.

Speerpunten vanuit mobiliteit zijn:

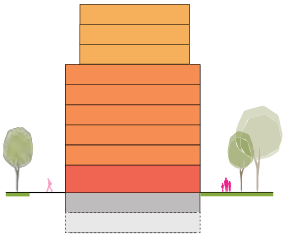
- **Minder auto’s:** het aantal autobewegingen moet zoveel mogelijk worden beperkt. Zowel binnen het plangebied maar ook in de andere delen van Haven-Stad moeten autobewegingen zoveel mogelijk worden beperkt. Stilstaande en geparkeerde vervoersmiddelen worden in het gebied zoveel mogelijk geweerd door een minimum aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Er worden lage parkeernormen gehanteerd en parkeren voor woningen, voorzieningen en bezoekers gebeurt voornamelijk inpandig.

- **Focus op voetgangers en fietsers:** er is meer ruimte nodig voor de fietser en de voetganger. Deze krijgen meer prioriteit in het straatprofiel ten opzichte van de auto. De openbare ruimte wordt daarop aangepast. Het bestaande netwerk en verbindingen voor voetgangers en fietsers wordt sterk verbeterd en verfijnd. Nieuwe verbindingen worden aangelegd, zowel binnen het plangebied als naar de omliggende gebieden.

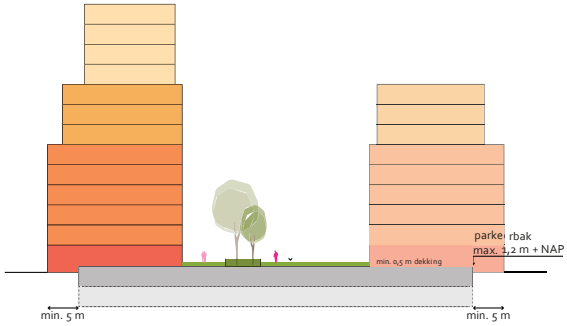
- **Adaptieve ruimte voor nieuwe vormen van mobiliteit (smart-mobility):** de ontwikkeling van mobiliteit gaat snel. Er vormt zich een steeds breder aanbod aan vervoermiddelen, aan mobiliteitsdiensten, zoals MaaS, deelsystemen en apps. In Sloterdijk-Centrum wordt ingezet op deze nieuwe vormen van mobiliteit. Er wordt nu ruimte gereserveerd die op een passend moment in de toekomst hiervoor kan worden ingezet. Ook wordt bij nieuwe gebouwde stallingen zoveel mogelijk rekening gehouden met veranderend gebruik in de toekomst. Verwachting is dat in afzienbare tijd een goed systeem van verschillende vormen van mobiliteit aanwezig is.

- **Duurzame mobiliteit:** in het kader van duurzaamheid en gezondheid wordt ingezet op emissievrije mobiliteit. Er wordt in het

Inpandige parkeer principes



Volledig verdiept.



Half verdiept, maar niet zichtbaar.

gebied ingezet op deelmobiliteit. Er wordt rekening gehouden met de komst van E-mobility Hubs, waar deelmobiliteit duurzaam aangebonden kan worden met bijvoorbeeld: lectirsche auto's (bak)fietsen, biro's enzvoort

Ontwikkeling van de knoop

Sloterdijk-Centrum wordt ontwikkeld volgens het principe van 'Transport Oriented Development' (TOD). Dit betekent dat het openbaar vervoerssysteem de ruggengraat en aanjager vormt van de stedelijke ontwikkeling. Het NS-station met de aanvullende modaliteiten speelt hierin een belangrijke rol. Dit vormt de spil van het gebied en de westelijke entree van Amsterdam.

Vanaf hier is men in zeer korte tijd op Schiphol, Amsterdam Centraal, Zaanstad en elders in de regio. Het openbaar vervoer wordt in de toekomst mogelijk aangevuld met de geplande metro aansluiting op de Oostlijn (de sluiting van de Kleine Ring). In dat geval kan er vanaf Sloterdijk met de metro direct naar Centraal Station en verder op de Oostlijn worden gereisd.

Er wordt ingezet op de ontwikkeling van een toekomstbestendig station dat werkt als gestroomlijnde overstap machine maar ook als aantrekkelijke bestemming en onderdeel van het stedelijk weefsel met hoge verblijfskwaliteit. Hierbij ligt de focus op een dicht netwerk van voetgangers- en fietsverbindingen. Langs deze routes, en alzijdig aan het station zijn nieuwe fietsenstallingen nodig.

Een vernieuwd station, duurzaam ontwikkeld met veel voorzieningen en een prettig verblijfsklimaat, zal van grote betekenis zijn voor Sloterdijk-Centrum en Haven-Stad.

Multimodaal knooppunt

Het optimale OV-aanbod van het station biedt kansen om te experimenteren met nieuwe en slimme(re) mobiliteitsoplossingen. Het Piarcoplein kan een rol spelen als hub en katalysator voor een aantal innovatieve deelconcepten (smart-mobility), waar ook het vervoer van het station naar de eindbestemming ('the last mile') wordt verzorgd. Hierbij kan worden gedacht aan de deelfiets of de elektrische step. In deze opgave hoort ook een nader onderzoek van de opzet en de locatie van de P en R. Gezien de druk op dit hoogstedelijke gebied ligt langparkeren op het Piarcoplein niet langer voor de hand. Er wordt gezocht naar alternatieve plekken hiervoor op grotere afstand van de stad.
De doorontwikkeling van dit multimodaal knooppunt vraagt om samenwerking, innovatie en kennisdeling op het gebied van slimme mobiliteit.

Bussen

Het Carrascoplein zal vooralsnog een busstation blijven, maar hier ligt wel een opgave om de waardevolle openbare ruimte efficiënter te gebruiken. Prioriteit ligt bij het kortstondig halteren van de bussen. Het bufferen of langdurig parkeren van bussen nabij het station is ongewenst, ook als het een elektrische bus betreft die gelijktijdig wordt opgeladen. Voor het bijladen van elektrische bussen zijn op het Carrascoplein zijn voorzieningen gerealiseerd.

Wegennet

Met de focus op andere modaliteiten neemt het belang van de auto binnen het gebied af. Het principe van snelheidsverlaging en kwaliteitsverbetering, zoals is ingezet bij de Haarlemmerweg (tussen Seineweg en A10), wordt ook in Sloterdijk-Centrum doorgezet. Behalve de Basisweg als hoofdontsluiting van Haven-Stad, is het streven om het wegennet binnen gebied Sloterdijk-Centrum op termijn af te waarderen naar een 30 km/u zone. De ontsluitingswegen op de kavels worden ingericht als woonerven met een snelheid van 15 km/u. Hierdoor ontstaat ruimte voor gebruik door andere vormen van vervoer en een groenere invulling van de openbare ruimte.

Parkeren

Geparkeerde vervoermiddelen, bij woningen, kantoren of ander programma, nemen veel ruimte in beslag. Deze ruimte kan beter worden ingevuld met groen of ander programma dan met 'blik en staal'.

Door een toenemend gebruik van deelauto's en nieuwe modaliteiten neemt de behoefte aan parkeerplaatsen af. Omdat Sloterdijk-Centrum optimaal ontsloten is met openbaar vervoer, is dit gebied in de Nota Parkeernormen Auto geclassificeerd als A-locatie. Dit betekent een norm tussen de 0 en de 1 parkeerplaats per woning. Deze norm is inclusief de parkeerbehoefte voor voorzieningen.

Een aandachtspunt binnen het programma Haven-Stad is de rol van de auto. Om het beoogd aantal functies te kunnen toevoegen is een zeer laag autogebruik gewenst. In de MER-berekeningen van Haven-Stad is uitgegaan van van maximaal 0,2 parkeerplaats per woning op eigen terrein en 0,1 voor bezoekers. In Sloterdijk-Centrum wordt aangesloten op deze ambitie.

Voor voorzieningen is maatwerk van toepassing. Het parkeren voor eigen gebruik moet volledig inpandig en op eigen terrein worden gebouwd (zie afbeelding op pagina 20 voor stedenbouwkundige inpassing garages). Van de nieuw te realiseren gebouwde parkeerplaatsen in de stad heeft de gemeente Amsterdam de ambitie om bij oplevering van nieuwbouw 30% van de parkeerplekken voorzien te hebben van een elektrische laadpunt en dat de garage als geheel klaar is om dit uit te breiden naar 100%.

In Sloterdijk-Centrum worden geen parkeervergunningen in de openbare ruimte uitgegeven aan bewoners en bedrijven of kantoren. In enkele gevallen zoals voor een invalidenparkeerplaats en of een maatschappelijke voorziening kan een vergunning worden uitgegeven. Ook dit is altijd maatwerk.



Totaal toekomstige fietsopgave uit vier windrichtingen t.b.v. station

Het parkeren voor bezoekers zal zowel in de openbare ruimte als in gebouwde parkeervoorzieningen worden opgelost. Daardoor ontstaat ruimte voor een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte. Zie het Plan Openbare Ruimte.

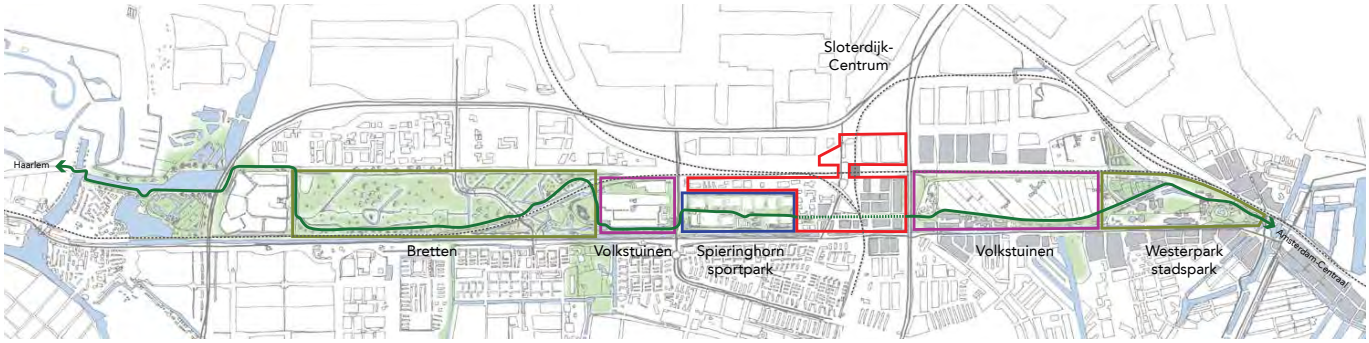
Fietsparkeren

De fiets wordt een steeds belangrijker vervoermiddel in de stad. In Sloterdijk-Centrum zijn er al een aantal brede en doorgaande fietsroutes die de aansluiting op de omliggende buurten en groengebieden borgen. Deze fietsroutes worden, waar mogelijk, (nog) beter met elkaar verbonden. Het nieuwe programma leidt tot een opgave voor stallingen voor fietsen en (e)scooters, hiervoor heeft de gemeente beleid vastgesteld. Het bezoekersparkeren voor woningen wordt conform de Nota parkeernormen Fiets en Scooter (2018) gerealiseerd in de openbare ruimte en publieke stallingen en eventueel op uitgegeven terrein (0,5 fietsparkeerplaats/woning). Ook voor overige fietsparkeernormen voor niet-woon functies wordt de Nota gehanteerd.

Ook zijn er extra fietsenstallingen nodig voor gebruikers van het station. In de Stationsbuurt-Oost maar ook aan de noord- en westzijde van het station zijn nieuwe stallingen noodzakelijk. Het aantal fietsparkeerplekken ten behoeve van gebruikers van het station zal in de komende 20 jaar verviervoudigen (zie afbeelding hierboven).

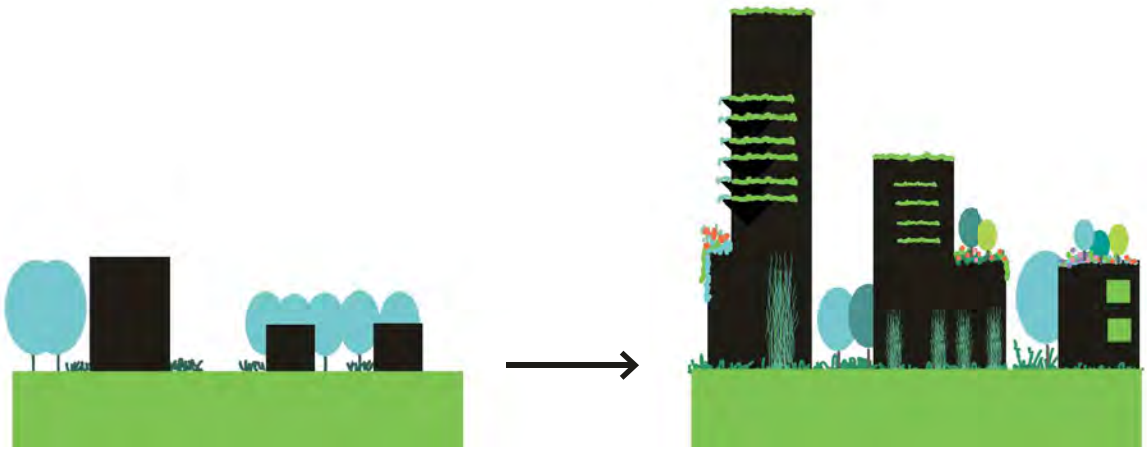
3.2 Openbare ruimte en groen

De openbare ruimte is dé plek waar het stedelijk leven plaats gaat vinden. Hier wordt de basis gelegd voor de samenhang, eenheid en identiteit van het gebied in ontwikkeling. Het stedelijke groen vormt in Sloterdijk-Centrum een groene, levende jas die gebouwen en omgeving

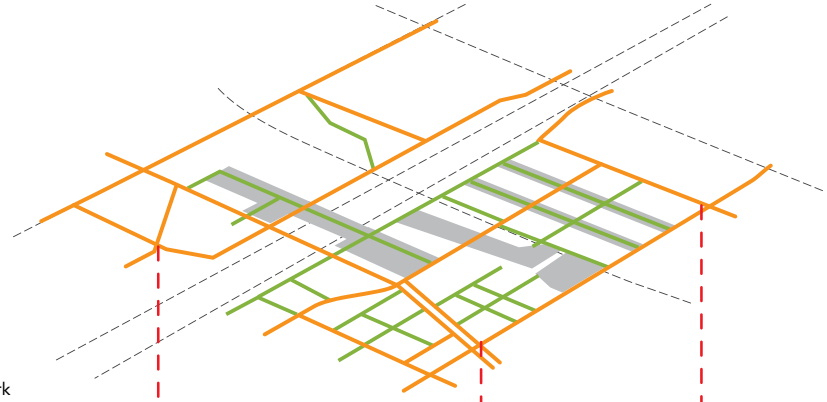


Ligging Sloterdijk-Centrum in de Brettenzone tussen Amsterdam en Haarlem

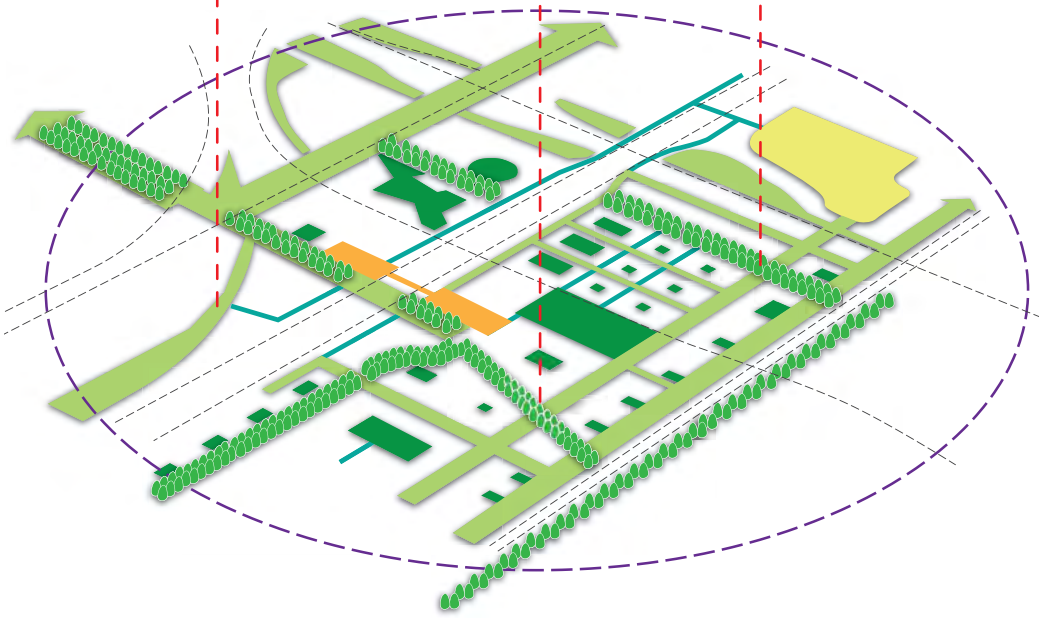
Inzetten op kwalitatief hoogwaardig verticaal en horizontaal groen



Fiets -en voetgangers netwerk



Groen netwerk



Groene verbindingen ▼



omhult. Deze groene jas bestaat uit kwalitatief hoogwaardig groen die voor verlevendiging en verzachting van het gebied zorgt: het 'Groene Grid', een netwerk van lanen, lineaire parken en groenstroken.

Bij de nieuwe organisatie van de mobiliteit in Sloterdijk-Centrum staan voetgangers en fietsers centraal. Het areaal aan stedelijk groen wordt substantieel vergroot. De groennorm wordt ingevuld door een kwalitatieve impuls. De woon-werkomgeving in Sloterdijk-Centrum heeft als extra dimensie de nabijheid van zowel het Brettengebied en het Westerpark als het Rhônepark en Park Spieringhorn. Park Spieringhorn krijgt de functie van verblijfsgebied voor Sloterdijk-Centrum. Dit draagt bij aan het imago voor Sloterdijk-Centrum als aantrekkelijke plek om te wonen en/of te werken in een groene omgeving. De kernwoorden bij de uitwerking van de openbare ruimte zijn verbinden, versterken en verduurzamen.

Verbinden

Sloterdijk-Centrum is door haar positie in het stedelijk weefsel en als OV-knoop een belangrijke schakel in de toekomstige ontwikkelingen aan het IJ (Haven-Stad), Sloterdijk West, Geuzenveld-Slotermeer en de grotere groene gebieden in de westelijke Groene Scheg van Amsterdam (zie afbeelding op pagina 21). Het gebied kan pas optimaal profiteren van deze centrale ligging als het fiets- en wandelnetwerk wordt versterkt.

Dit fijnmazige netwerk (zie afbeelding op pagina 22) zal in de toekomst allerlei functies en voorzieningen in het gebied aan elkaar verbinden. Rondom het stationsgebied liggen de routes dichter bij elkaar en worden ze aan de (gebouwde) fietsenstallingen gekoppeld.

De Brettenzone is in potentie het 'Central Park' voor het westelijk deel van de stad. Park Spieringhorn en de Theemsweg via het Rhônepark zijn de toegangspoorten naar dit gebied. De herinrichting van de Arlandaweg, als langgerekte parkachtige straat, speelt met de directe aansluiting op Park Spieringhorn een belangrijke rol in een betere toegankelijkheid hiervan. Op kleinere schaal spelen verbindingen en oriëntatie binnen de buurten een belangrijke rol. Door de heldere stedenbouwkundige structuur met kleine blokken en veel doorsteken vinden voetgangers gemakkelijk hun weg over de ruime en aantrekkelijke trottoirs. Het naar buiten gaan en bewegen wordt door een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte, gericht op voetgangers en fietsers, gestimuleerd.

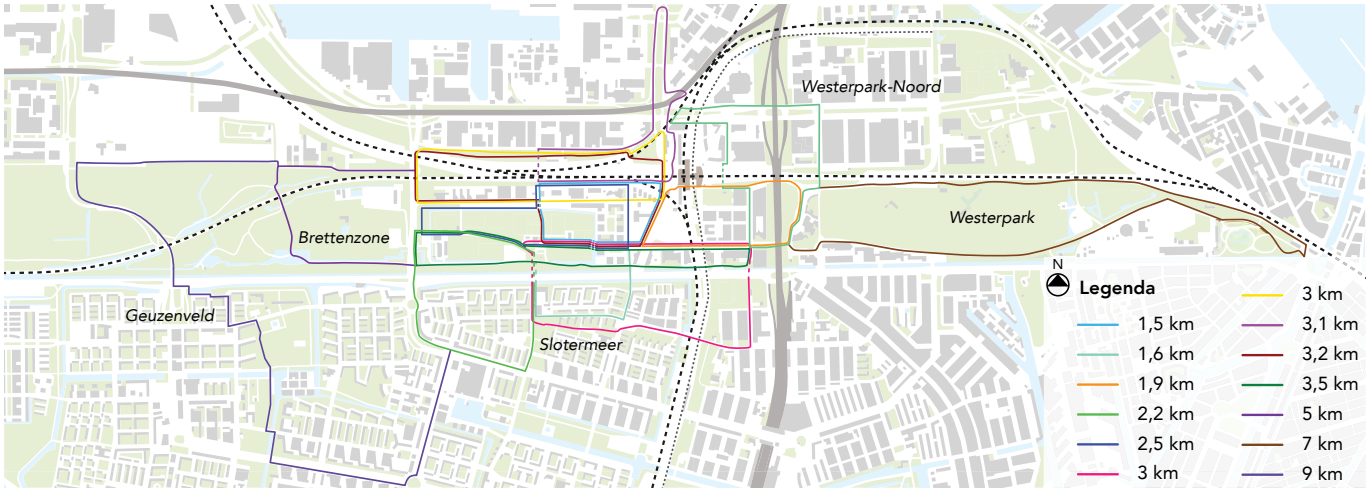
Het 'Groene Grid' zorgt voor samenhang in het gebied. De ruggengraat hiervan wordt gevormd door het Rhônepark (Sloterdijk II), Park Spieringhorn, de groene Hatostraat en de oeverzone met Brettenpad langs de Haarlemmertrekvaart. Bij de herinrichting van deze gebieden is het vergroten van zowel de natuurwaarde als de recreatieve waarde uitgangspunt.

De gebieden zijn onderdeel van de stedelijke ecologische groenstructuur. De belangrijkste ecologische verbindingen zijn de spoorzones en het Brettenpad met de doorgaande natuurvriendelijke oever van de Haarlemmertrekvaart. In de zone aan de zuidzijde van Sloterdijk (langs de Haarlemmertrekvaart) krijgt natuurontwikkeling en vergroting van de biodiversiteit een hoofdrol.

Versterken

In een hoogstedelijk gebied als Sloterdijk-Centrum maken veel mensen gebruik van een beperkte hoeveelheid ruimte; de druk is hoog. Bovendien transformeert het gebied van kanto-

Mogelijke wandel-, sport- en spelroutes in Sloterdijk en omgeving



rengebied naar woon-werkgebied. De uitstraling en gebruikskwaliteit van de buitenruimte moet daarom versterkt worden: kwalitatief hoogwaardig en functioneel geoptimaliseerd. Dit vraagt ook om een hoger onderhoudsniveau van het openbare gebied.

In de verschillende buurten van Sloterdijk-Centrum ervaart men de contrasten tussen de levendige, doorgaande straten en rustige, kleinschalige plekken tussen en binnen de bouwblokken. Deze zijn divers en uitnodigend, gericht op een groen karakter, sport en spel, ontmoeting en verblijven. Hier wordt ontworpen op de schaal van zowel de volwassene als het kind.

Met het versterken van het areaal aan groen wordt het 'Groene Grid' completer en gevarieerder. Kansen voor een herinrichting liggen, naast de Arlandaweg, tevens op de Basisweg, de Naritaweg, de Barajasweg, de Plesostraat, de Radarweg en de straten ten oosten van het station. Om de vergroening in oppervlakte te realiseren wordt het autoluwe karakter versterkt. Dat wil zeggen niet meer parkeerplaatsen in het openbaar gebied aanleggen dan strikt noodzakelijk en het terugbrengen van het verkeersregime naar 30-km/u gebied.

Het 'Groene Grid' vormt ook de basis voor thematische, recreatieve routes. Deze routes kunnen uitgewerkt worden op verschillende schalen en thematiek. Zoals een sportieve groene marathonroute (van Orlyplein naar Spaarnwoude), een sport-spel route op de Arlandaweg, een hondenuitlaat rondje (zie afbeelding op voorgaande pagina 23). Vanwege de hoge bebouwingsdichtheid wordt de groennorm niet volgens de letter maar wel volgens de geest van het beleid gehaald. Bewoners van Sloterdijk-Centrum hebben veel groen in de directe nabijheid, doordat er een directe verbinding wordt gemaakt met Park Spieringhorn. Spieringhorn vervult naast een sportfunctie ook een groenfunctie voor Sloterdijk-Centrum. Daarnaast wordt vooral ingezet op een hoge kwaliteit en multifunctioneel gebruik. Rondom woontorens wordt voorzien in sport- en speelplekken voor de allerkleinsten. Speelgebieden van basisscholen zijn buiten schooltijden toegankelijk en beschikbaar als speelruimte voor de hele buurt. Via sport- en spelroutes wordt de bereikbaarheid van Park Spieringhorn en grotere parkachtige gebieden in de omgeving aantrekkelijker gemaakt.



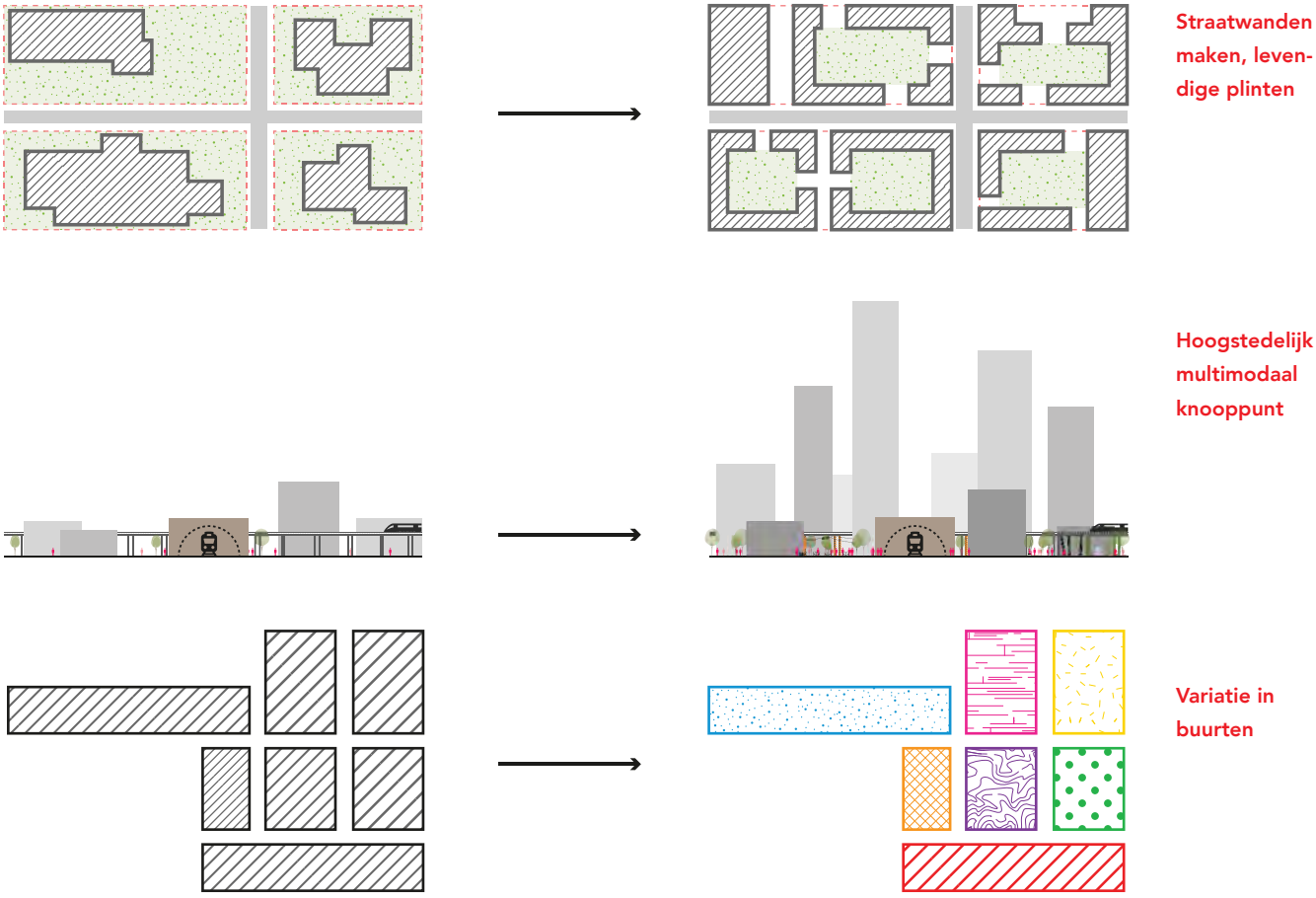
Referentie klimaatbestendige straten
Avenue Emile Zola, Parijs

Naast intensief gebruikte plekken zijn er in Sloterdijk-Centrum ook plekken aangewezen als rustigere plek of herdenkingsplek. Deze plekken bieden de ruimte om je te onttrekken aan de hectiek van de rest van het gebied. Zo is er aan de Changiweg een herdenkingsplek ingericht met drie bomen in een groen perkje met een herdenkingsplaquette, en zal het Barajasplantsoen als een centrale ontmoetingsplek voor de buurt worden gebruikt en ingericht.

Verduurzamen

Alle openbare ruimte in Sloterdijk-Centrum wordt biodivers en zo duurzaam mogelijk uitgevoerd. Met biodiversiteitscans kan worden gemeten hoe deze verandert in Sloterdijk-Centrum. Bij alle ontwerpen wordt rekening gehouden met natuurinclusief bouwen, energie en circulariteit. In het gebied is gestart met de realisatie van toekomstbestendige straten. Dit betekent dat het groen een hoofdrol krijgt bij het vergroten van de biodiversiteit en waterberging, het verbeteren van het windklimaat, luchtzuivering en temperatuurdemping (zie afbeelding op pagina 22 en 24). Deze thema's worden ook toegepast bij de buitenruimtes van de private kavels.

Ook bewegen is een belangrijk thema in het gebied. De openbare ruimte wordt ingericht met de nadruk op fietsers en voetgangers. Er wordt tevens in uitnodigende sport-, spel- en ontspanningsmogelijkheden voor jong en oud voorzien in de pocketparks en in langwerpige parkachtige stroken. Door beweegruimte te bieden wordt het autogebruik minder aantrekkelijk, is de leefomgeving gezonder door schonere lucht en minder geluidsoverlast. Sloterdijk-Centrum wordt een inclusieve, leefbare en aantrekkelijke woonwerkomgeving waar het aangenaam vertoeven is



3.3 Stedenbouwkundige principes

Om verder invulling te geven aan het multimodaal knooppunt dat Sloterdijk Centrum is en zich verder zal ontwikkelen tot hub van de toekomst zijn er stedenbouwkundige ingrepen nodig, die zijn gebaseerd op de volgende pijlers:

- Straten maken met duidelijke wanden en levendige plinten;
- Hoogstedelijk multimodaal knooppunt;
- Variatie in de buurten.

Straten maken

In Sloterdijk-Centrum wordt structuur aangebracht door de gebouwen naar de straten toe te brengen. De gevels van de gebouwen lopen parallel aan de trottoirs en begeleiden de voetganger en fietser. Hierdoor ontstaat oriëntatie in de stedelijke structuur. Door de combinatie van deze straatwanden met een gedifferentieerd programma en prettige verblijfsplekken, wordt de menselijke maat geïntroduceerd in dit dichtbebouwde gebied. Hogere gebouwen worden ondersteund door een sterke onderbouw. Hiermee landt het gebouw op het maaiveld en vindt het aansluiting plaats met zijn omgeving. Dit heeft positieve effecten voor het ervaren van de schaal, en vermindert negatieve effecten van windhinder die samen kunnen gaan met hoogbouw.

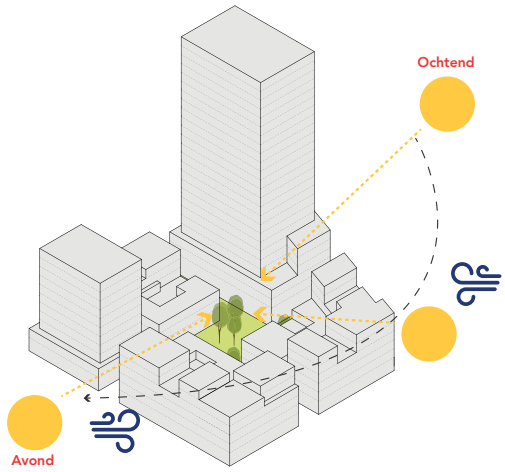
Binnen het gebied zijn er levendige (stads)straten en rustige woonstraten.

Hoogstedelijk multimodaal knooppunt

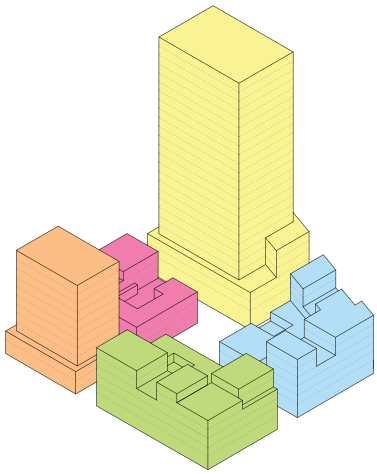
Sloterdijk-Centrum heeft de potentie om een hoogstedelijk programma te huisvesten. Binnen het hele gebied neemt de dichtheid aanzienlijk toe. De hoogste dichtheid wordt gerealiseerd rondom het station. Hierdoor kunnen zoveel mogelijk mensen profiteren van de hub op loopafstand en wordt het brandpunt van het gebied duidelijk zichtbaar. Rondom het station wordt ruimte gezien om aan het huidig palet van torens nog een aantal hoge torens van rond de 100 meter toe te voegen. Hierdoor krijgt de westkant van Amsterdam een nieuw stadssilhouet. Buiten het kerngebied is de bebouwing gemiddeld lager en is er slechts op enkele aangewezen plekken ruimte voor gebouwen met een hoogte tot 60 meter. Deze plekken markeren hun strategische ligging als entree van Sloterdijk-Centrum of bij een kruising van infrastructuur. Zie voor een specifieke hoogbouw onderbouwing bijlage I op pagina 51.

Per buurt wordt aangegeven welke bouwhoogte wenselijk is. Zo ontstaat er een samenhang binnen de buurten en een differentiatie binnen Sloterdijk-Centrum als geheel. Op het kaartbeeld

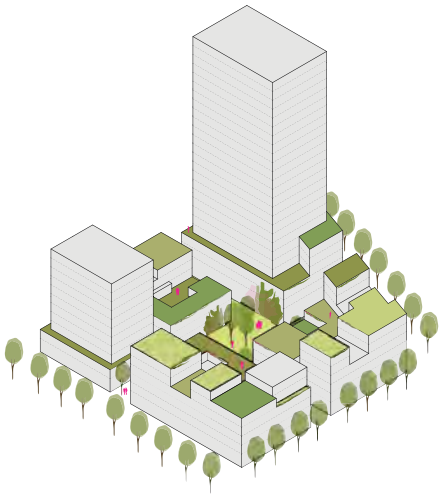
Stedenbouwkundige principes



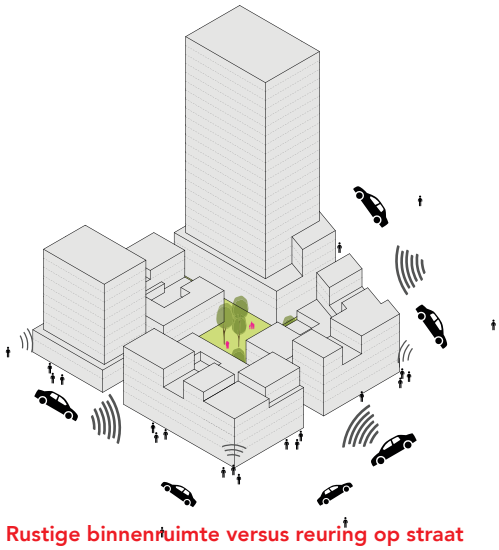
Oriëntatie op het zuiden, optimale bezonning en luwte in binnentuin



Architectonische eenheden binnen kavel

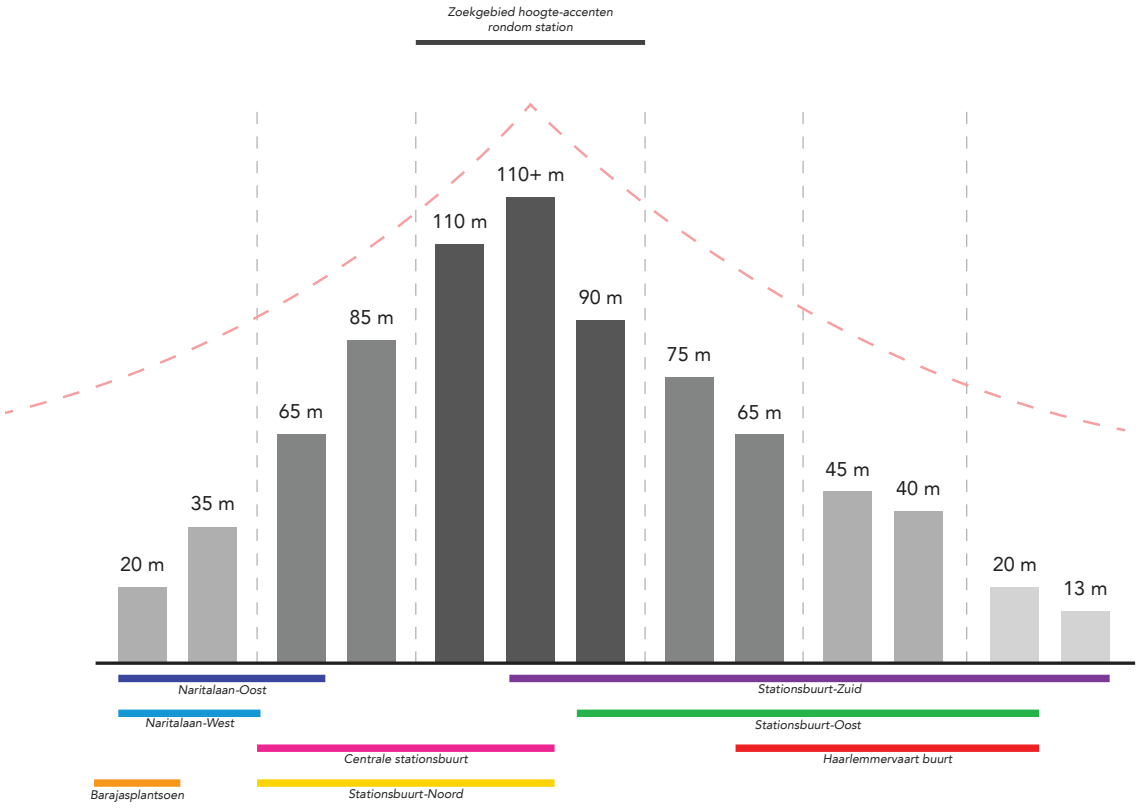


Groen in zowel de kavel als gebouwen halen



Rustige binnenruimte versus reuring op straat

Theoretisch model bebouwingshoogten



hieronder is aangegeven wat de gewenste bouwhoogte is in de verschillende buurten.

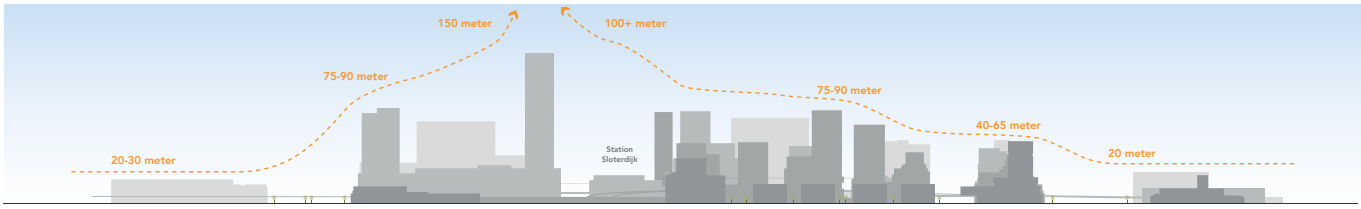
De Hemboog en andere viaducten met hun vele kolommen geven Sloterdijk-Centrum een on-Nederlands, metropolitaan beeld. Waar op andere plekken infrastructuur verdiept wordt aangelegd, zullen de viaducten in Sloterdijk zichtbaar aanwezig blijven in het straatbeeld. Ze worden geïntegreerd in de plannen, benut als sport- of speelplek of ingezet als parkeergebied in de openbare ruimte.

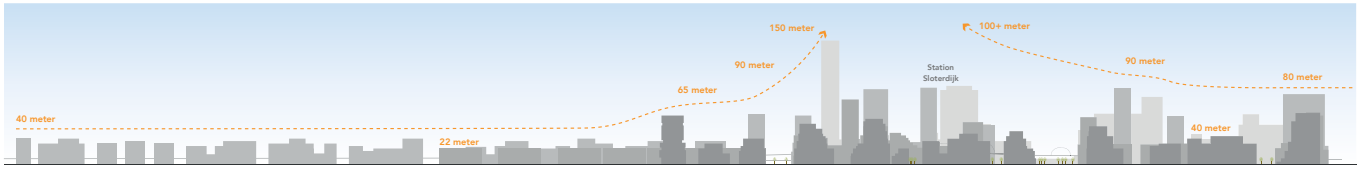
Ook de verschillende maaiveldniveaus binnen het gebied zijn kenmerkend voor het beeld van de openbare ruimte. Er wordt veel aandacht besteed aan de uitwerking van trappen en hellingbanen, die naast een verkeersfunctie ook kunnen dienen als verblijfsruimte of groene plek.

Variatie in de buurten

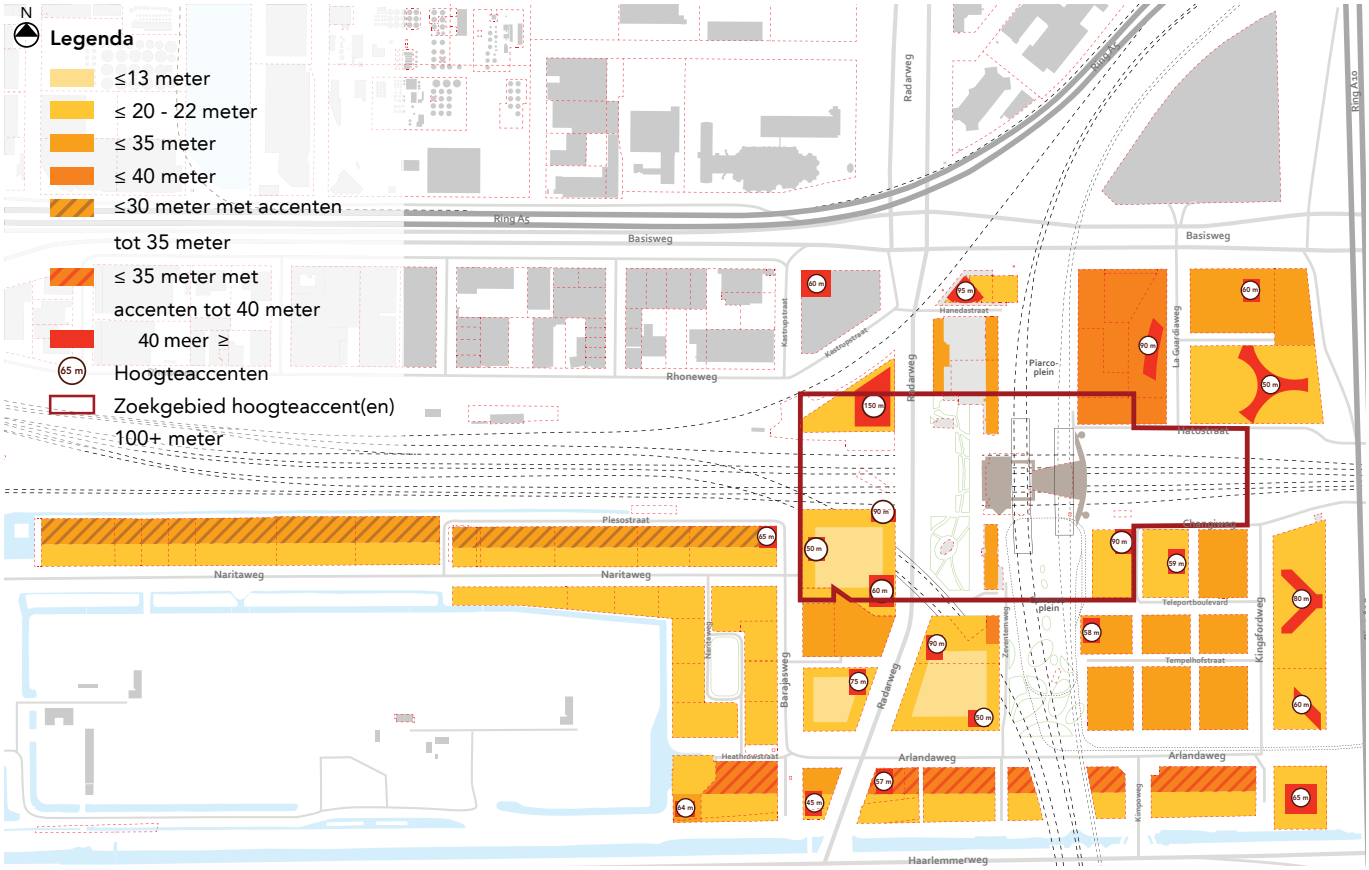
De buurten die worden ontwikkeld hebben een onderlinge samenhang, maar zijn ieder verschillend. De verschillen zitten in de stedenbouwkundige structuren, de opbouw van de blokken, de manier waarop het groen wordt ingevuld en de

Hoogte geleding richting het station





Schema bouwhoogten



beeldkwaliteit. De kenmerken hiervan worden hierna beschreven. In hoofdstuk I - uitwerking buurten op pagina 51 zijn nadere specificaties per buurt verder uitgewerkt.

In de **Stationsbuurt-Zuid** is een nieuwe stedenbouwkundige structuur ontworpen met compacte bebouwing met een footprint die kleiner is dan de meeste blokken in Sloterdijk-Centrum, zodat er tussen de blokken ruimte is voor een fijnmazig stelsel van straten en pocketparks. De bebouwing bestaat uit een plint, een tussenbouw en wordt op enkele plekken aangevuld met een hoogte-accent. De blokken zijn lager aan de zijde van de pocketparks en hoger aan de Radarweg en Arlandaweg. Aan deze bredere profielen ontstaat een stedelijk en divers beeld.

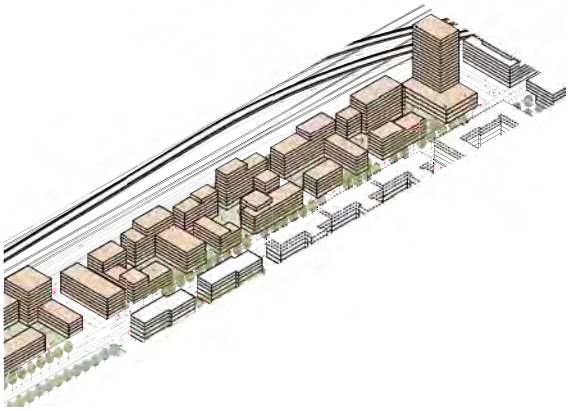


Het **Barajasplantsoen** is een stedenbouwkundig ensemble van kleinere bouwblokken rondom een groot plantsoen, grenzend aan Park Spieringhorn. Tussen de blokken bevinden zich groene ruimtes en doorsteken. Dit groene buurtje vormt een tegenhanger tegen de compacte bebouwing en hoogbouw rondom het station. Binnen het concept van meerdere vierkante blokken rondom het groen, kan de bestaande bebouwing met enkele lagen worden verhoogd of kan er gezocht worden naar mogelijkheden voor nieuwbouw.

Aan de **Naritalaan-Oost** en de **Naritalaan-West** wordt ingespeeld op de groene omgeving van de weg met haar mooie bomen en Park Spieringhorn aan de overkant. Hier komen brede en diepe bouwblokken met gevels parallel aan de straat en een heldere grens tussen openbaar gebied en eigen terrein.



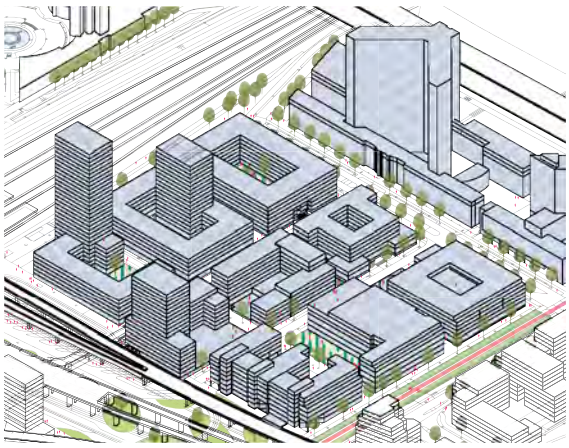
Door de geluidsbelasting van het spoor ligt het voor de hand dat de bouwblokken aan deze zijde hoger zijn en meer als wand zijn vormgegeven. Aan de zuidzijde (Naritaweg) is er meer ruimte voor openingen, zodat er zon kan doordringen in de (semi-)openbare binnentuinen. Hier is alleen sprake van een hoogte-accent op de meest oostelijke kavel, grenzend aan Stationsbuurt-Zuid.



De percelen in de **Haarlemmervaartbuurt** kunnen optimaal profiteren van de woonkwaliteit van de Haarlemmervaart en de aangrenzende groene zone. Hier worden halfopen blokken voorgesteld met een diepte van circa 65 meter en grote openingen aan de zuidzijde. Aan deze zijde zijn vrijere bebouwingsvormen mogelijk, met groene hoven die aansluiten op de Haarlemmervaart. Aan de Arlandaweg is de bebouwing hoger en volgt deze het straatprofiel. Hier ontstaat een meer continue gevel met minder gaten en ruimte voor voorzieningen in de plint.



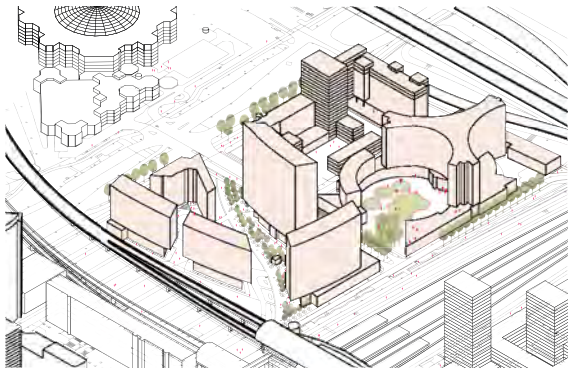
In de **Stationsbuurt-Oost** is er al sprake van een duidelijk herkenbaar stratenpatroon met grote bouwblokken met (half)open binnenhoven. De gevels van de bebouwing begeleiden de straten. In de noord-zuid gerichte straten is er veel ruimte voor de voetganger. Binnen deze heldere blokkenstructuur is verdichting mogelijk. Op de kavels grenzend aan het station is ruimte voor enkele hoogte-accenten. Hierdoor ontstaat een samenhang met de torens in de Stationsbuurt-Zuid. Vanwege bezonning en geluidsbelasting ligt het voor de hand grotere openingen aan de zuidzijde te realiseren en de noordzijde meer te ontwikkelen als gesloten wand.



De **Centrale Stationsbuurt** beslaat de ruimte rondom het Orlyplein, Carrascoplein en Piarcoplein. Bestaande bebouwing staat grotendeels aan de wanden van het plein. In dit stationsgebied is de dynamiek het grootst en is nog verdichting mogelijk, bijvoorbeeld op kavel J en kavel E. Hier worden mogelijkheden gezien voor het toevoegen van onder andere kantoorruimte in combinatie met andere functies teneinde een goede functiemix op dit knooppunt te realiseren. Het nieuwe programma voegt zich naar de Radarweg toe, waardoor deze wordt versterkt als belangrijke as in het gebied. In het kader van de toekomst van het station wordt gezocht naar een optimale invulling, waarbij de randen van het plein worden versterkt en een duidelijk omkaderde openbare pleinruimte ontstaat, waar de reiziger/voetganger zich goed kan oriënteren en zich prettig voelt op straat.



De **Stationsbuurt-Noord** bestaat uit een aantal grote gebouwcomplexen. Deze zijn vaak naar binnen gericht met semi-openbare pleinruimtes. De opgave bestaat hier, naast het verdichten, vooral uit het activeren van de plinten, zodat de gebouwen zich openen naar het omliggende gebied. Hierdoor ontstaat ook meer reuring na kantoortijd.



3.4 Beeldkwaliteit

Een hoogwaardige beeldkwaliteit is uitgangspunt bij de transformatie en verdichting van Sloterdijk-Centrum en het creëren van verschillende buurten. Naast de hierboven omschreven stedenbouwkundige kenmerken kan het architectonische beeld van de gebouwen bijdragen aan de samenhang binnen de verschillende buurten.

In de welstandsnota ‘De schoonheid van Amsterdam’ (tweede herziening 2019) zijn de beeldkwaliteitseisen voor de stad vastgelegd. In deze nota is de stad ingedeeld in ruimtelijke systemen, gebieden en welstandcriteria per gebied. Ook zijn er verschillende kwaliteitsniveaus voor de toetsing aangegeven. Dit is het toetsingskader voor de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) van Amsterdam.

Op dit moment valt Sloterdijk-Centrum in de welstandsnota nog binnen het ruimtelijk systeem “kantorengebied” (10c) met de bijbehorende criteria en als toetsingsniveau “basis”. Tegelijk is Sloterdijk-Centrum ook een van de transformatiegebieden, waarover in de welstandsnota staat beschreven dat van ontwerper of aanvrager van een transformatie een grotere inspanning wordt verwacht om de kwaliteit van het gebied te helpen opbouwen.

Het huidige kader past niet bij het karakter van een hoogstedelijk, gemengd woon-werkgebied, zoals in deze visie omschreven en de snelheid en ambitie waarmee het gebied nu al verandert. Zowel het ruimtelijk systeem, als de toetsingscriteria en ook het toetsingsniveau zullen in de welstandsnota moeten worden aangepast zodat deze aansluiten bij (meerdere) hoogstedelijke multimodale knooppunten in de stad.

In samenhang met deze visie is een beeldkwalitetplan opgesteld voor Sloterdijk-Centrum. Doel daarvan is; het beschrijven van het gewenste beeld en ruimtelijke kwaliteit; definiëren van samenhang tussen gebouwen en openbare ruimte en het stimuleren van creativiteit en vindingrijkheid van ontwikkelende en vormgevende partijen. Het beeldkwaliteitsplan is het toetsingskader voor de supervisor van Sloterdijk-Centrum.

Bij de eerstvolgende herziening van de Welstandsnota "De Schoonheid van Amsterdam" zal dit BKP worden vertaald naar: een passend ruimtelijk systeem; toetsingscriteria en -niveau. Hiermee worden goede kwalitatieve beeldkwaliteitskaders meegegeven voor alle ontwikkelingen in dit gebied.

3.5 Duurzaamheid

In Sloterdijk-Centrum hebben we – net als in de rest van Haven-Stad - hoge ambities ten aanzien van duurzaamheid. In dit centrumgebied wordt duurzaamheid beschouwd als een vanzelfsprekend en integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Zo wordt groen toegevoegd, worden hoge dichtheden gerealiseerd en wordt bestaande infrastructuur optimaal gebruikt met focus op het openbaar vervoer, de voetganger en de fietser.

Randvoorwaarden en eisen vanuit de gemeente en het Rijk worden vertaald naar concrete ingrepen die de kwaliteit in het gebied versterken, zowel op gebouwniveau als in de openbare ruimte. Ook komen deze terug als eisen in de bouwenveloppen – de kaders voor de tenders en transformaties. Hier wordt sterk gestuurd op de thema's groen en water ('Rainproof'), duurzame mobiliteit, energie en circulariteit. Deze thema's worden hieronder kort benoemd maar zijn ook elders in het document verweven met andere aspecten uit de visie, zoals stedenbouw en openbare ruimte.



Multimodaal knooppunt
Yagan Square, Perth Australie door ASPECT Studios

Groen en water in Sloterdijk- Centrum

Sloterdijk wordt groener: zowel in de openbare ruimte als op de uit te geven terreinen. Deze vergroening zal het gebied 'zachter' maken en zorgen voor een aantrekkelijke omgeving waar mensen langer willen verblijven. Voorbeelden hiervan zijn het Orlyplein (zie afbeeldingen transformatie op pagina 31) en de vergroening van de Arlandaweg als onderdeel van de Brettenroute. De manier waarop groen en water worden toegepast in de openbare ruimte wordt beschreven in paragraaf 3.2. De vergroening dient niet alleen ter versterking van het beeld en de gebruiksmogelijkheden, maar is ook belangrijk om het gebied beter te wapenen tegen de klimaatverandering. Doel is om hierop te anticiperen en daarmee hogere piekbelasting op het rioolstelsel zoveel mogelijk te voorkomen. Alle bouwplannen dienen te voldoen aan de richtlijnen van de 'waterneutrale bouwenvelop'. Zo moet iedere kavel geschikt zijn om minimaal 60 mm hemelwater 24 uur te kunnen vasthouden. Het programma 'Rainproof' biedt handvatten en richtlijnen voor de uitwerking. Het toepassen van groene gevels, daken en tuinen draagt bij aan tijdelijke wateropslag en vertraagde waterafdracht. Ook kunnen (parkeer-)kelders worden ingezet als tijdelijke waterberging of kan het regenwater weer worden hergebruikt voor andere doeleinden.

Duurzame mobiliteit

Vanwege de optimale OV-bereikbaarheid ligt de focus in Sloterdijk-Centrum op het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Op het Carrascoplein bevinden zich bus- en tramhaltes, waaronder de begin- en eindhalte van tram 19. Hier zijn ook een elektrische laadpunten voor de Zero Emissie Bussen (ZEB). Het Piarcoplein, waar nu de P & R is, is de uitgelezen plek voor een duurzame mobiliteitshub. Het parkeren van auto's en bussen in de openbare ruimte is ongewenst, er wordt uitgegaan van doorstroming en een groene inrichting van de openbare ruimte. Voor de nabije toekomst wordt ook rekening gehouden met nieuwe vormen van mobiliteit, services en smart-mobility. Zie voor een uitgebreidere omschrijving ook paragraaf 3.1.

Energie

De gemeente Amsterdam streeft naar meer duurzame energie. In vergelijking met 1990 ligt de doelstelling voor 2020 op 20% meer duurzame energie, 20% minder energiegebruik en 40% minder CO2 verbruik/uitstoot. Voor 2040 wordt ingezet op een CO2 reductie van 75% en in 2050 van 95%. Om dit te realiseren worden eisen gesteld aan nieuw te realiseren woningen. Deze moeten ten minste energiezuinig (EPC<0,15) worden gebouwd. Indien Amsterdams beleid of landelijke wetgeving hierop verder wordt aangescherpt moeten de woningen energie neutraler worden gebouwd.

Circulariteit

Op het gebied van circulariteit ligt de lat hoog voor Sloterdijk-Centrum Hier vormt het Programma Amsterdam Circulair 2022-2025 de basis van waaruit er in het project om zal worden gegaan met circulariteit. Daarbij richten we ons specifiek op het programmaonderdeel 'de gebouwde omgeving' en de bijbehorende actierichtingen, dat bestaat uit de gebieden, de gebouwen en de openbare ruimte, zowel boven- als ondergronds.

De inzet is om de kansen omtrent bevordering van circulariteit en het sluiten van kringlopen, te benutten waar mogelijk. Er zal uitgegaan worden van maximaal hergebruik van materialen, flexibel en remontabel bouwen, reduceren van primaire grondstoffen en energieneutraal werken. Bij nieuwbouw zal gekeken worden naar alternatieven voor staal en beton, bijvoorbeeld naar houtbouw van constructies en elementen. De milieubelasting van materialen wordt uitgedrukt door middel van de MPG-norm Milieu Prestatie Gebouwen (MPG). In Sloterdijk-Centrum gaan we uit van een MPG van 0,8. Hiermee lopen we vooruit op de landelijke eisen die naar verwachting in de loop van 2021 gaan gelden.

Circulair betekent ook een toekomstbestendig, gemengd en (sociaal) duurzaam gebied ontwikkelen, waar ruimte wordt gemaakt voor aanpasbare gebouwen en systemen. Zo wordt adaptiviteit ingebouwd op gebiedsniveau door niet alle kavels tegelijk uit te geven, maar in te spelen op continue veranderingen in de stad. Tegelijk zal bij het inpassen van de verschillende niet-woonfuncties op gebiedsniveau aandacht zijn voor het creëren van een laagdrempelige, lokale circulaire economie in en tussen de verschillende buurten van Sloterdijk-Centrum. Voorbeelden hiervan zijn onder meer reparatiewerkzaamheden (schoenmaker, meubelreparatie, elektricien), kringloopwinkels, voedselverwerking (bijv. Buurtbuik), voedselproductie, materialenhub, marktplaats of bibliotheek voor spullen (kleding, gereedschap), maakplaats, circulaire innovatie/educatie plek. Er is ruimte voor dergelijke functies. De markt kan hier nader invulling aan geven.

In het Plan Openbare Ruimte zal bij de inrichting voor de openbare ruimte het aspect circulariteit benadrukt. Daarbij wordt aansluiting gezocht met de mogelijkheden die het handboek Puccini daar voor geeft. In de tenders en bij transformaties wordt nader geconcretiseerd hoe gestuurd zal worden op circulariteit op grond van de hierboven gestelde ambities.



Orlyplein, 2010

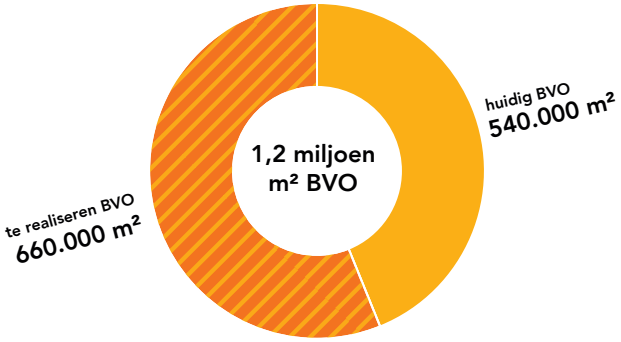


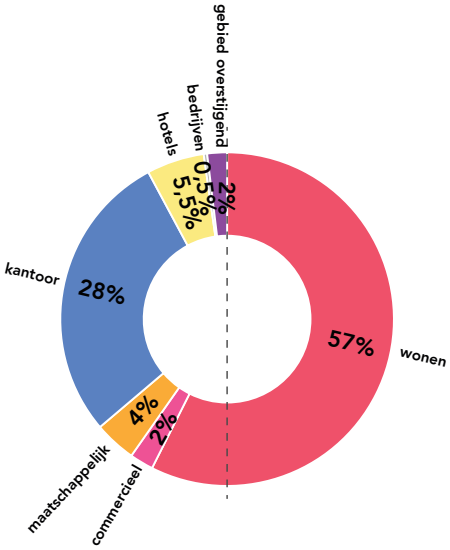
Orlyplein, 2014



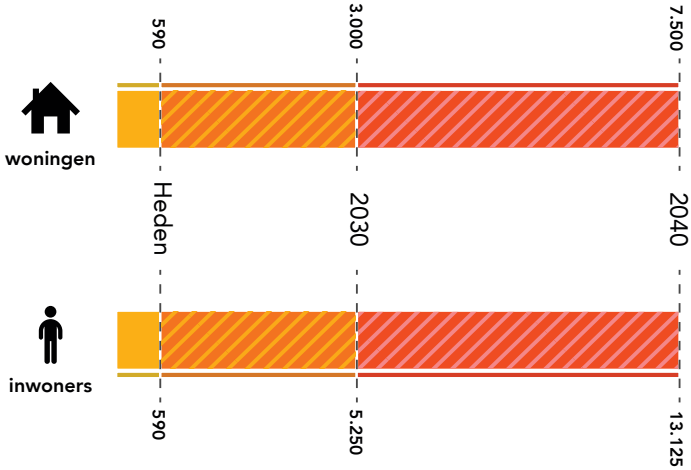
Kavel N-1 en N-3, 'VERTICAL' door Heijmans. Implementatie van hoogwaardig groene gevels

Toekomstig metrage en functiemix



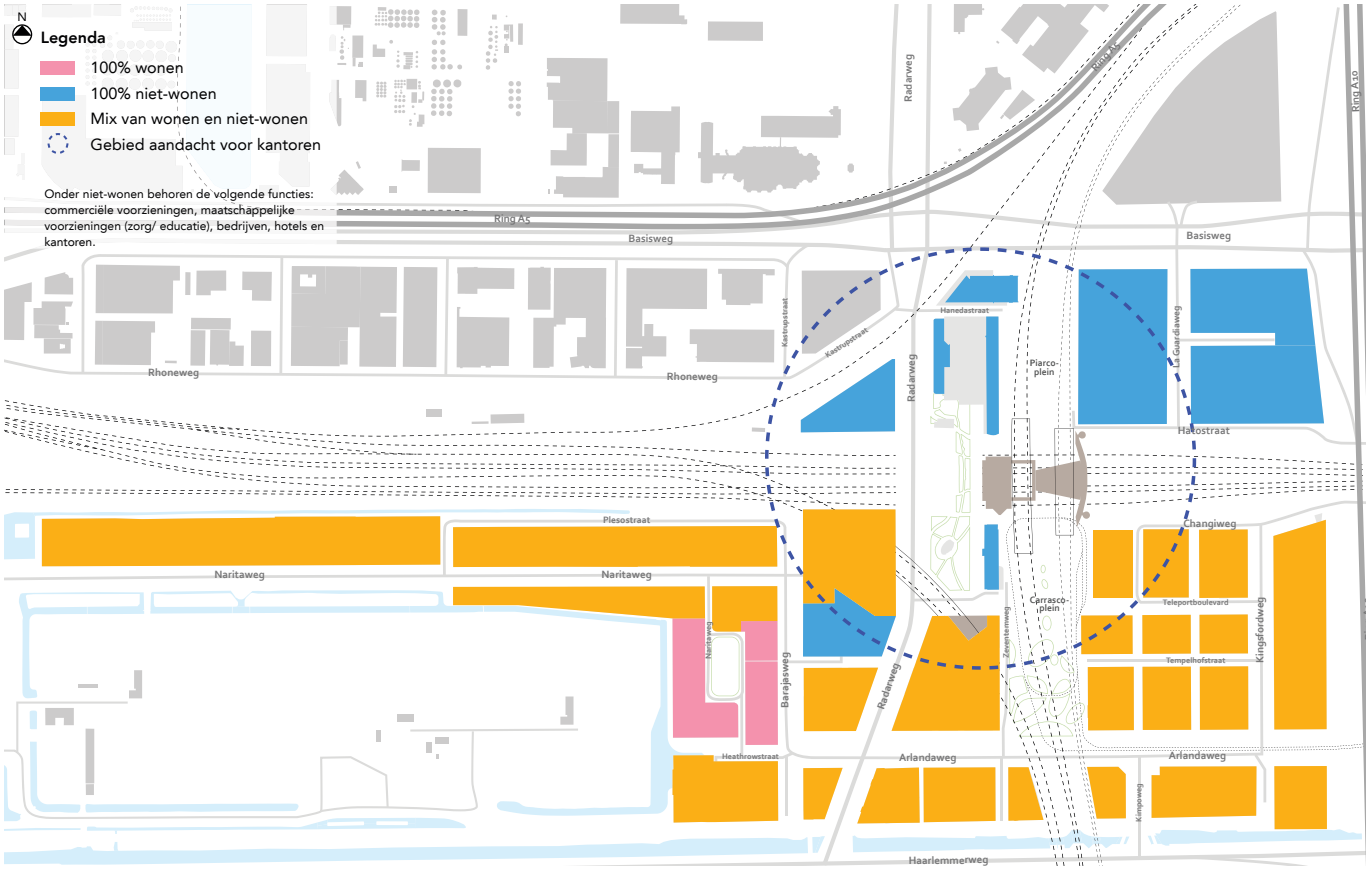


Toekomstig aantal woningen en inwoners



*woningbezetting = gem. 1,75 p/wo

Functiemix: werken ten noorden van de sporen, wonen en werken ten zuiden van de sporen.



4 Programma

4.1 Programmamix

In Sloterdijk-Centrum is ruimte voor een forse uitbreiding van het programma tot circa 1,2 miljoen m² BVO. Er wordt uitgegaan van een ontwikkeling naar 50% wonen en 50% werken / voorzieningen. Dit betekent dat het niet-woonprogramma met kantoren, commercieel programma (winkels) en culturele en maatschappelijke voorzieningen een belangrijke rol blijft spelen binnen het gebied, maar dat prioriteit wordt gegeven aan de realisatie van een substantieel woonprogramma.

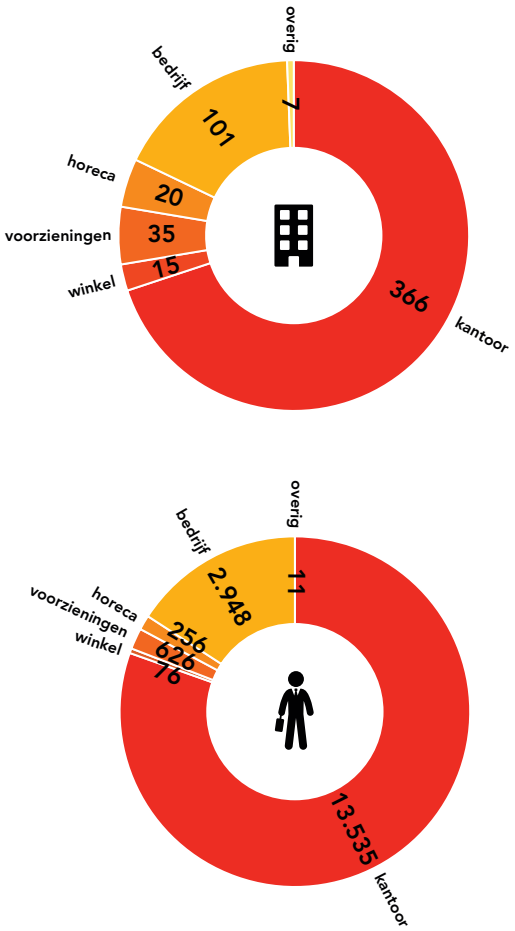
Dit gebeurt door tenders van gemeentelijke kavels en transformatie/herontwikkeling van (kantoor)panden en reeds uitgegeven kavels. Het uiteindelijke woningaantal zal sterk afhangen van het al dan niet slagen van gewenste transformaties van kantoor naar woningbouw in het gebied. Bij transformaties heeft de gemeente veel minder sturing dan bij de uitgifte van kavels. Als de transformaties niet van de grond komen, blijft de teller steken op circa 2.750 in 2040. Daarnaast is ruimte voor circa 500.000 m² BVO aan niet-woon programma. Omdat het grotendeels transformaties betreft door particuliere eigenaren of ontwikkelaars zal deze ontwikkeling gefaseerd plaatsvinden. De verwachting is dat uiteindelijk het aantal woningen binnen het plangebied zal liggen tussen de 3.500 en de maximale capaciteit van 7.500 woningen*.

Het woonprogramma wordt vooralsnog geconcentreerd aan de zuidzijde van het spoor. Aan de Naritalaan-west en het Barajasplantsoen wordt voornamelijk gewoond. Rondom het station is de functiemix het grootst. Hier zijn veel kantoren, winkels en andere voorzieningen. De functiemenging kan plaatsvinden binnen een kavel of binnen een bouwblok. Zo zijn er bijvoorbeeld in de Naritalaan-buurten kansen om de geluidsbelaste zijde meer in te vullen met een niet-woonprogramma en het wonen te concentreren aan de luwe zuidzijde.

* *hierbij is gerekend met een gemiddelde woninggrootte van 80 m² BVO.*

Huidige configuratie niet-woon functies en aantal medewerkers.

Peildatum: 1 januari 2019



4.2 Wonen

Doelgroepen

De verschillen in de buurten maken van Sloterdijk-Centrum een gedifferentieerd woonmilieu. Het gebied is erbij gebaat dat er – naast doelgroepen die zich niet langdurig vestigen – ook voldoende ruimte is voor blijvers, mensen die voor lange(re) tijd binding met hun buurt aangaan en daarin willen investeren. ‘Blijvers’ voegen meerwaarde en levensvatbaarheid toe aan een gebied.

Enerzijds de wat dynamischere groepen als studenten en expats, die veel gebruik maken van voorzieningen (bijv. horeca) en daardoor zorgen voor levendigheid en dynamiek in het gebied. Deze groep verlaat naar verwachting na een relatief korte (woon)periode het gebied en gaat dus slechts een tijdelijke binding aan met het gebied.

Anderzijds starters én jonge stellen met of zonder kinderen, die van kosmopolitisch wonen houden, maar tegelijkertijd graag de natuur binnen handbereik hebben. Deze doelgroepen zijn zeer welkom binnen het gebied vanwege de mogelijke binding met de buurt (door opgroeiende kinderen en gebruik makend van voorzieningen). Ook wordt er ingezet op gezingswoningen,

waardoor het een inclusieve wijk wordt voor alle huishoudsamenstellingen.

Conform de Woonagenda 2025 (2017) wordt ingezet op een mix van 40% sociale huur, 40% middensegment en 20% vrije sector woningen. Er wordt in Sloterdijk-Centrum op gebiedsniveau gestuurd op deze verhouding. bij de nog te ontwikkelen bouwplannen.

Invulling

In Stationsbuurt-West komt er een mix van kleine woningen met grotere woningen, zowel in de huur- als koopsector. Naar verwachting trekt dit studenten, starters, expats en gezinnen aan. In de Stationsbuurt-Oost komen appartementen voor diverse doelgroepen – grotendeels kleinere huishoudens - die zich aangetrokken voelen tot de stationsomgeving en de (onderwijs)voorzieningen in de buurt. De buurten wat verder van het station, de Naritalaan en het Barajasplantsoen, liggen wat rustiger en grenzen aan Park Spieringhorn. Deze buurten lenen zich voor grotere woningen die geschikt zijn voor gezinnen.

Segmentering

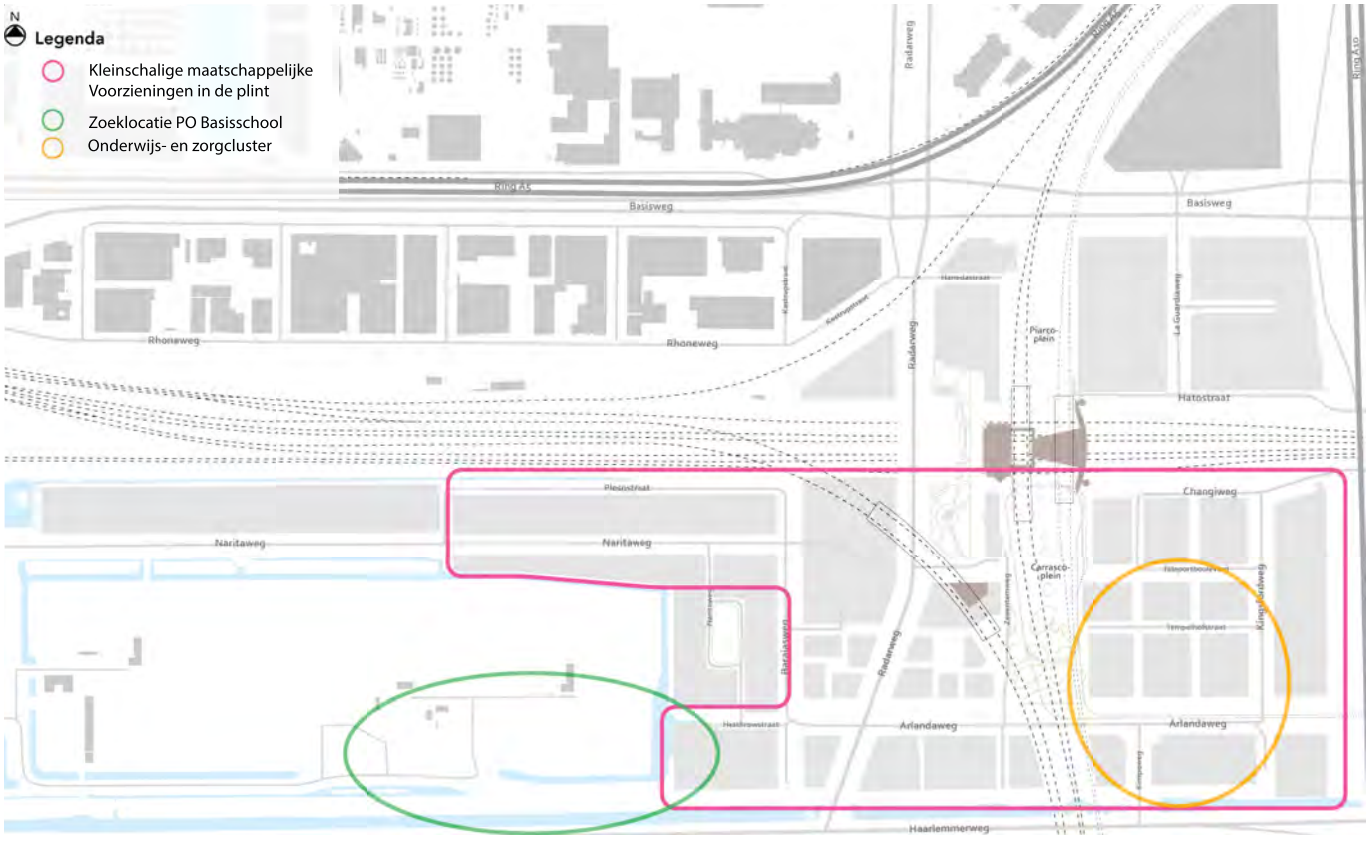
De verschillende buurten variëren in stedenbouwkundige opzet maar ook in doelgroepen, woningomvang en segmentering. De gewenste mix aan bewoners vertaalt zich ook in een mix van woninggroottes, met een gemiddelde van 60 - 65 m² gebruiksoppervlaktes (GO) per woning. Omdat Sloterdijk-Centrum zich nog moet bewijzen als woonmilieu is het toevoegen van middensegment en vrije sector van belang om huishoudens te trekken die zich hier langdurig willen vestigen.

4.3 Maatschappelijke voorzieningen

Sloterdijk-Centrum groeit door naar een inclusieve wijk, waar het voorzieningenaanbod gefaseerd meegroeit met het woonprogramma. Er is nu al een aantal maatschappelijke voorzieningen aanwezig. De hoeveelheid maatschappelijke voorzieningen die er in de toekomst nodig is in Sloterdijk-Centrum is afhankelijk van het aantal woningen dat er uiteindelijk gerealiseerd wordt en de fasering van de ontwikkelingen. Maatschappelijk programma kan worden opgenomen in de nu nog lege en nog uit te geven ontwikkelkavels of bij transformaties worden geïntegreerd. Dit draagt bij aan functiemenging op blokniveau en verlevendiging van de plinten. Hierdoor ontstaan laagdrempelige ontmoetingsplekken die de sociale cohesie en community-building in Sloterdijk-Centrum kunnen bevorderen.

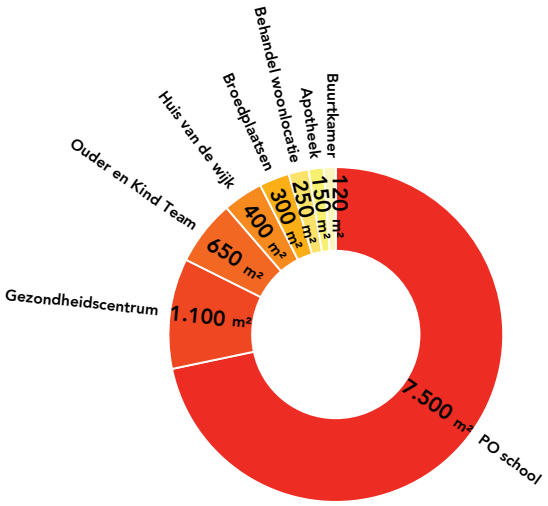
Voor de ontwikkeling van het programma in de eindsituatie tot ca 7.500 woningen is 13.400 m2 BVO aan maatschappelijke voorzieningen nodig met 35.750 m2 aan buitenruimte en 169.596 m2 aan groen. Voor deze laatste twee speelt het aangrenzende Park Spieringhorn een belangrijke rol. (zie ook het Plan Openbare Ruimte)

Maatschappelijke voorzieningen Sloterdijk-Centrum ▼



in de zoekgebieden zijn nog uit te geven kavels aanwezig waarvan de ontwikkeling in de hand van de gemeente is. Daardoor kan worden verzekerd dat gebouwde maatschappelijke voorzieningen een plek kunnen krijgen binnen het gebied, mocht het niet lukken deze te integreren in transformaties.

Voor de ontwikkelingen van het woningbouwprogramma in de eerste fase van de ontwikkeling (tot ca. 4.250 woningen) zijn in het diagram hiernaast het benodigd aantal m² voorzieningen aangegeven. Te verdelen in:



Benodigd aantal m² BVO maatschappelijke functies (bij 4.250 woningen)

Alles-in-één school

Voor Sloterdijk-Centrum zijn twee Alles-in één scholen gepland (beide ca. 3.750 m² BVO). Een Alles-in-één school is onderwijs- en opvangvoorziening met een basisschool, gymzaal, kinderopvang en naschoolse opvang. Voor één school is een locatie gevonden in de Haarlemmervaartbuurt. Voor de tweede school wordt gezocht naar mogelijkheden in Park Spieringhorn, omdat een ontwikkeling elders in Sloterdijk-Centrum sterk afhankelijk is van diverse externe factoren.

Buurtkamer, Huis van de Wijk, OKT

Voor de Buurtkamer, Huis van de Wijk, Ouder- en Kindcentrum en het Gezondheidscentrum wordt gezocht naar locaties in het zoekgebied op de kaart op pagina 34. Er wordt primair gekeken naar de buurten 'Stationsbuurt-Zuid', 'Barjasplantsoen' (noordelijke blokken), het oostelijk deel van Naritalaan-Oost en het westelijk deel van de Haarlemmervaartbuurt. Ook worden er kansen gezien in Stationsbuurt-Oost. Maar dit heeft echter niet de voorkeur omdat deze niet in het gebied liggen waar, in de eerste ontwikkelfasen de meeste woningen komen. Voor de buurtkamer worden kansen gezien voor een combinatie met de in 'Stationsbuurt-Zuid' geplande broedplaats, waarmee de buurtkamer vooral een functie krijgt als ontmoetingsruimte voor bewoners. Het Huis van de Wijk wordt bij voorkeur gecombineerd met het Ouder- & Kindcentrum.

Behandel-woonlocatie

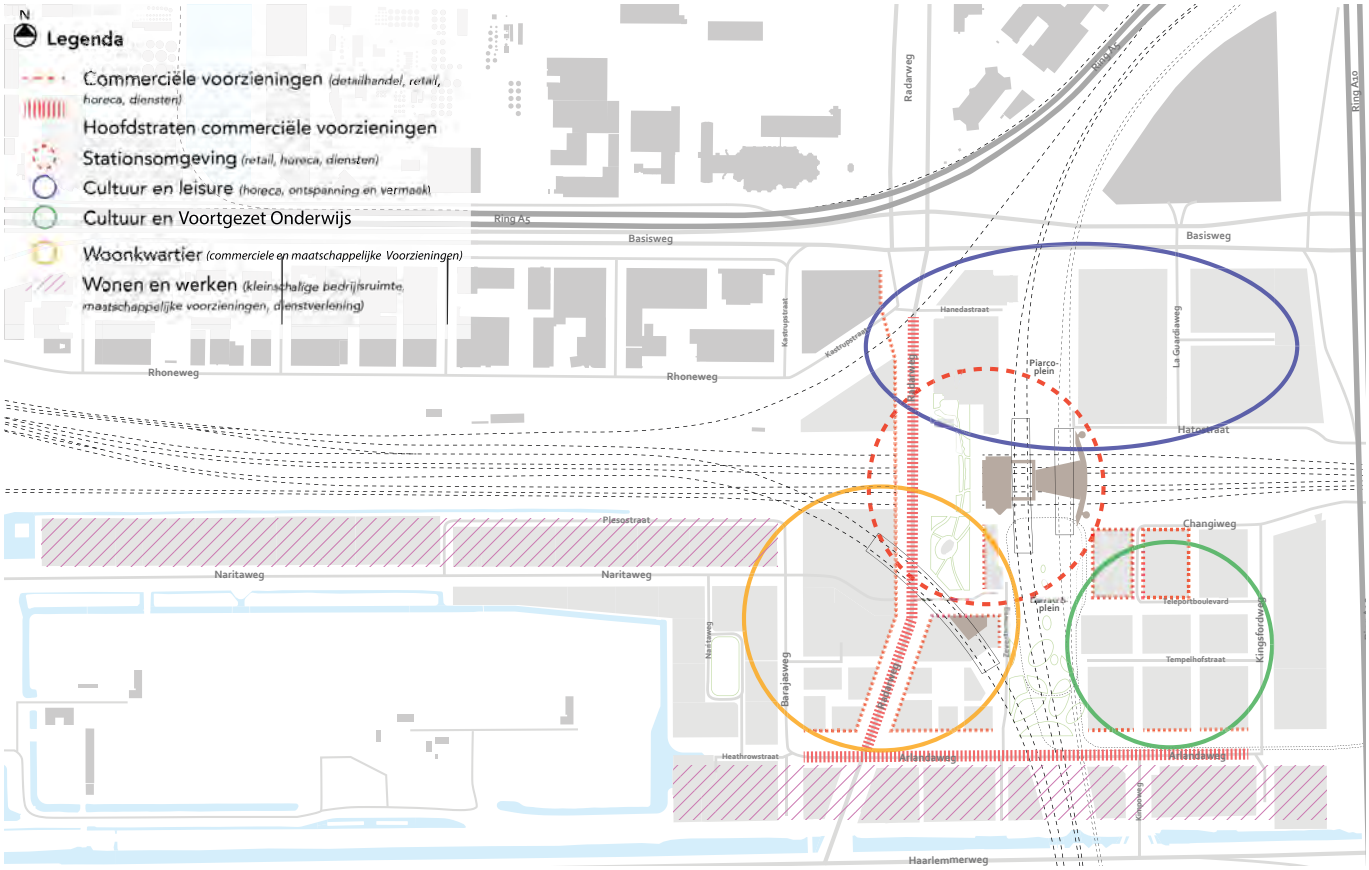
Behandel-woonlocatie is een verzamelnaam voor verschillende soorten woonhuizen waar jonge Amsterdammers onder begeleiding wonen en kan worden opgenomen in een 'normaal' appartementenblok, op een rustige plek, op loopafstand van het Huis van de Wijk. Gezien het groene karakter en de kleinschalige appartementenblokken lijkt de buurt 'Barajasplatsoen' (noordelijke blokken) de meest geschikte locatie. Kansen voor een Behandel-woonlocatie in dit gebied worden verder onderzocht.

4.4 Commerciële voorzieningen

Binnen Sloterdijk-Centrum wordt ruimte gezien voor een groei van commerciële voorzieningen tot circa 27.000 m² BVO aan programma, te verdelen over supermarkten, overige winkelvoorzieningen (voor dagelijkse en niet-dagelijkse behoefte), persoonlijke dienstverlening en publieksambacht, horeca, cultuur- en leisure. Het programma zal zich gefaseerd ontwikkelen in balans met de groei van het woningaantal en andere functies. De verschillende karakters van de buurten lenen zich goed voor het huisvesten van verschillende commerciële programma's.



Referentie
Horeca met uitzicht op de hogere verdiepingen, Aloha, Rotterdam

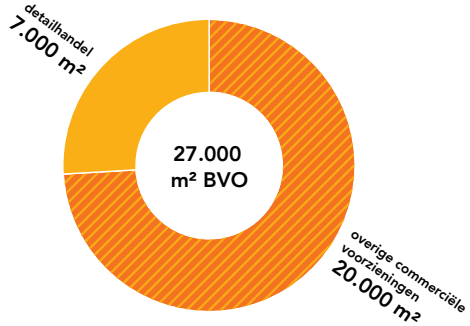


Commerciële en culturele voorzieningen Sloterdijk-Centrum

Op dit moment zijn er in Sloterdijk-Centrum vooral in en bij het station kleinschalige winkels gericht op gemak en snelheid voor de reiziger. Ondernemende pioniers hebben hier plekken gecreëerd die als vliegwiel hebben gediend voor verdere ontwikkeling. Het gebied zal de komende tijd doorgroeien van een 'traffic locatie' tot een hoogstedelijke knoop en één van de winkelclusters van Haven-Stad. Er komt een mix van voorzieningen met zowel aanbod voor reizigers/passanten (gebiedoverstijgend) als bewoners uit Sloterdijk-Centrum en omgeving (dagelijks cluster). Er wordt ingezet op een substantieel aanbod van gebiedoverstijgende voorzieningen om de toekomstige bewoners van Haven-Stad te faciliteren.

Nog meer dan winkels speelt horeca een steeds belangrijkere rol in de ontwikkeling tot een prettig woon- en werkklimaat. Hiervoor worden in het hele gebied kansen gezien: op kruispunten, hoekpanden en pleinen, met een maat en schaal die zich voegt in de context. Aan de zonzijden en in de luwten van gebouwen is er ruimte voor terrassen. Daarnaast lenen de plinten van bestaande gebouwen die zich aan de loop- en fietsroutes bevinden, zich uitstekend voor het openen naar de straat. Hier zijn mogelijkheden voor terrassen en of andere publieke functies. Voor de positionering van de commerciële voorzieningen worden de volgende keuzes gemaakt:

Te realiseren detailhandel en commerciële voorzieningen (exclusief stationsvoorzieningen)



Concentratie commerciële voorzieningen in plinten

Bij de ontwikkeling van Sloterdijk-Centrum hoort ook een breed aanbod aan winkelvoorzieningen van circa 7.000 m² BVO. Omdat hiervoor voldoende draagvlak van bewoners nodig is wordt binnen Sloterdijk-Centrum ingezet op clustering. Hierdoor ontstaat een economisch rendabel en toekomstbestendig voorzieningenaanbod. Detailhandel wordt geconcentreerd in de plinten en op en rondom het station.

Op de hoger gelegen verdiepingen en daken is er ook ruimte voor andere commerciële voorzieningen zoals een sky-bar, spa of fitnesscentrum met uitzicht over de stad. Door de verdere verdichting en het toevoegen van hoogbouw kan een interessant en metropolitaan beeld ontstaan dat juist vanuit de hoger gelegen verdiepingen interessante uitzichten oplevert.

Focus op ‘haak Radarweg-Arlandaweg’.

Rondom de veelgebruikte wandel- en fietsroutes langs de Radarweg en de Arlandaweg bevinden zich op korte termijn een substantieel aantal nieuwe bewoners. De plinten in deze ‘haak’ vormen het kerngebied voor dagelijkse boodschappen in Sloterdijk-Centrum. Daarnaast worden kansen gezien voor op reizigers gerichte detailhandel (to-go karakter) in de plinten van de L-kavels in de Stationsbuurt-Oost. Vanwege de loop- en fietsstromen naar het station en het aanwezige onderwijsprogramma wordt hiervoor voldoende draagvlak verwacht.

In de tenders wordt voor de plinten in deze gebieden gestuurd op een invulling met winkels, horeca en dienstverlening. De fysieke ruimte in de plint moet toekomstbestendig zijn, dat wil zeggen flexibel ingedeeld en aantrekkelijk genoeg om in de tijd andere functies te kunnen huisvesten.

Detailhandel in de plint is goed te combineren met maatschappelijke voorzieningen. Zij genereren extra loopstromen die, met name in de beginfase, het draagvlak voor winkels versterken. In de beginfase kunnen deze in de winkelplint worden gesitueerd, later op een vaste/definitieve locatie ‘net om de hoek’ van de winkelplint of op verdieping. Tijdelijke staanplaatsen in de openbare ruimte kunnen een goede aanvulling vormen op de aangegeven winkelstructuur.

Binnen het gebied zal ook een nieuwe supermarkt (ca.1.800 m² winkelvloeroppervlakte) een plek krijgen, op een zichtbare locatie nabij woningconcentraties en aansluitend op de loopstromen in het gebied. Vanwege de rol als ankerpunt/trekker is deze supermarkt aangewezen op de O-kavel langs de Radarweg.

In een latere fase – wanneer de woningaantallen toenemen - kan het commerciële programma ook worden doorgezet langs de Arlandaweg. In de overige buurten van Sloterdijk zijn – met uitzondering van een eventuele stationsontwikkeling en het leisurecluster aan de noordzijde - commerciële voorzieningen niet gewenst. Hier is wel ruimte voor kleinschalige bedrijfsruimte, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening. Deze kunnen zich zowel in de plinten als op de etages bevinden.





Referentie commerciële plinten
Chapelle International, Parijs

Cultuur en leisure in de noordelijke stationsbuurten

De komst van Ven als multifunctioneel programma met leisure, horeca en congresfaciliteiten vormt een aanjager voor de ontwikkeling van de Stationsbuurt-Noord en de Centrale Stationsbuurt. Hier kan het kantorenprogramma worden aangevuld met voorzieningen als horeca, ontspanning en vermaak en leisure. De Hatostraat is hierbij kansrijk vanwege de betekenis als route voor het langzame verkeer, het relatief groene karakter en de gunstige ligging ten opzichte van de zon. De situering van dergelijke voorzieningen in een plint kan een boost geven voor het hele gebied. Daarnaast zijn er kansen voor grootschalige voorzieningen die een heel gebouw of een hele plot beslaan. Te denken valt aan een fitnesscentrum, muziektheater een bioscoop, of een cultuurcentrum van formaat. Hiermee ontstaat ook een kans om de drukte uit Amsterdam te spreiden. Extensieve vormen van leisure of auto-aantrekkende functies worden uit Sloterdijk-Centrum geweerd.

Cultuur en onderwijs in Stationsbuurt - Oost

In de Stationsbuurt-Oost bevinden zich momenteel kantoren en een aantal instellingen voor hoger onderwijs (HMC, TIO, ROC). Dit aanbod kan worden versterkt met voorzieningen voor cultuur en educatie. Hierbij kan worden gedacht aan functies zoals een theater, lezingenruimte, galerie etcetera. Tevens worden er mogelijkheden gezien en ruimte gemaakt voor Edutainment (Education Entertainment).



Spark, door OVG Real Estate herontwikkeld (opgeleverd in 2017)

Rondom het station

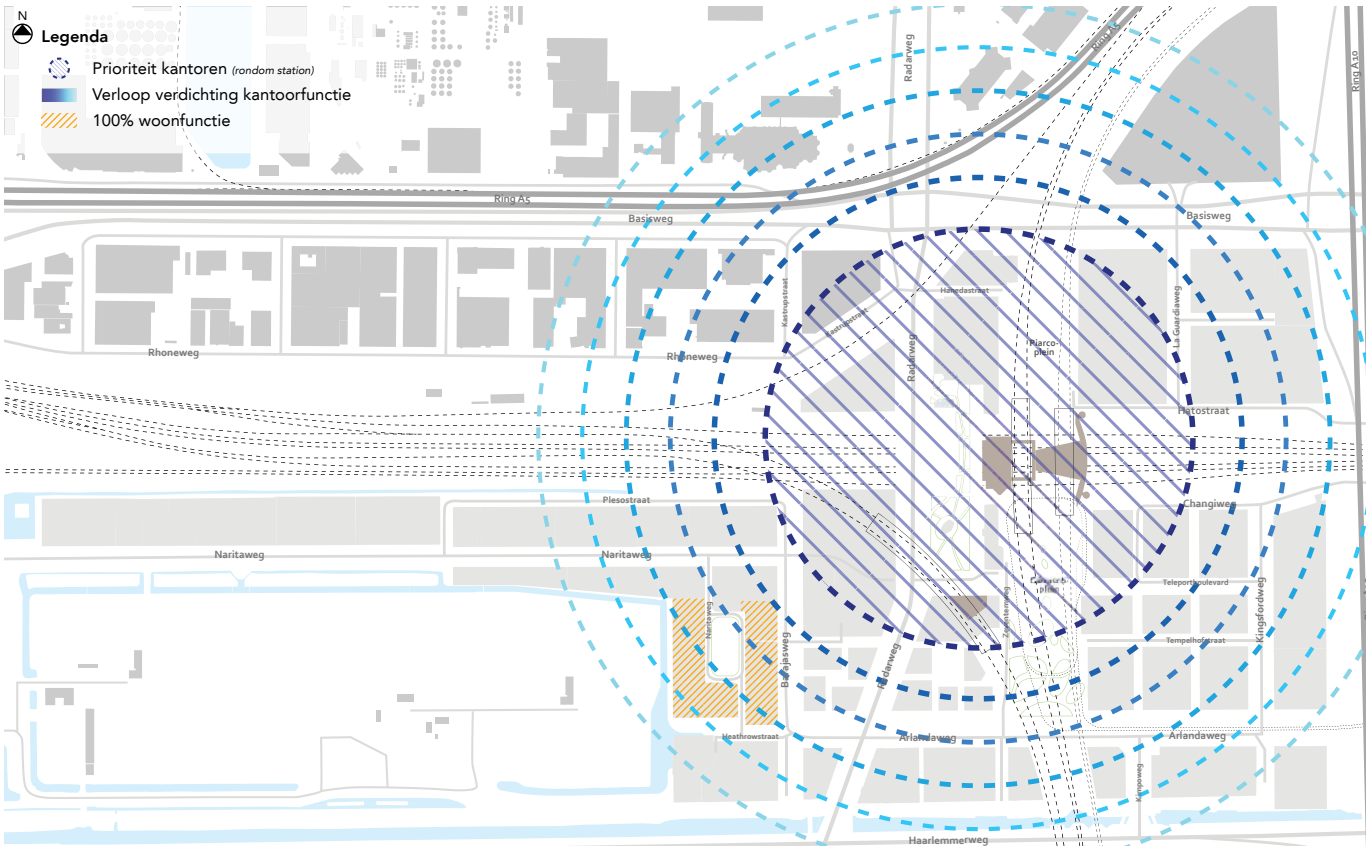
Door de concentratie van commerciële voorzieningen in de plinten in de aanloopstraten, en de verdichting hieromheen, wordt het station een vanzelfsprekend onderdeel van het hoogstedelijk gebied. Er wordt onderzocht of het mogelijk is een stedelijk programma op het station toe te voegen, in samenhang met mogelijke stationsontwikkeling. Deze eventuele groei wordt beschouwd als aanvullend op het eerder genoemde programma van 27.000 m² BVO voor Sloterdijk-Centrum. Belangrijk is dat dit zowel functioneel als fysiek goed aansluit op de hierboven beschreven structuur van winkels gekoppeld aan belangrijke verbindingen en er voldoende draagvlak voor is. Daarnaast zou het toevoegen van een gebiedoverstijgende culturele instelling een waardevolle toevoeging zijn in het stationsgebied.

4.5 Kantoren

De afgelopen jaren is de leegstand van kantoren in Sloterdijk-Centrum sterk gedaald, van circa 30% in 2012 naar circa 18,2% op 1 januari 2020. Deze daling is te verklaren door transformaties van leegstaande kantoorpanden tot hotels èn door de aantrekkende kantorenmarkt. Het is de verwachting dat de leegstand in 2020 verder afneemt.

De focus in Sloterdijk-Centrum ligt de komende jaren vooral op het toevoegen van de woonfunctie in combinatie met maatschappelijke en/of commerciële voorzieningen in de plint. Er moet echter wel voldoende ruimte beschikbaar blijven voor kantoren/bedrijven die zich graag willen vestigen in het gebied. We zien een toenemende interesse voor transformatie van en naar kantoorfunctie. Er is in de eindsituatie in Sloterdijk-Centrum ruimte voor circa 330.000 m² BVO kantoren (bestaand en nieuw) in het gebied. De focus ligt de komende jaren op kwaliteitsverhoging van bestaande kantoorgebouwen en vervanging door nieuwe, kwalitatieve kantoren. Hierdoor ontstaat een diversificatie van het huidige aanbod van kantoorfuncties en werkplekken.

Voor de gewenste mix in het gebied is het belangrijk dat kantoren landen op de juiste plek. Dit werkt twee kanten op, ook voor kantooreigenaren en huurders worden functiemenging in de directe omgeving, bereikbaarheid per fiets



Functiemix in Sloterdijk-Centrum: rondom het station hebben kantoren een groter aandeel in de mix ▼

en OV en hoge kwaliteit van de openbare ruimte steeds belangrijker. Dit maakt Sloterdijk-Centrum, als toekomstig multimodaal knooppunt van Haven-Stad, een zeer aantrekkelijke vestigingslocatie voor kantoren en bedrijven. Daarom wordt prioriteit gegeven aan kantoorontwikkelingen in de eerste linie, een straal van circa 300 meter rondom het station. Uitbreidingen op verdere loopafstand van het station zijn op dit moment niet gewenst. Pas wanneer er rondom het station een intensief en hoogwaardig gemengd cluster is ontstaan, kan worden overwogen ook kantoren toe te voegen buiten de eerste linie.

De gemeente onderzoekt samen met de NS, ProRail en Vervoerregio in welke zin een stedelijk programma - aanvullend op het programma in deze visie - op de stationslocatie in diverse opzichten een verbetering van dit centrale gebied te weeg kan brengen.

Voor de invulling van het kantorenprogramma gelden de volgende uitgangspunten:

- De focus ligt op het aantrekken van kleine, creatieve bedrijven die gebruik maken van flexibele werkplekken in gebouwen die meerdere huurders huisvesten;
- Gebouwen met slechts één huurder zijn bespreekbaar, mits er een levendige plint wordt gerealiseerd;
- Toekomstbestendige kantoren: modulair en flexibel/adaptief, kwalitatief en duurzaam (energieneutraal). Gebouwen moeten dusdanig ontworpen zijn dat ze eenvoudig van bestemming kunnen wijzigen. Hierbij is de footprint van het gebouw een aandachtspunt;
- Voor het verkrijgen van een prettig woon-/werkklimaat zijn actieve en transparante plinten noodzakelijk, gevuld met programma dat aansluit bij het gemengde programma van het stationsgebied;
- Architectonisch van een hoog niveau voor het verkrijgen van een hoogwaardig woon-/werkklimaat;
- Verduurzamen van bestaande kantoren.

4.6 Hotels

De strategische ligging van Sloterdijk-Centrum maakt het voor veel toeristen een aantrekkelijke locatie om te overnachten. De afgelopen jaren zijn er – vooral in de stationsbuurten – veel hotels toegevoegd door transformatie van leegstaande kantoorpanden naar hotelfunctie. Enkele voorbeelden hiervan zijn Holiday Inn, het Meininger hotel en het Park Inn by Radisson hotel in evenementencomplex Ven. Hiermee is het maximum metrage hotelfunctie van 80.000 m² uit het bestemmingsplan bereikt.



Toekomstbeeld kantoren
The Flow, Houthavens Amsterdam door MVSA

Om een evenwichtige menging van programma en doelgroepen in het gebied te realiseren, ligt de focus de komende periode op het toevoegen van woningen en bijbehorende stedelijke voorzieningen. Er zullen geen hotels en extended-stay faciliteiten worden toegevoegd in Sloterdijk-Centrum. Dit sluit aan op het uitgangspunt van het overnachtingsbeleid van de gemeente Amsterdam. Voor wat betreft de huidige hotelvoorraad wordt er ingezet op een kwaliteitsslag en een diversificatie van het – nu relatief eenzijdige - aanbod. Door het toevoegen van unieke voorzieningen en luxere faciliteiten worden de bestaande hotels ook aantrekkelijk voor andere doelgroepen. Deze verbreding van het hotelaanbod vormt een aanwinst voor het gebied.

4.7 Sport en spel

Bij de ontwikkeling van het gewenste hoogstedelijk (woon)gebied horen ook voorzieningen voor sport en spel. Hiervoor zijn gemeentelijke normen ontwikkeld, waarin is aangegeven hoe-



7.600 m²
sport in de openbare ruimte



3.800 m²
spelen in de openbare ruimte

ca. 26 speelplekken



7.650 m²
speelveld in de openbare ruimte

ca. 8 speelvelden

Benodigde sport en speelplekken in openbare ruimte bij volledige transformatie van het gebied

veel oppervlak voor deze functies moet worden gereserveerd. Vanwege de druk op de ruimte in Sloterdijk-Centrum wordt de kwantitatieve informele sport en spel norm niet gehaald.. Daarom wordt ingezet op een hoge kwaliteit en multifunctioneel gebruik van de groene ruimte. De norm voor de georaniseerde sport wordt wel gehaald . Daarnaast wordt ook informele sport- en spelruimte gerealiseerd in het aangrenzende Park Spieringhorn.

Buiten de ruimte voor georganiseerde buitensport is er een behoefte aan 'sportieve openbare ruimte'. Hierbij gaat het om een verweving van sport, spelen en bewegen in de openbare ruimte. Hiervoor zijn veel kansen in de buurt, zoals in de pocketparks in de Stationsbuurt-West, in het profiel van de Arlandaweg & Hatostraat of onder de spoorviaducten. Hierbij kan ook worden aangesloten op de verbindende sportieve en recreatieve routes in de Brettenzone (bijv. Brettenpad-Seineweg-Arlandaweg-rondje Westerpark). Deze voorzieningen dragen bij aan de ontmoeting, levendigheid en veiligheid in de buurt en aan een prettig en ontspannen leefklimaat, juist ook in een dicht stedelijk gebied. Voor het beoogd aantal woningen is in totaal circa 11.500 m² BVO aan in sport en speelvoorzieningen in de openbare ruimte nodig, waaronder tenminste vier grotere speelvelden en vier urban-sportvelden. Kansen voor inpassing worden verder onderzocht. Daarbij wordt ook het Park Spieringhorn betrokken aangezien daar meerdere informele sport- en spel mogelijkheden komen.

Ook de (anders) georganiseerde buitensport zal zich met name bevinden buiten Sloterdijk-Centrum, in Park Spieringhorn. Dit park wordt ontwikkeld tot een volwaardig stadspark. Hierbij hoort het beter bereikbaar en toegankelijk maken, zoals door de realisatie van nieuwe noord-zuidverbindingen over de Haarlemmerweg en het verlengde fietspad over de Arlandaweg. Maar hierbij hoort ook het intensiveren door het vergroten van de recreatieve mogelijkheden en het mogelijk toevoegen van maatschappelijk programma zoals een basisschool en binnensportaccommodatie (sporthal). Met dat laatste wordt invulling gegeven aan de opgave voor binnensport, maar kan ook worden voorzien in de behoefte aan gymzalen voor de te realiseren basisscholen in Sloterdijk-Centrum.

Intensivering van Park Spieringhorn is mogelijk, maar heeft zijn grenzen. Na Sloterdijk-Centrum zal de groei van Haven-Stad doorgaan. Voor de opvang van deze (sport)druk is het nodig om breder te kijken en deze waar mogelijk te spreiden. Zo wordt er - naast de herontwikkeling van Park Spieringhorn ingezet op een recreatie-, beweeg- en sportlandschap dat de gehele Brettenzone en delen van het Westerpark beslaat.

In afstemming met andere projectgebieden binnen Havenstad wordt integraal gekeken hoeveel en waar voorzieningen voor binnen- en buitensport kunnen worden ingepast. Voor de nieuwe bewoners van Sloterdijk-Centrum is circa 7.600 m² BVO aan voorzieningen voor binnen- en buitensport nodig. Wederom speelt Park Spieringhorn hierin een belangrijke rol.

4.8 Kunst en cultuur

In de omslag naar een hoogstedelijk gebied speelt het toevoegen van kunst en cultuur ook een belangrijke rol. Kunst- en cultuurinitiatieven zijn van grote waarde voor het leefklimaat in een gebied. Het toenemende aantal bewoners en bezoekers in Sloterdijk-Centrum biedt kansen voor versterken van cultuur en kunst in het gebied. Initiatieven die uit het gebied komen worden waar mogelijk ondersteund. Hierin zal ook de samenwerking worden opgezocht met partners in het gebied. Vanuit de gedachte dat er maak- en publieksruimtes nodig zijn, wordt nadrukkelijk ruimte geboden aan broedplaatsen.

Broedplaatsen

In Sloterdijk-centrum wordt ruimte geboden aan broedplaatsen, omdat broedplaatsen identiteit geven, voor community-building zorgen en het gebied de mix geven die bij Sloterdijk-Centrum past. Er zijn maak- en publieksruimtes nodig in het gebied. Nabij het station is een grote trekker als een podium denkbaar, verder zijn er in de buurten kleinere clusters met ateliers mogelijk.

Cultuurprogrammering

De transformatie van Sloterdijk heeft de afgelopen jaren (2013-2018) geleidelijk en vrij synergetisch plaatsgevonden. Er is ruimte geboden aan tijdelijke initiatieven zoals BRET, waar programmering plaatsvindt op gebied van o.a. muziek, workshops en (openlucht) filmvertoningen. In de Tuin van BRET zijn er circulaire creatieve bedrijven en de eerste wijngaard van Amsterdam gevestigd. Andere culturele initiatieven hebben een meer pop-up achtig karakter, zoals toneelvoorstellingen in de stationshal of een lunchconcert in kader van het grachtenfestival. Dit soort initiatieven blijft welkom in het gebied.

Kunst in de openbare ruimte

Het kunstwerk '178 bottles, 1 message' staat symbool voor de transformatie op het vernieuwde Orlyplein (zie afbeelding op pagina 41). Het doel is het aantal kunstwerken in de openbare ruimte uit te breiden op strategische plekken. Een voorbeeld daarvan is kunst als middel om de onderdoorgangen onder de A10 veiliger en aantrekkelijker te maken en de entree naar Sloterdijk-Centrum te markeren. Het kunstwerk 'Mirror Mirror' tussen de Arlandaweg en Molenwerf vormt hiervan het eerste voorbeeld.

Niet alle kunst hoeft blijvend van aard te zijn. Juist tijdelijke kunst past heel goed in een gebied dat zo sterk in verandering is. Kunst kan dan meebewegen met de verandering van het gebied. Het wordt daardoor niet statisch maar verrassend en divers. Door tijdelijke kunstwerken op steeds weer andere plekken te plaatsen, worden mensen verrast en leert men het gebied steeds beter kennen. Voornemen is dan ook om een aantal kunstmanifestaties te houden met beeldende kunst en streetart op een aantal locaties. Hierbij is de samenwerking met bedrijven en bewoners essentieel. De komende 10 jaar wordt hier door de gemeente in geïnvesteerd. Als het gebied zich verder heeft ontwikkeld en de buurten vorm hebben gekregen, is het belangrijk om blijvende kunst toe te voegen op de openbare verblijfsplekken.

Cultuur in nieuwbouw

Om een goed stedelijk milieu te creëren wordt in de bestaande en nieuwe gebouwen ruimte gereserveerd voor een gevarieerd cultureel programma. Bij tenders of gronduitgiftes wordt per kavel gekeken hoe in de uitvraag ruimte kan worden geboden aan cultuur. Een voorbeeld hiervan is de broedplaats in een van de blokken op de O-kavel. Hier komt een plint met ateliers en een gemeenschappelijke ruimte. Ook op de N-kavel zal sprake zijn van culturele programmering in de plint gedurende de eerste 5 jaar na oplevering van de woongebouwen. Voor de L-kavel zal in de uitvraag een metrage worden aangeboden voor een culturele functie. In het geval van transformatie wordt samen met de gebouweigenaren gekeken in hoeverre cultuur een rol kan spelen in de programmatische invulling.

Placemaking

Placemaking is noodzakelijk om de van oorsprong monofunctionele kantoorlocatie op de kaart te zetten als aantrekkelijk woon- en werkgebied. Niet alleen de komst van hotels, voorzieningen en een fraaie openbare ruimte op het Orlyplein, maar ook originele – al dan niet tijdelijke - toevoegingen geven het gebied de kleur, smaak en de vrolijkheid die het eerder miste. Placemaking kan zowel fysieke als niet-fysieke elementen omvatten. Het gaat om het toevoegen van functies, sfeer, kleur en reuring. Een voorbeeld hiervan zijn de tijdelijke padelbanen op de J-kavel waar ruimte wordt geboden om te sporten en een levendige plek ontstaat op een nog niet uitgegeven terrein. Maar ook BRET en de Tuin van BRET, en de tijdelijke school op de H-kavel zijn voorbeelden van tijdelijke toevoegingen aan het gebied. Veel initiatieven vinden plaats vanuit gebruikers in het gebied zelf. Zo is onder andere de Facebook-pagina 'Sloterdijk Stad' en Chainels opgericht en worden er door ondernemers zoals BRET regelmatig evenementen georganiseerd die bijdragen aan de levendigheid in het gebied (openluchtfilm, theater, workshops, dansfeesten).

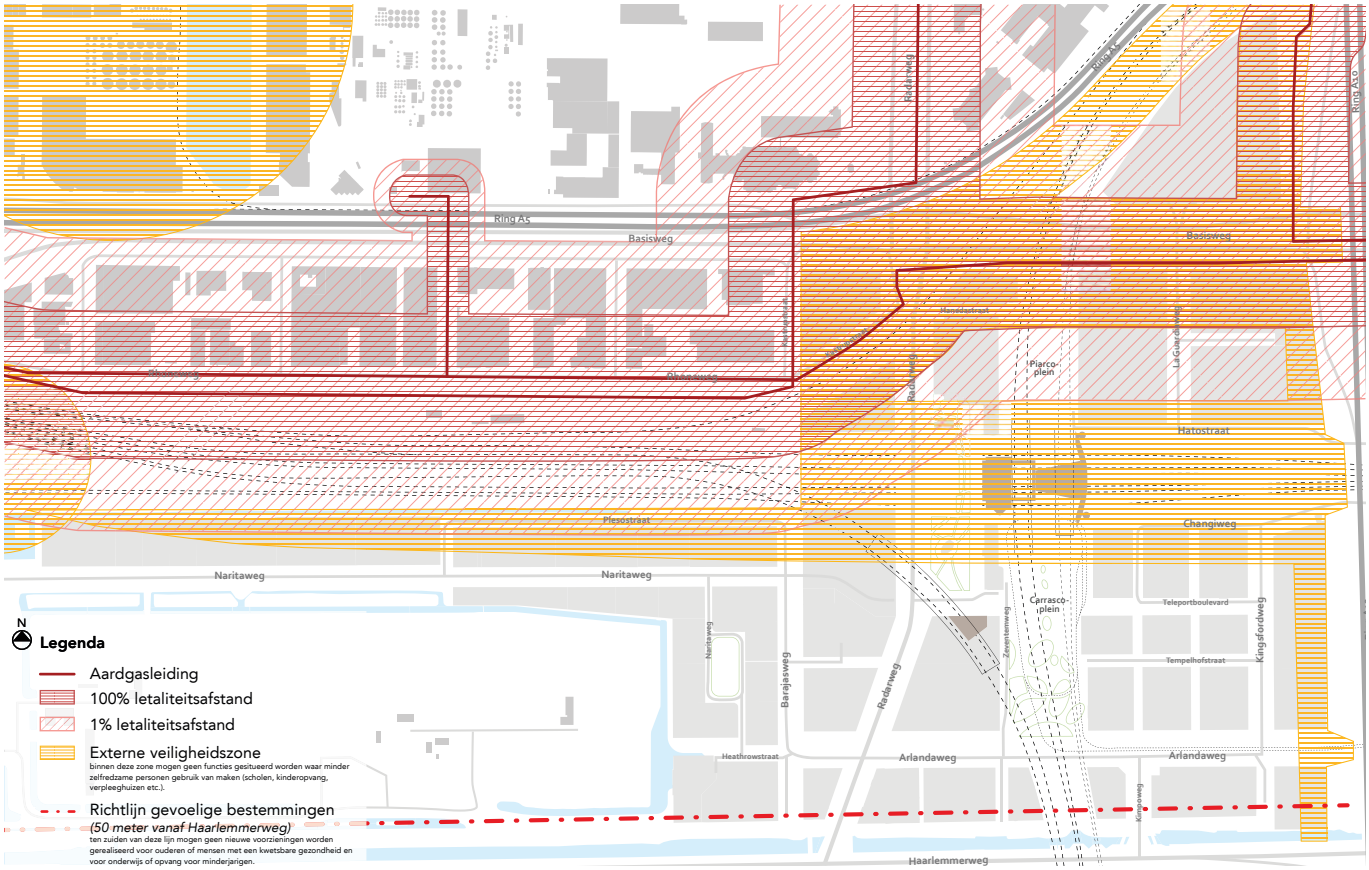
De komende jaren wordt placemaking vooral ingezet voor het aantrekken van mensen die het gebied nog niet kennen en voor het creëren van een aangenaam woon- en werkklimaat in het gebied. Door strategische communitybuilding krijgt de plek of buurt samenhang in relatie tot de omgeving en de bewoners, zodat deze gaat leven en als prettig ervaren wordt. Sloterdijk-Centrum zal geleidelijk een volwaardig deel van Amsterdam worden.



Kunstwerk '178 bottles, 1 message' op het Orlyplein

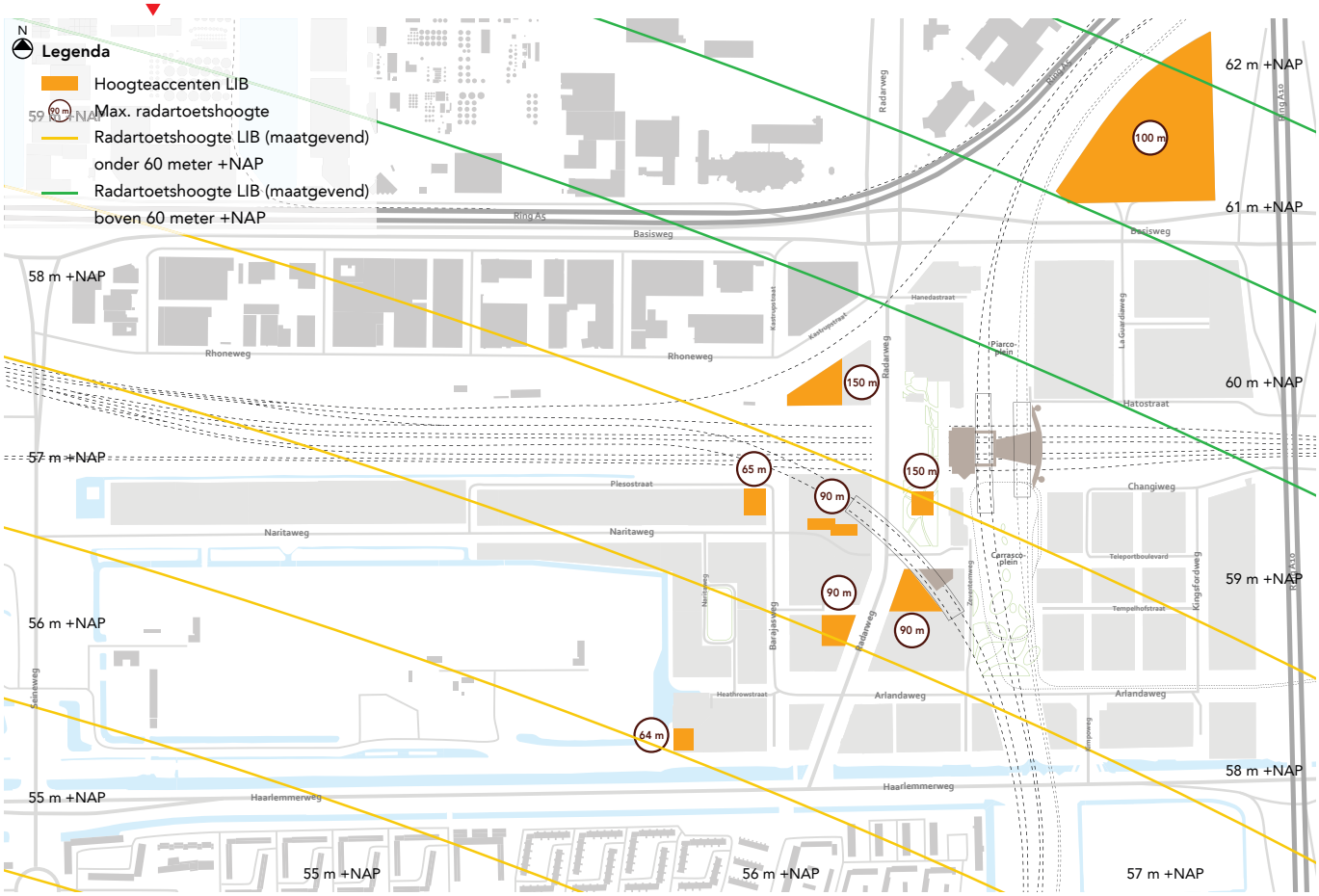


Placemaking initiatief BRET, 2017



Externe veiligheid

Uitzonderingslocaties van LIB.



5 Omgevings- & technische aspecten gebied

5.1 Gezonde leefomgeving

IWe gaan ons sterk maken voor een gezonde leefomgeving in Sloterdijk-Centrum en maken de negatieve invloed op gezondheid zo klein mogelijk. De openbare ruimte richten we zo in dat het de gezondheid bevordert en we laten ons inspireren door Kernwaarden Gezonde Leefomgeving van de GGD Nederland (2018) en Gezond020 (Gemeente Amsterdam; 2020). Rustige (groene) plekken worden afgewisseld door prettige, levendige ontmoetingsplekken. Het openbaar vervoer in Sloterdijk-Centrum is al sterk, maar de inzet is om de voet- en fietspaden laagdrempelig en aantrekkelijk (actief vervoer) te maken en het groen in de openbare ruimte en de groenverbindingen daartussen maken integraal onderdeel uit van de ontwerpopgave om tot een gezonde leefomgeving te komen. We denken er goed over na hoe we Sloterdijk-Centrum een levensloopbestendige woon- en leefomgeving ontwikkelen. Er zal aandacht zijn voor het zoveel mogelijk creëren van aangename zijden voor de woningen die in Sloterdijk-Centrum ontwikkeld gaan worden. Dat wil zeggen dat het streven is dat iedere woning ook een zijde bezit waar rust (stille zijde), gezond buitenlucht en een aangename, bij voorkeur groene/natuurlijke, uitzicht aanwezig is en anders directe toegang tot vanuit het gebouw. In de nabijheid van locaties waar veel minderjarigen samenkomen, zoals onderwijs- en opvangvoorzieningen maar ook speelplekken zullen geen technische voorzieningen, denk aan trafo's, onderstations etc, geplaatst worden met een elektromagnetisch veld hoger dan 0,4 microtesla.Verder kunnen kinderen kiezen uit een ruim aanbod aan (uitsluitend) rookvrije speelplekken in de omgeving, inclusief schoolpleinen en ongezond eetaanbod wordt zo mogelijk geweerd in de directe omgeving van de school- en opvangvoorzieningen.

5.2 Windklimaat

In Sloterdijk-Centrum gaat een aanzienlijke verdichting plaatsvinden. Door het toevoegen van hoge gebouwen ontstaat een windgevoelig gebied. Er zijn geen wettelijke regels ten aanzien van windhinder, maar onderzoek kan aantonen wat de effecten zijn op de omliggende ruimte voor de functie lopen of de functie verblijven.

Om het windklimaat in beeld te brengen moet er in de fase van stedenbouwkundig plan en massa-studie al onderzoek worden gedaan naar de effecten van de hoogbouw (> 30 meter) op de directe omgeving. De gemeente doet dit op haar eigen kavels, bij transformaties is dit de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar. Hierdoor kunnen al in een vroeg stadium oplossingen worden geïntegreerd in het gebouwontwerp en kunnen aanpassingen of toevoegingen in een latere ontwerpfase worden voorkomen.

De opbouw en positionering van de bouwblokken speelt een grote rol in de effecten veroorzaakt door wind. Zo is er in de verkaveling van de stationsbuurten gekozen om de hoogteaccenten terug te leggen ten opzichte van de plint. Dit heeft een positieve uitwerking op het windklimaat. Ook in de openbare ruimte zijn er kansen, zo worden er op strategische plekken groene wintervaste struiken of bomen toegepast die de wind kunnen opvangen.



Windtunnel onderzoek kavel O - Blok 9B

5.3 Geluid

In Sloterdijk Centrum is sprake van geluidbelasting door spoorweglawaai, wegverkeerslawaai en industrielawaai. De realisatie van nieuwe gevoelige bestemmingen in dit gebied is daarom mede afhankelijk van de vraag in hoeverre kan worden voorzien in een aanvaardbare akoestische situatie. Sloterdijk-Centrum zal in de toekomst een geluidbelaste locatie blijven.

MER Haven-Stad, spelregelkader en omgevingsfoto

De ontwikkeling van Sloterdijk-Centrum is onderdeel van het programma Haven-Stad. Hiervoor is een milieueffectrapport (MER) opgesteld, waaruit blijkt dat de ambities van Haven-Stad alleen gehaald kunnen worden wanneer niet rigide maar flexibel en gebiedsgericht met het geluidbeleid wordt omgegaan, waarbij de kwaliteit van de leefomgeving voorop staat en zo nodig wordt voorzien in compensatie.

Planologisch regime

Binnen het plangebied zijn meerdere vigerende bestemmingsplannen van kracht. Te weten: bestemmingsplan Sloterdijk (2013), Barajasbuurt e.o. (2020) Heatrowstraat 10-12 (2020) en L-midden) (2020 Al deze plannen sorteren voor op de herontwikkeling van Sloterdijk Centrum. Bij deze plannen wordt uitgebreid stilgestaan bij het aspect geluidhinder. Daarbij is vastgesteld dat voor vrijwel het gehele plangebied sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden door één of meer geluidbronnen. Bij alle vigerende bestemmingsplannen zijn daarom hogere grenswaarden vastgesteld en zijn aanvullende regels opgenomen waardoor indien nodig kan worden voorzien in dove gevels. In sommige delen van het plangebied is de vestiging van geluidgevoelige functies uitgesloten.

Conclusie geluid

Op grond van de bekende informatie in de MER Haven- Stad en zal het voor de verdere ontwikkeling van Sloterdijk Centrum noodzakelijk zijn hogere waarden vast te stellen voor een groot deel van de nieuwe woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen omdat geluidreducerende maatregelen naar verwachting niet effectief of haalbaar zullen zijn.

Indien de geluidbelasting hoger blijkt dan de maximaal vast te stellen hogere waarde, moet door middel van toepassing van dove gevels of bijvoorbeeld het tactisch plaatsen van afschermende bebouwing worden voorzien in een aanvaardbare geluidssituatie. Nader akoestisch onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden in relatie tot geluidhinder zal hier meer duidelijkheid over moeten geven. Daarbij dient tevens aandacht te zijn voor compensatie, zoals neergelegd in het spelregelkader Haven-Stad. Vooralsnog kan het programma, neergelegd in deze visie, worden gerealiseerd. Echter zal per ontwikkeling moeten worden bezien welke geluidmaatregelen ter plaatse noodzakelijk zijn.

5.4 Omgevingsveiligheid

Een veilige en gezonde leefomgeving vergroot de maatschappelijke en economische waarde van een gebied. De inrichting van de omgeving speelt hierbij een belangrijke rol. Zeker in een compacte stad als Amsterdam. Functies als wonen, werken, vervoer en recreatie liggen dicht bij elkaar en dat brengt risico's met zich mee. Onderzoek naar omgevingsveiligheid bij gebiedsontwikkeling brengt deze risico's en de eventueel benodigde maatregelen om deze risico's te beheersen in beeld.

Ook de ontwikkeling van Sloterdijk-Centrum van kantoor- en werkgebied naar een hoogstedelijk gemengd gebied met wonen, werken en voorzieningen vraagt vanuit het oogpunt van omgevingsveiligheid grote zorgvuldigheid. In Sloterdijk-Centrum liggen diverse risicobronnen die vanwege het transport van gevaarlijke stoffen een gevaar kunnen vormen voor aanwezigen in het gebied. Het gaat om meerdere ondergrondse hogedruk aardgasleidingen, spoortrajecten en wegen. De twee belangrijkste componenten die vanuit de huidige wetgeving getoetst worden in het kader van omgevingsveiligheid zijn het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico.

Waarborgen van veiligheid in de fysieke leefomgeving

In het gebied Sloterdijk Centrum wordt gestreefd naar het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit. Het ontwikkelen en beheren van een veilige fysieke leefomgeving is daar een onderdeel van. Daarom is het waarborgen van de veiligheid van de fysieke leefomgeving een onderdeel van de integrale belangenafweging bij de besluitvorming.

De fysieke veiligheid van een gebied wordt bepaald door de ongevalsscenario's (crisistypen) die kunnen optreden en daardoor een gevaar vormen voor de omgeving. Het gevolg van een ongevalsscenario bepaalt samen met de kans op

dat ongeval het risico. Er is inzicht nodig in de mogelijke ongevalsscenario's om risico's te kunnen bepalen en wegen en uitspraken te kunnen doen over de verantwoording van de veiligheid van de fysieke leefomgeving. Hiervoor is een eenduidige landelijke methodiek ontwikkeld die door de veiligheidsregio's gebruikt wordt voor het bepalen en afwegen van de risico's in hun regio. Deze methodiek staat beschreven in de handreiking regionaal risicoprofiel. Voor de ontwikkelingen in het gebied Sloterdijk Centrum wordt bij het maken van belangenafwegingen gebruik gemaakt van deze methodiek.

De ongevalsscenario's die het gebied kunnen bedreigen en daardoor gevaar vormen voor de leefomgeving worden geselecteerd. Voor deze scenario's wordt bepaald wat de mogelijke gevolgen voor de omgeving zijn en wat hiervan de impact op samenleving is. Voor het bepalen van de impact wordt gebruik gemaakt van de in de handreiking beschreven systematiek. Van een ongevalsscenario wordt de impact op de samenleving in een grafiek uitgezet tegen de waarschijnlijkheid (het risicodiagram). Hierdoor wordt inzicht verkregen in het risico maar blijft in beeld wat de ernst van een ongeval is en hoe groot de kans erop is. Risico's van verschillende ongevalsscenario's kunnen op deze manier met elkaar worden vergeleken. De systematiek van het risicodiagram wordt gebruikt als instrument voor het bepalen en waarborgen van de veiligheid bij het maken van afwegingen over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving in het plangebied Sloterdijk Centrum.

Stappenplan voor toets ruimtelijke onderbouwing

Bij elke ontwikkeling moet rekening worden gehouden met de gevolgen van een ongeval bij een risicobron en de mogelijkheden om die te beperken. Door maatregelen kan de kans op een ongeval worden verkleind of kunnen de gevolgen in de omgeving worden beperkt bijvoorbeeld door:

- **Omgevingsmaatregelen:** te denken valt aan beschermingsmaatregelen in de openbare ruimte;
- **Organisatorische maatregelen:** bijvoorbeeld heldere informatieverstrekking, inzicht in vluchtroutes bij calamiteiten;
- **Ontwerpprincipes en maatregelen aan gebouwen:** bijvoorbeeld generieke maatregelen die proactief toegepast kunnen worden aan het begin van het ontwerpproces, als een vorm van 'safe by design' en bouwkundige maatregelen zoals zwaardere constructie, oriëntatie van gebouwen en routing op gebouwniveau. n

Of er maatregelen nodig zijn en welke, is per deelontwikkeling verschillend. Dit is afhankelijk van de specifieke situatie van een deelplan binnen het gebied. De functie, het gebouwd programma, en het aantal gebruikers daarin, en de afstand t.o.v. de risicobronnen is daarbij maatgevend. In de ruimtelijke onderbouwing en de toetsing van de omgevingsveiligheid moet per ontwikkeling de verantwoording voor het groepsrisico en het borgen van de veiligheid worden beschreven.

5.5 Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

Sloterdijk-Centrum valt binnen het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB), maar buiten de LIB-5 (voorheen bekend als 20Ke zone). Binnen dit beperkingengebied geldt een aantal ruimtelijke beperkingen voor ontwikkelingen op het gebied van hoogte, geluid en externe veiligheid (leefbaarheid).

Bij het opstellen van het bestemmingsplan voor Sloterdijk-Centrum in 2013 is al hoogbouw op de plankaart opgenomen. Hiervoor is door het ministerie een ontheffing van het toenmalige LIB afgegeven. In 2015 is het nieuwe LIB van kracht geworden waarin enkele ruimtelijke beperkingen voor dit gebied zijn aangescherpt. De maximale toetshoogten zoals in het nieuwe LIB zijn opgenomen wegen zwaarder dan hoogtes zoals vastgesteld in het bestemmingsplan.

In het nieuwe LIB is voor een aantal bestaande bouwplannen een uitzondering opgenomen op de maximaal toegestane bouwhoogten. Voor Sloterdijk-Centrum zijn dat de acht locaties zoals aangegeven op de afbeelding op de vorige pagina 42.

Uitgangspunt bij de stedenbouwkundige hoofdopzet van de buurten in deze visie is dat de maximale bouwhoogtes binnen de toetsingskaders van het LIB blijven.

Mocht in de toekomst bij de planuitwerking een incidentele situatie voorkomen dat extra hoogte vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenst is, dan zal deze bij de planologische procedure ook moeten worden getoetst door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Zij moet ontheffing verlenen voor de extra hoogte.



Impressie 'Floating Gardens', Heathrowstraat 10-12 door Orange Architects, 2019

Per project zal dan een afwijking moeten worden aangevraagd. De inspectie maakt daarbij onderscheid tussen beperkte afwijkingen van bouwhoogte ten opzichte van zogenaamde radarvlakken. Daarvoor geldt een lichtere procedure. Bij grotere afwijkingen is een uitgebreidere LIB toets nodig. In deze gevallen moet door de Inspectie van ILT ook een Verklaring van Geen Bedenkingen (VVGB) worden afgegeven

Bij de LIB toets wordt met de totale hoogte van een gebouw gerekend vanaf NAP, dus inclusief bouwdelen als technische ruimtes, liftmachinekamers en installaties op het dak.

5.6. Energie

Amsterdam is bezig met een energietransitie. De doelstelling van de gemeente Amsterdam is om open, betaalbaar, duurzaam en toekomstbestendig energiesysteem te realiseren. HIerin is het aardgasvrij maken van de stad speerpunt. Ook voor de transformatie van Sloterdijk-Centrum naar een gemengd woon-werkgebied wordt ruimte gecreëerd voor een organisch en fossielvrij energiesysteem. Hierbij wordt onder andere gebruik gemaakt van de bestaande bronnen en energieinfrastructuur in het gebied.

De gemeente Amsterdam heeft een faciliterende en kader stellende rol in de energievoorziening voor Sloterdijk-Centrum. Ontwikkelende partijen hebben binnen deze kaders de keuzevrijheid om hun eigen energiesysteem vorm te geven. Hierbij is het mogelijk voor de ontwikkelende partijen om gebruik te maken van het in het gebied aanwezige hoge temperatuur warmtenet, of gebruik te maken van andere vormen, zoals bijvoorbeeld Warmte Koude Opslag

Voor Sloterdijk-Centrum is een Energievisie opgesteld waarin de visie en doelstelling met betrekking tot Energie in Sloterdijk-Centrum nader zijn toegelicht. De Energievisie Sloterdijk-Centrum is als Bijlage 9 toegevoegd aan het Bijlagenboek.

Masterplan Energie- en Nutsvoorzieningen Sloterdijk-Centrum (MENS)

De gemeente regisseert via het Masterplan Energie- en Nutsvoorzieningen Sloterdijk-Centrum een efficiënte organisatie van de infrastructuur in de ondergrond. Hierin zijn door middel van ruimtereserveringen in de ondergrond hoofdtracés aangewezen voor de energiebronnen en nutsvoorzieningen die nodig zijn voor de (huidige en toekomstige) energievoorziening in het gebied.

Het gaat hierbij om:

- bestaand gasleidingennetwerk;
- elektriciteitsnet;
- stadswarmtenet gevoed door het AEB;
- lokaal warmte- en koudenet gevoed door lokale bronnen zoals o.a. restwarmte uit datacentra.

Zo is onder andere een interferentiegebied vastgesteld voor de Warmte Koude Opslag (WKO) dat bijdraagt aan het beschikbaar maken van bodemenergie voor alle gebruikers in het gebied.

De vraag naar elektrische capaciteit hangt af van de keuze voor centrale koudelevering of stadskoeling. Bij stadskoeling wordt minder elektriciteit verbruikt omdat geen elektrische koelinstallaties in de panden nodig zijn. Indien koeling met behulp van Warmte Koude Opslag (WKO) gebeurt zal er nog steeds een relevante vraag naar elektriciteit zijn om de bijbehorende warmtepompen aan te drijven, maar deze is wel aanzienlijk minder vergeleken met traditionele airconditioning.

De gemeente neemt een faciliterende rol, ze regelt kaders en reserveert ruimte. De gemeente legt aan projectontwikkelaars de plicht op om bronnen in de toekomst aan te kunnen sluiten op een lokaal warmtenet.

De aanpak van MENS leidt tot het maximaal benutten van de bestaande infrastructuur en ruimte bieden voor lokale collectieve initiatieven, zoals het delen van een WKO. De bestaande gasinfrastructuur kan in de toekomst ingezet worden voor transport van duurzame alternatieven. Op deze wijze ontstaat een open, betaalbaar, duurzaam en toekomstbestendig energiesysteem.

Het Masterplan Energie en Nutsvoorzieningen Sloterdijk-Centrum is als Bijlage 10 toegevoegd aan het Bijlagenboek.

5.7. Water

In 2019 is een watervisie opgesteld voor Sloterdijk-Centrum, Sloterdijk II en Spieringhorn. Hierin zijn de plannen en de invloed op het watersysteem integraal en op langere termijn bekeken. Er wordt beschreven welke opties er zijn om het gebied robuust en klimaatbestendig in te richten. De visie is van toepassing op het integrale watersysteem als onderdeel van Haven-Stad en voor de onderwerpen oppervlaktewater, grondwater, hemelwater en waterkeringen. De Watervisie is opgenomen als Bijlage 11 in het Bijlagenboek.

Integraal watersysteem

Sloterdijk-Centrum maakt deel uit van drie watersystemen:

- de Noordzeekanaalboezem (het deel ten noorden van het spoor);
- de Rijnland-boezem (het deel ten zuiden van het spoor);
- watersysteem De Lange Bretten (Park Spieringhorn).

Voor alle systemen treedt Waternet op als vertegenwoordiger van de beheerder, het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Deze watersystemen worden gescheiden door twee waterkeringen. Voor Haven-Stad wordt ingezet op een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem met als basis een robuust stelsel van nieuwe watergangen tussen de havenbekkens ten oosten en ten westen van de A10. De eerste stap hiervan is de aanleg van een watergang langs de Transformatorweg die door Sloterdijk-Centrum wordt doorgetrokken naar het westen. Hiervoor zijn verschillende tracés mogelijk.

Verder is er in Sloterdijk-Centrum weinig oppervlaktewater en er ontbreekt een fijnmazig net van watergangen. Het water bevindt zich vooral buiten het plangebied. Een voorbeeld hiervan is de Haarlemmervaart. De route begint in Halfweg, maar maakt geen deel uit van een doorgaande vaarroute. Een andere waterloop net buiten de plangrenzen van Sloterdijk-Centrum is de ringsloot rondom Park Spieringhorn.

Grondwater

Voor het plangebied is een grondwatertoets opgesteld. Deze is toegevoegd als Bijlage 12 in het Bijlagenboek.

Op de plekken waar het maaiveld laag ligt zijn er problemen met te hoog grondwater. Bij ontwikkeling dienen de kavels te voldoen aan de grondwaternorm. Dit betekent dat de grondwaterstand bij nieuwe ontwikkelingen met kruipruimtes minstens 90 cm onder maaiveld moet liggen. Wanneer er geen sprake is van kruipruimtes is dat 50 centimeter onder maaiveld in een maatgevende situatie. Om dit te realiseren geldt een voorkeursvolgorde van allereerst aanleg van open water, daarna integraal ophogen, vervolgens grondverbetering en ten slotte de aanpassing van bouwwijze of gebruik. Pas als deze maatregelen onhaalbaar zijn, komt duurzame drainage aangesloten op het polderpeil in beeld.

Hemelwater

Voor het toekomstbestendig hanteren van extreme buien is het programma Amsterdam Rainproof opgericht. Hierin zijn het Piarcoplein (P en R-terrein) en het Carrascoplein benoemd als knelpunt. Ook bij een aantal lager gelegen kavels in het gebied kan het water het gebouw instromen. Buiten het project Sloterdijk-Centrum vormen in de directe omgeving ook de Transformatorweg en de kruising Radarweg/Basisweg een knelpunt. Dit wordt aangepakt door de aanleg van de genoemde watergang en nieuw straatprofiel.

Ingrepen in het watersysteem en toevoeging van verharding dient gecompenseerd te worden in hetzelfde peilgebied. Dit geldt niet voor het plangebied ten zuiden van de primaire waterkering/spoor, waar de watercompensatie voor verhardingstoenames al is geregeld.

Waterkeringen

Vanuit het Deltaprogramma wordt ingezet op een meerlaagse veiligheid. Dit betekent dat er maatregelen nodig zijn in de volgende lagen:

- Laag 1: maatregelen om overstromingen te voorkomen (zoals versterking van dijken, dammen en duinen en rivierverruiming);
- Laag 2: gevolgen van overstromingen beperken via ruimtelijke inrichting;
- Laag 3: gevolgen van overstromingen beperken via rampenbestrijding.

In de MER Haven-Stad zijn de verschillende mogelijkheden onderzocht voor de eerste laag.

Daarin wordt geconcludeerd dat het niet loont om in de periode tot 2029 waterkeringen aan te leggen, te verleggen of te verbeteren. De huidige waterkeringen kunnen met het huidige profiel in stand blijven. In deze periode kan de waterveiligheid vooral worden gevonden in de tweede en derde laag. Voor de tweede laag gaat het om de aanleg van een voldoende hoog maaiveldniveau; de plaatsing van vitale infrastructuur op een hoge plaats in gebouwen of het plaatsen van specifieke vormen van vitale infrastructuur (bijvoorbeeld gezondheidscentra) in gebieden die al hoog liggen of die worden opgehoogd. De derde laag gaat over rampenbestrijding, waarbij men kan denken aan een goede evacueerbaarheid. Hierbij kan Station Sloterdijk een functie hebben als veilige verzamelplek of steunpunt bij evacuaties. Dit vormt namelijk een lokaal hoogste punt (NAP + 6,5 m).

Ingrepen

Er zijn verschillende kansen en oplossingen voor de genoemde wateropgaves:

1. De aanleg van extra watergangen. Deze compenseren de toename van verharding, houden het grondwater laag en vangen het water van extreme buien op ('Rainproof'). Aan de Transformatorweg wordt gestudeerd op het toevoegen van een watergang. Ook is bij de uitwerking van de openbare ruimte in het gebied gekeken naar het toevoegen van kleine watergangen of wadi's. Dit zijn verlaagde, groene delen van het maaiveld die bij hevige regenval tijdelijk dienen als bufferings- en infiltratievoorziening.

2. Het ophogen van het gebied, zoals op de ontwikkelkavels. Dit vindt gefaseerd en per kavel plaats. Bij de kavels die nog niet opgehoogd worden, moet ervoor gezorgd worden dat zich geen hemelwater verzameld. De lager gelegen kavels kunnen veelal op het riool blijven afwateren bij normale buien.

3. Het toepassen van een *'Rainproof'*- inrichting en een vertraagde afvoer van hemelwater. Dit vindt plaats in de vorm van de eis van een 'waterneutrale bouwenvelop' op de ontwikkelkavels en de transformatie-projecten. Maar ook de openbare ruimte wordt waar mogelijk waterneutraal ingericht.

4. Buiten het project Sloterdijk-Centrum zijn er kansen in het verbeteren van het watersysteem in Park Spieringhorn. Hier zijn er twee opties. In de eerste optie houdt het gebied zijn onderbemalen waterpeil, dient het opgehoogd te worden op de ontwikkellocaties en dient watercompensatie te worden aangelegd in eigen gebied. De tweede optie is ontpolderen. Hierbij wordt het water in Spieringhorn in open verbinding gebracht met de Rijnlands Boezem (Haarlemmervaart) en de secundaire waterkering verlegd. Ontpoldering is een duurzame maatregel, omdat de gemaalcapaciteit van de Lange Bretten dan kleiner kan zijn, het water hoog wordt gehouden, bodemdaling wordt beperkt, de boezem wordt vergroot en er grotere watersystemen ontstaan. Inmiddels is gekozen voor de eerste optie.

5.8. Afval

Met de transformatie naar een gemengd werk- en woongebied moet er voor Sloterdijk-Centrum een infrastructuur worden opgezet voor de inzameling van huishoudelijk afval. Binnen het Amsterdamse afvalbeleid zijn er nog veel oplossingsrichtingen denkbaar. De inzameling van afval neemt veel ruimte in beslag. Vanwege de hoge dichtheid en grondprijzen concurreert deze functie met onder andere wonen, bedrijvigheid, mobiliteit en groen.

Uit deze studie zijn drie inzamelsystemen gekomen die geschikt zijn voor Sloterdijk-Centrum. Het gaat hier om:

- ondergrondse containers zonder pers;
- ondergrondse containers met pers;
- combinatie van ondergrondse containers voor restafval en miniperscontainers voor grondstoffen.

Uiteindelijk is gekozen voor ondergrondse containers, waarbij per kavel moet worden gekeken of de inzet van een ondergrondse container met pers rendabel is.

Dit systeem past in de uitgangspunten van het afvalbeleid. Het is efficiënt vanwege de grote capaciteit en indien nodig is gedeeld gebruik door meerdere kavels mogelijk en heeft een korte ledigingstijd. Het aantal vervoersbewegingen en kosten van dit systeem is beperkt. Een ander voordeel is dat er relatief veel innovatie plaatsvindt op ondergrondse containers, zoals toegangscontrole, vulgraadmeting en het wegen van het ingeworpen afval. Tegen de tijd dat de ondergrondse containers daadwerkelijk worden aangelegd voor de woningen zal het systeem verder ontwikkeld zijn in efficiency.

Stedenbouwkundige onderbouwing hoogbouw

Inleiding

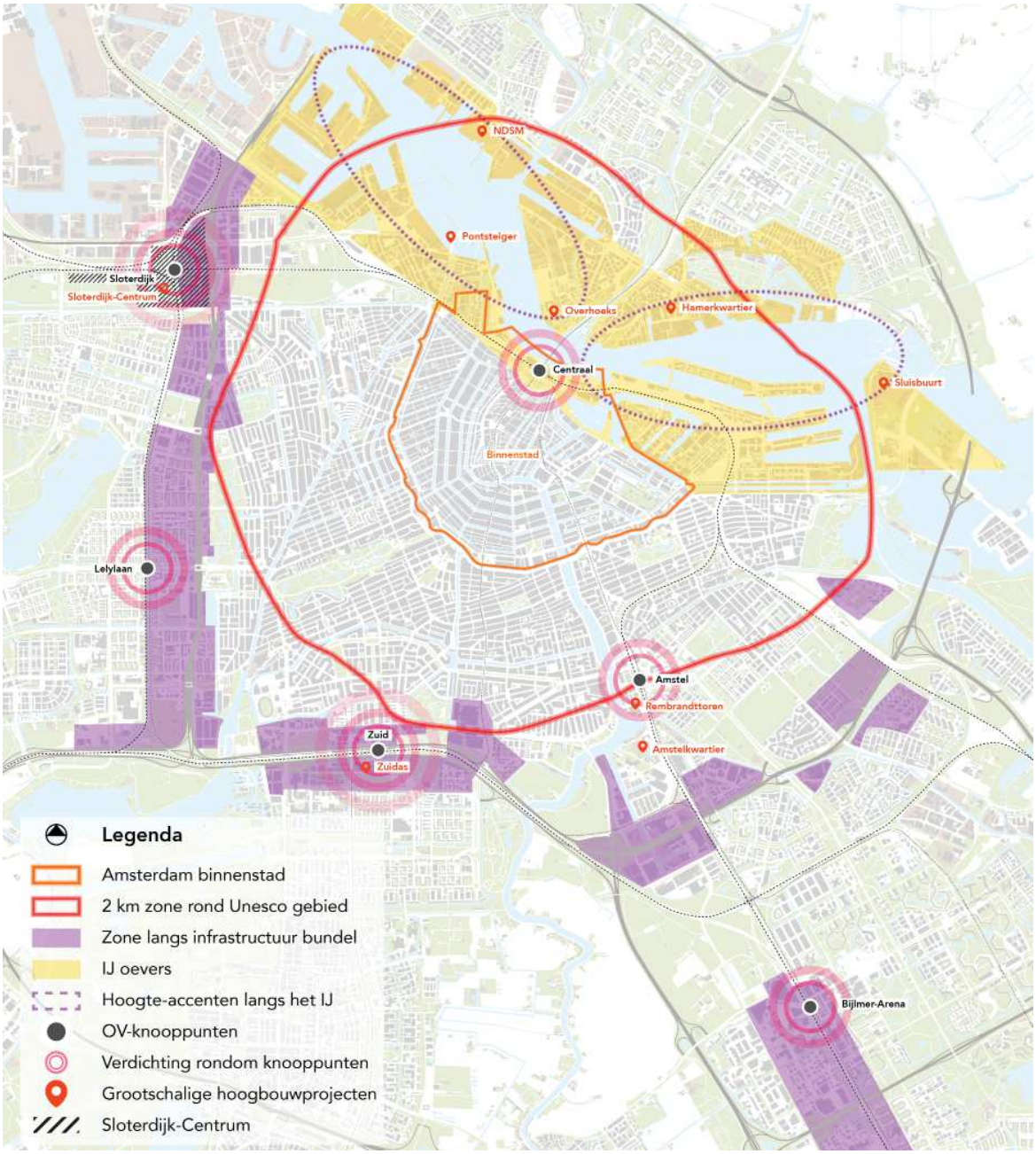
Deze stedenbouwkundige onderbouwing hoogbouw is opgesteld als aanvulling op de stedenbouwkundige randvoorwaarden opgenomen in deze visie. In de onderbouwing wordt een onderscheid gemaakt in drie schaalniveaus. Allereerst wordt op stedelijk niveau aangegeven wat de ruimtelijke kaders zijn voor het ontwikkelen van een hoogbouwcluster in Sloterdijk-Centrum. Binnen deze kaders wordt vervolgens een ordening gemaakt in een drietal hoogbouwzones in Sloterdijk-Centrum, die toewerken naar een gewenst hoogbouwsilhouet. Per zone worden de ordende principes benoemd.Een aantal kavels vormen een uitzondering op de principes, deze worden apart aangeduid.

Kaders voor hoogbouwcluster Sloterdijk-Centrum

Visie Sloterdijk-Centrum 2040

De Visie Sloterdijk Centrum 2040 vormt het kader voor transformatie van het voormalige Teleport gebied tot een groot stedelijk centrumgebied. De (her-)ontwikkeling sluit aan bij de grootstedelijke ambities uit de structuurvisie 2040, waarbij wordt ingezet op verdichting rondom OV-knooppunten. Sloterdijk-Centrum wordt tevens als het centrum van Haven-Stad beoogd. Om hier gestalte aan te geven heeft de visie een drietal ambities geformuleerd:

Hoogbouwvisie Amsterdam



- **Multimodaal knooppunt:** de uitstekende bereikbaarheid is de kernkwaliteit van het gebied en zorgt voor een gunstig vestigingsvoorwaarde voor bewoners en bedrijven;
- **Groene en duurzame woon-werkstad:** hoog stedelijk wonen in een aangename, groene en gezonde omgeving met natuur binnen handbereik door robuuste fiets- en wandelroutes;
- **Acht buurten:** ontwikkelen vanuit deelgebieden met elk hun eigen karakter en identiteit. Bestaande kwaliteiten worden versterkt en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd.

Verdichting is een belangrijk middel in de transitie van de huidige monofunctionele vervoersknoop naar een hoog stedelijk, gevarieerd centrummilieu. Er wordt ingezet op een ruime verdubbeling van het stedelijke programma in de vorm van woningen, voorzieningen en kantoren door middel van transformatie en tenders. Daarbij wordt ingezet op het ´Sloterdijkblok´, die telkens past bij de karakteristieken van de verschillende buurten. Uitgangspunten daarbij zijn dat op straatniveau duidelijke wanden met levendige plinten bijdragen aan een intensief gebruik van het openbaar gebied. En dat zorgvuldige ingepaste hoogbouwaccenten zorgen voor een herkenbaarheid van Sloterdijk op grotere afstand. De hoogbouwaccenten tezamen vormen een hoogbouwcluster.

Hoogbouwvisie Amsterdam

Door in te zetten op hoogbouw in Sloterdijk-Centrum is de 'Hoogbouwvisie Amsterdam' van toepassing. Onder hoogbouw in Amsterdam wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving. Onder middelhoogbouw wordt verstaan: gebouwen van 22,5 meter tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving.

In Amsterdam hebben zich drie gangbare categorieën ontwikkeld:

- 30-60 meter (hierbinnen vallen zowel de meeste historische hoogteaccenten, als lokale compositorische accenten);
- 60-100 meter (belangrijkste knooppunten, hieronder valt ook een groot deel van de utilitaire objecten);
- 100 -150 meter (maximale hoogte voor groot deel van de stad vanuit beperking Schiphol).

Sloterdijk-Centrum is reeds opgenomen in de hoogbouwvisie als cluster, waar toepassing van hoogbouw wordt gestimuleerd.

Hoogbouw Effectrapportage

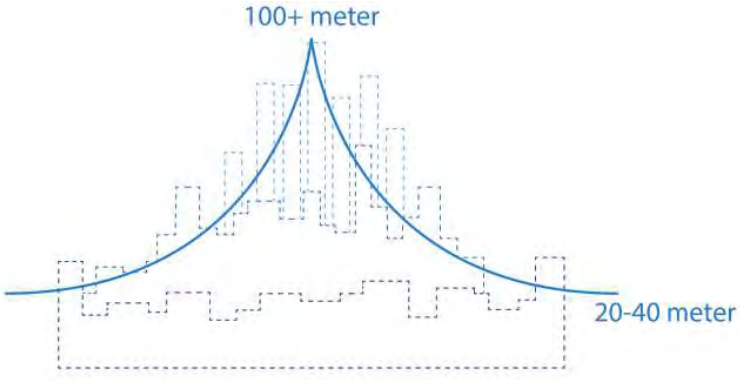
De mogelijke effecten van hoogbouwplanen en de impact op het (stedelijk) landschap worden in beeld gebracht middels een Hoogbouw Effectrapportage (HER). Voor hoogbouwinitiatieven boven de 60 meter is een HER verplicht, met uitzondering van de stimuleringsgebieden. Sloterdijk-Centrum is in de Hoogbouwvisie Amsterdam deels aangeduid als stimuleringsgebied. Individuele Hoogbouw Effectrapportages zijn zodoende niet noodzakelijk, maar wel gewenst. De stimuleringsgebieden zijn op naastgelegen kaart in paars aangeduid.

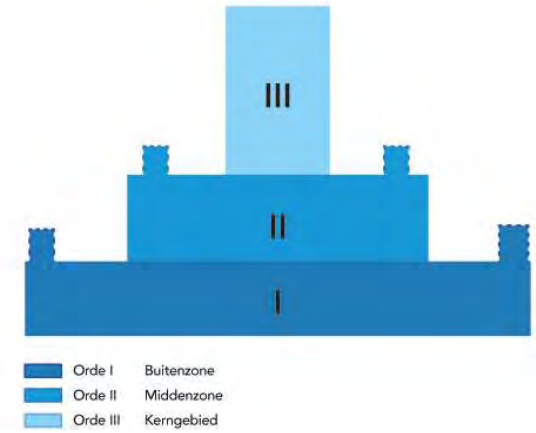
Hoogbouwzones in Sloterdijk-Centrum

Gewenst hoogbouwsilhouet Sloterdijk-Centrum

Om te sturen op de ontwikkeling van het hoogbouwcluster in Sloterdijk-Centrum beschrijft de visie een wenselijk hoogbouwsilhouet. Het station vormt het centrale punt en markeert daarmee direct Sloterdijk-Centrum en het centrum van Haven-Stad. Naarmate de afstand tot het station toeneemt, neemt zowel de dichtheid

Hoogbouwsilhouet in zogenoemde 'tentvorm' ▼





als de hoogte van de bebouwing af. Hierdoor ontstaat een zogenoemde 'tentvorm' (afbeelding voorgaande pagina). Deze hoofdvorm zorgt voor het gewenste hoog stedelijke karakter rondom het station, maar sluit ook het zuidelijke deel van het gebied aan op bestaande bebouwing in Slotermeer/ Geuzenveld. Het silhouet komt niet letterlijk als tentvorm tot stand. Bestaande en afwijkende kavels zorgen voor een ongelijkmatige opbouw en daarmee voor een gewenst gevarieerd beeld. De huidige hoogten van gebouwen binnen het gebied liggen tussen de circa 15 meter en 100 meter. Om het silhouet en de ruimtelijke opbouw van het beeld in Sloterdijk-Centrum tot stand te laten komen, is er een ordening gemaakt in een drietal zones met elk eigen principes. Tevens wordt op kavel- en gebouw aangeven welke uitzonderingen er mogelijk zijn.

Ordening in hoogbouwzones

Op basis van beeldanalyses van hoogbouwclusters is een aantal generieke principes gedestilleerd die ook toegepast worden op Sloterdijk-Centrum. Er is sprake van drie zoneringen van individuele gebouwen, die bijdragen aan de ordening van het collectieve beeld. De eerste orde vormt de voorgrond met (relatief) lage gebouwen. De tweede orde is de aanloop naar de derde orde, het kerngebied. In het kerngebied bevinden zich één of enkele uitschieters in hoogte. Elke orde heeft zodoende zijn eigen betekenis en navenante spelregels die weer aansluiten bij de principes van het 'Sloterdijkblok'.

Principes per hoogbouwzone

Orde I: Buitenzone

Orde I bestaat uit een buitenste zone, met name aan de zuidzijde en westzijde, van Sloterdijk-Centrum. De bebouwing bestaat uit een gemiddelde bouwhoogte tot 40 meter met een beperkt aantal uitzonderingen tot circa 65 meter. De ruimte tussen de kavels en spatiering tussen hoogbouwaccenten is aanzienlijk groter dan in Orde II en Orde III. Hoogbouwaccenten in deze zone accentueren een markante plek, een entree of overgangslocatie tussen verschillende orden. Door de lagere dichtheid en spatiering is het hier niet gewenst om meerdere hoogte-accenten op één kavel of direct naast elkaar te realiseren. In een deel van deze zone bestaan de kavels uit verschillende bouwblokken, die wanden vormen aan de straten op maaiveld. Deze bouwblokken vormen gezamenlijk een compositie rondom een openbaar of semi-openbaar binnenterrein.

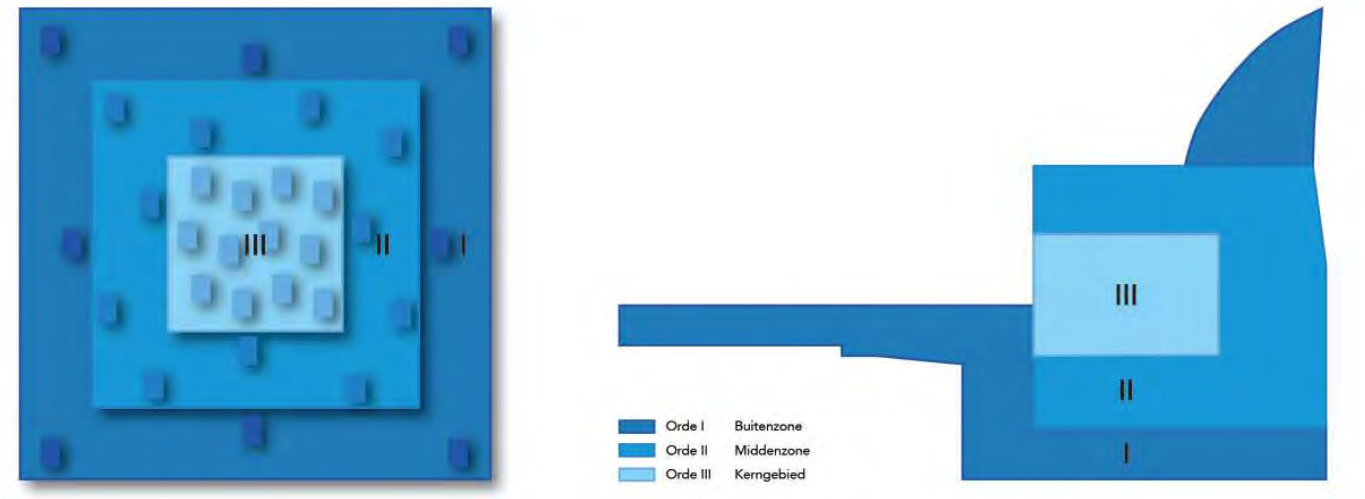
Orde II: Midden zone

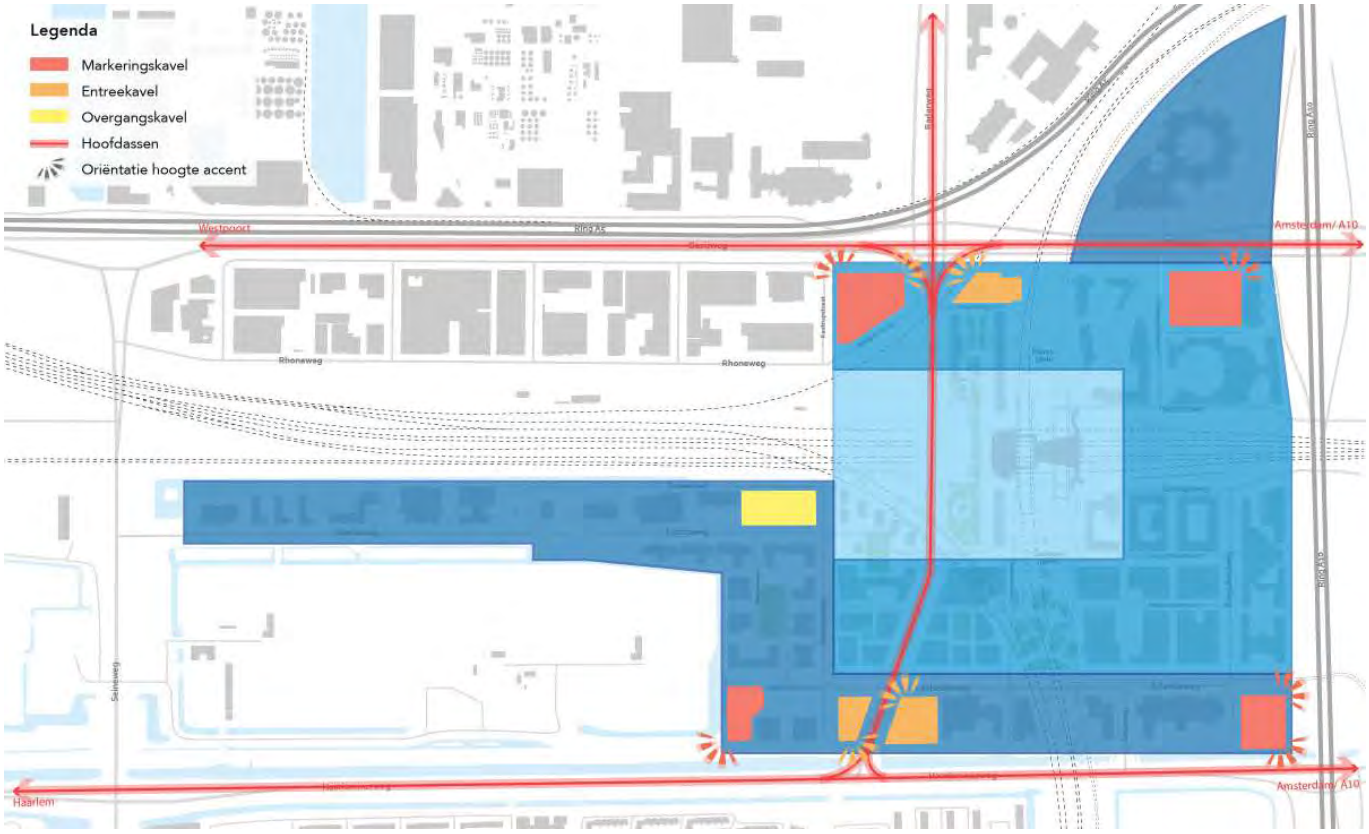
Orde II bestaat uit bebouwing met een bouwhoogte van 40-100 meter. Deze hoogbouwzone krijgt vorm door een reeks van torens die hoger zijn naarmate ze dichter bij het station staan. De hoogbouw staat dichter op elkaar dan de eerste orde, waarbij een aantal hoogbouwaccenten mogelijk zijn tot 100 meter. De hoogbouw staat relatief dicht op elkaar. Meerdere hoogte-accenten per kavel zijn mogelijk, mits deze onderscheidend genoeg zijn in hoogte en vormgeving.

Orde III: Kerngebied

Orde III bestaat uit het kerngebied rondom station Sloterdijk, waarbij hoogbouw gegroepeerd is in compacte clusters van ranke torens. De bouwhoogte bedraagt hier 100+ meter. In het kerngebied zijn één of enkele torens gewenst die substantieel boven de rest uitsteken. De hoogbouwvolumes reageren op elkaar en bieden elkaar voldoende lucht, licht en zicht. Een kavel kan meerdere torens bevatten. Op maaiveld biedt de compacte openbare ruimte voldoende comfort aan de gebruikers. Binnenterreinen

Hoogbouw in drie orden. Links: theoretische model; rechts: vertaald naar Sloterdijk-Centrum.





▲ Uitzonderingskavels binnen Sloterdijk-Centrum.

van de bouwblokken en kavels kunnen worden volgebouwd. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de beëindigingen van de gebouwen. De beëindiging wordt op een bijzondere manier vormgegeven, bij voorkeur over meerdere verdiepingen.

Uitzonderingkavels

Structuur en uitzonderingen

Elke kavel/ontwikkeling draagt op zijn eigen wijze bij aan het ontstaan/ de groei van het hoogbouwsilhouet. Op basis van de principes per zone over bouwhoogten en over hoe de gebouwen zich in samenhang moeten manifesteren, ontstaat er structuur. In beginsel staan de individuele kavels dus ter dienst aan deze structuur. Er is een aantal kavels aangewezen die een bijzondere positie innemen. Deze kavels kunnen op drie verschillende manieren een uitzonderingspositie innemen; als markeringsfunctie (zoals vroeger de kerken deden); als entreefunctie (zoals de poorten vroeger) of als overgangsfunctie (tussen orden). Zie afbeelding hieronder voor uitzonderingkavels in Sloterdijk-Centrum.

Typering van de uitzonderingskavels

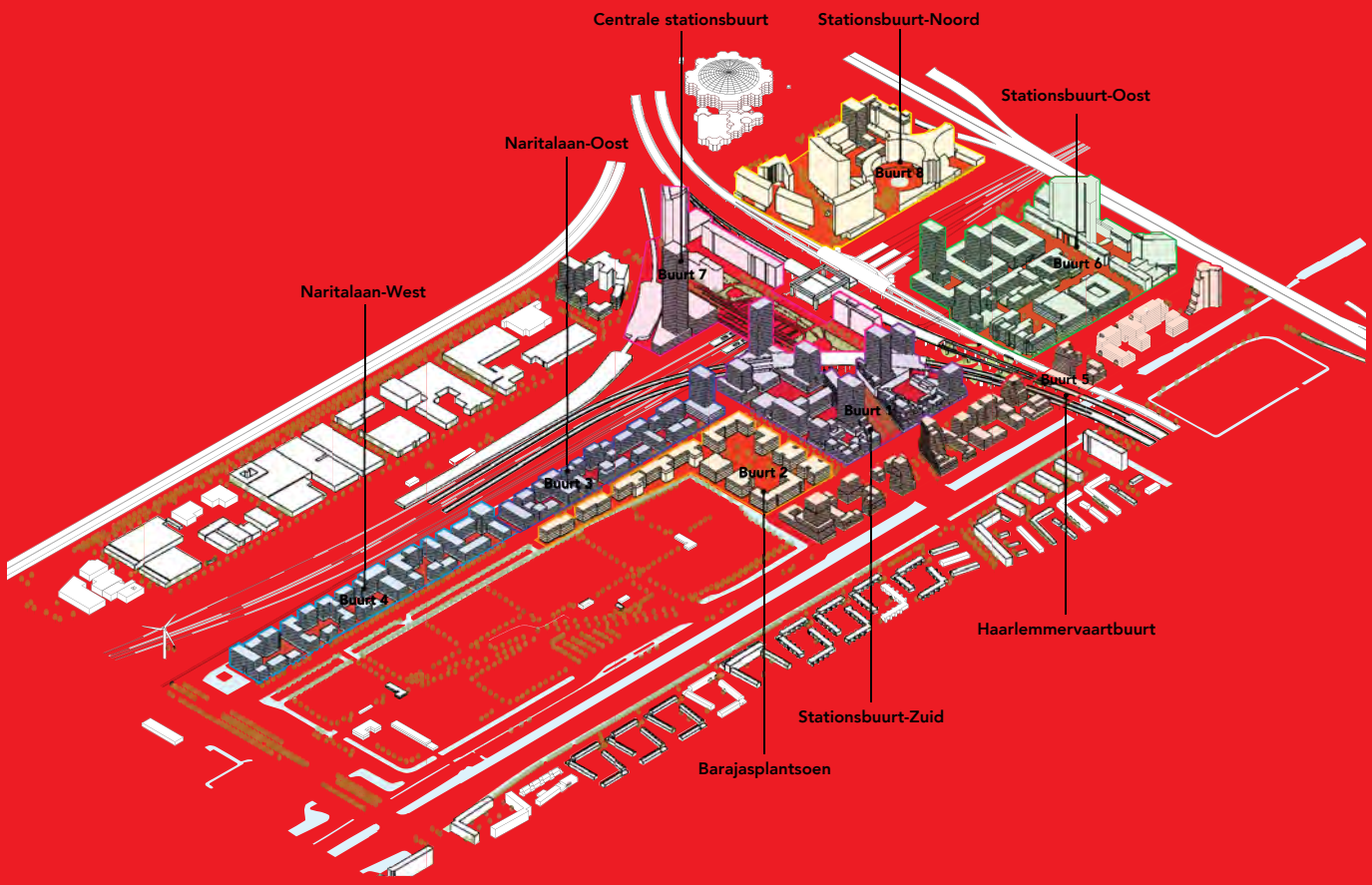
- **Markeringskavels:** deze kavels dienen als markering van het gebied Sloterdijk-Centrum. Ze bevinden zich op de hoeken van het gedefinieerde centrumgebied in aanrij-routes. Ze geven van grotere afstand een signaalfunctie voor snel rijdend verkeer. Deze markeringen zijn beduidend hoger dan overige bebouwing aan weerszijden. Omdat deze een signalement weergeven, hoeven zij daarom niet exact op de hoekpunten van de kavels te liggen.

- **Entreekavels:** de entreekavels zijn gekoppeld aan hoofdassen aan de randen of in het gebied, zoals de Basisweg, de Haarlemmerweg en de Radarweg. De entreekavels liggen op de kruisingen van deze wegen en begeleiden deze kruising door een hoogteaccent. Hierdoor liggen de accenten dan ook daadwerkelijk op de hoekpunten.

- **Overgangskavel:** de Naritaweg 10 kavel is als overgangskavel aangeduid. Hier raakt de derde orde direct de eerste orde. Deze kavel wordt daarom ingezet om de overgang tussen de twee zones op een evenwichtige manier vorm te geven.

- **Bestaande gebouwen - geen uitzondering:** Sloterdijk-Centrum is een transformatie gebied. Er staan bestaande hoogbouwaccenten die deels wel en deels niet in de bestaande hoogbouw visie passen. Bestaande hoogbouwaccenten worden niet als uitzondering gezien.

II Uitwerking buurten



De volgende buurten worden onderscheiden:

1. Stationsbuurt-Zuid
2. Barajasplantsoen
3. Naritalaan-Oost
4. Naritalaan-West
5. Haarlemmervaartbuurt
6. Stationsbuurt-Oost
7. Centrale stationsbuurt
8. Stationsbuurt-Noord

Impressie buurt



Referentie
Chapelle International, Parijs



Karakter van de buurt

- hoogstedelijk karakter;
- contrast tussen binnengebied (kavels) en buitengebied (brede hoofdstraten);
- groot contrast in schaal en typologie;
- torens hebben smalle en orthogonale footprint;
- zeer divers beeld.

Parkeeroplossing

- volledig uit het zicht van de openbare ruimte (verdiept of half verdiept);
- ontsloten vanaf circuit pocketparks.

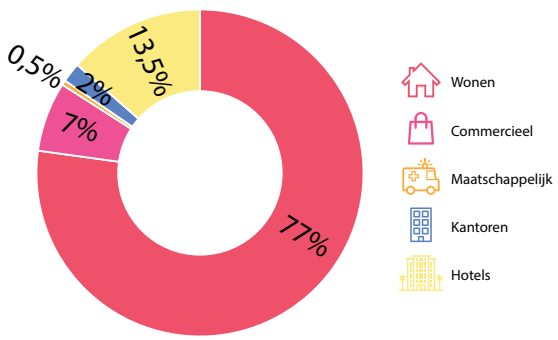
Algehele gemiddelde programma verdeling Stationsbuurt-Zuid



23%
niet-wonen



77%
wonen



Functiemix

- karakter wonen aan pocketpark;
- commerciële voorzieningen aan hoofdstraten;
- functiemix variërend tussen 0-100% niet-woon programma per kavel/ bouwblok.

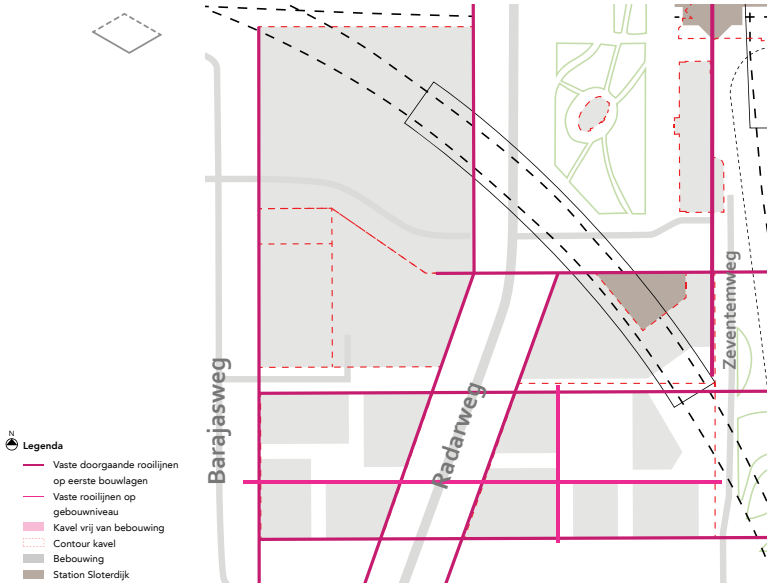
Korrelgrootte en samenhang

- architectonsiche samenhang per blok;
- middelgroot i.c.m. grote korrel;
- pandsgewijs beeld op onderste lagen;
- torens als eenheid ontworpen;

Beeldkwaliteit

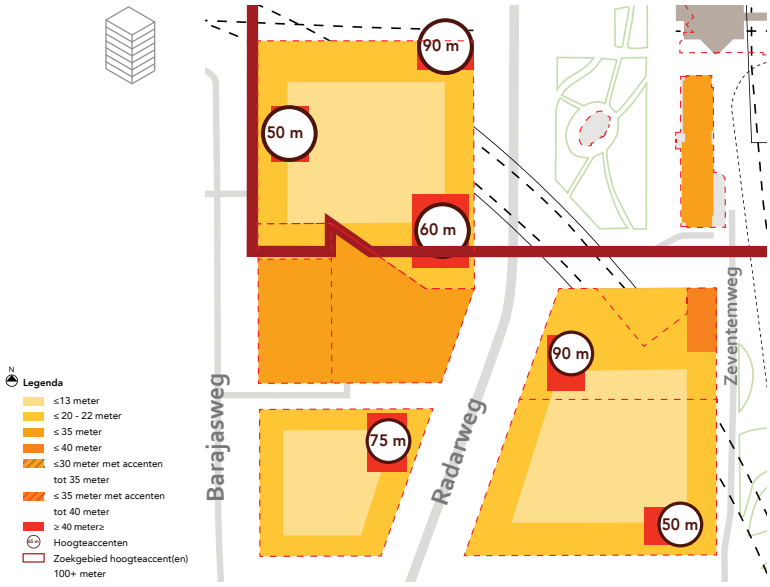
- hoogstedelijk;
- uitgesproken;
- divers;
- torens hebben nadrukkelijk uitstraling van een woongebouw;
- buitenruimtes en groen duidelijk zichtbaar vanaf maaiveldniveau.

Buurt 1: Stationsbuurt-Zuid



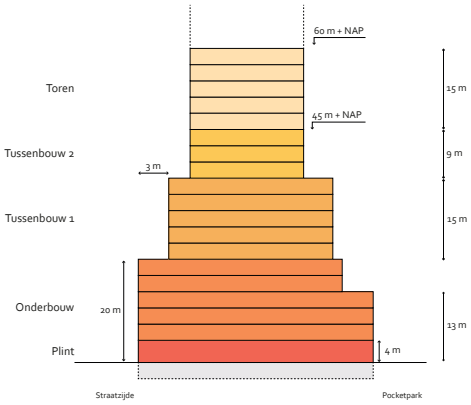
Rooilijnen

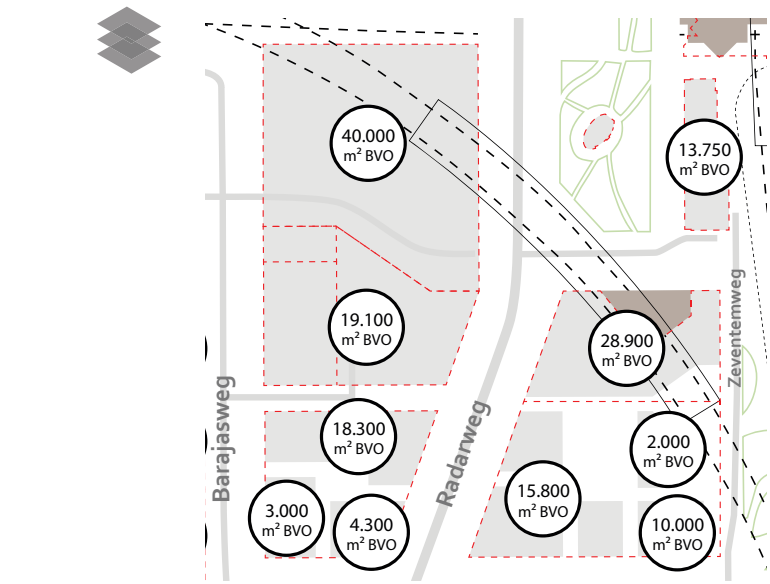
- harde rooilijnen aan randen kavels;
- verspringingen mogelijk aan pocketpark en op hogere verdiepingen;
- doorsteken van minimaal 8 meter breed noord-zuid en oost-west naar pocketpark;
- setbacks van minimaal 2 meter vanaf 13-20 meter hoogte.



Bouwhoogtes

- maximaal 13 m aan pocketpark;
- maximaal 20 m langs kavelgrenzen;
- hoogte-accenten variërend tot 90 meter.





Dichtheid

- kavels hebben een metrage variërend tussen 2.000 - 40.000 m² BVO.

Bebouwd-onbebouwd

- bouwvlakken mogen maximaal 50-100% bebouwd worden.

Impressie buurt



Referentie
Les Jardins d'Utrillo, Montfermeil door SKP Architecture



Karakter van de buurt

- groen karakter;
- kleinschalige appartementenblokken (urban villa's) rondom plantsoen;
- gebouwen hebben duidelijke uitstraling van woongebouw;
- groene doorsteken tussen gebouwen, zowel privétuinen als openbare doorgangen;
- Barajasplantsoen als openbare tuin/ speelplek;
- bestaande bebouwing met optopping.

Parkeeroplossing

- gebruik bestaande parkeergarages, bij nieuwebouw verdiept of half verdiept (tot maximaal 1,2 boven peil);
- deel van bezoekersparkeren op eigen terrein (indien mogelijk);
- ontsloten vanaf circuit rondom plantsoen (Naritaweg).

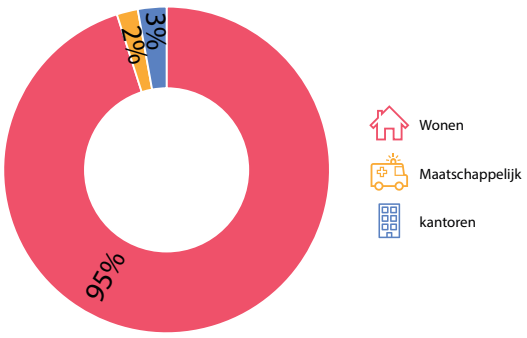
Algehele gemiddelde programma verdeling Barajasplantsoen



5%
niet-wonen



95%
wonen



Functiemix

- 100% woonfunctie rondom plantsoen;
- Kavels ten zuiden van hoofdweg Naritaweg variërend tussen 8-20% niet-woon programma per kavel (commercieel uitgesloten).

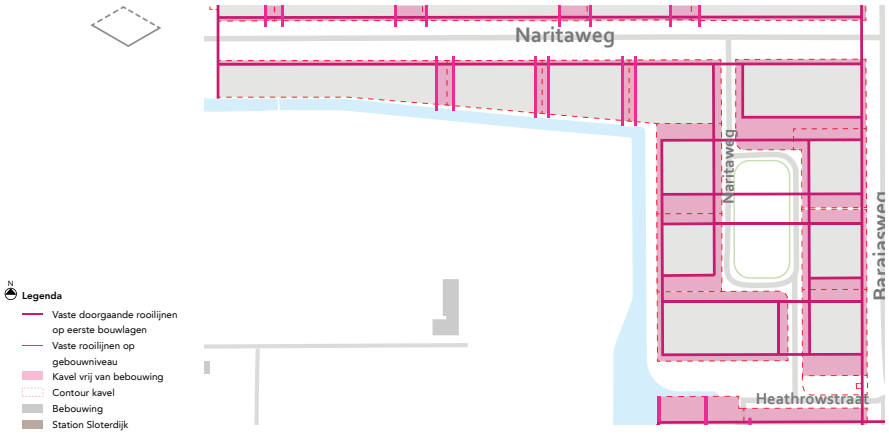
Korrelgrootte en samenhang

- architectonische samenhang per blok;
- kleine korrel;
- eenheid rondom plantsoen (gebouwen zijn familie).

Beeldkwaliteit

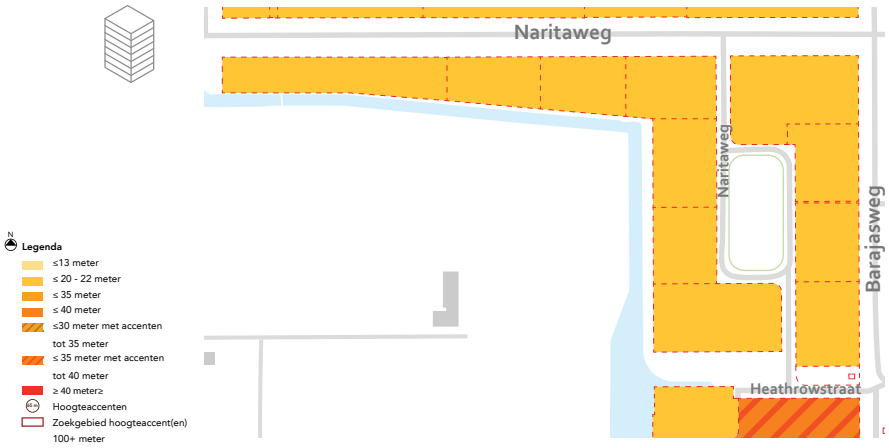
- rustig architectuurbeeld;
- balkons en entrees integraal mee-ontworpen;
- opbouw (optopping) is licht, ondergeschikt aan onderbouw;

Buurt 2: Barajasplantsoen



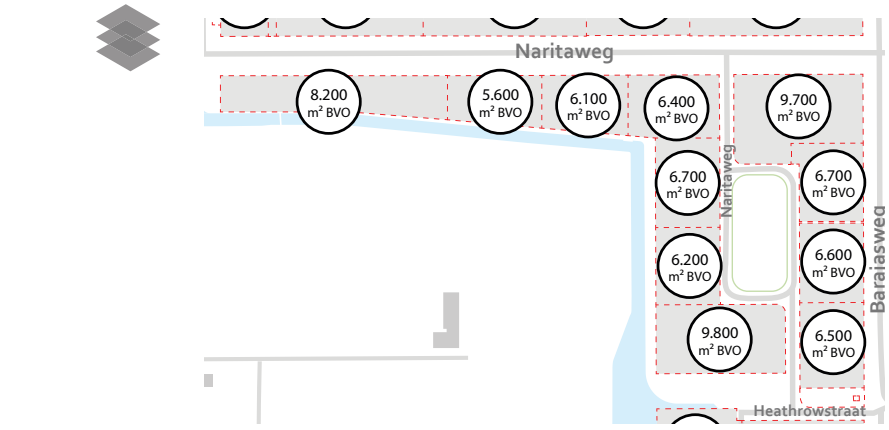
Rooilijnen

- harde rooilijnen aan randen rond Barajasweg, Heathrowstraat en Naritaweg;
- bij toptoppen in bestaande gevellijn bouwen aan alle zijden;
- openingen en (voor) tuinen aan Barajasplantsoen.



Bouwhoogtes

- bestaande bebouwing optoppen met maximaal 2 lagen (max. 22 meter);
- bij sloop-nieuwbouw: zes bouwlagen (maximaal 22 meter).



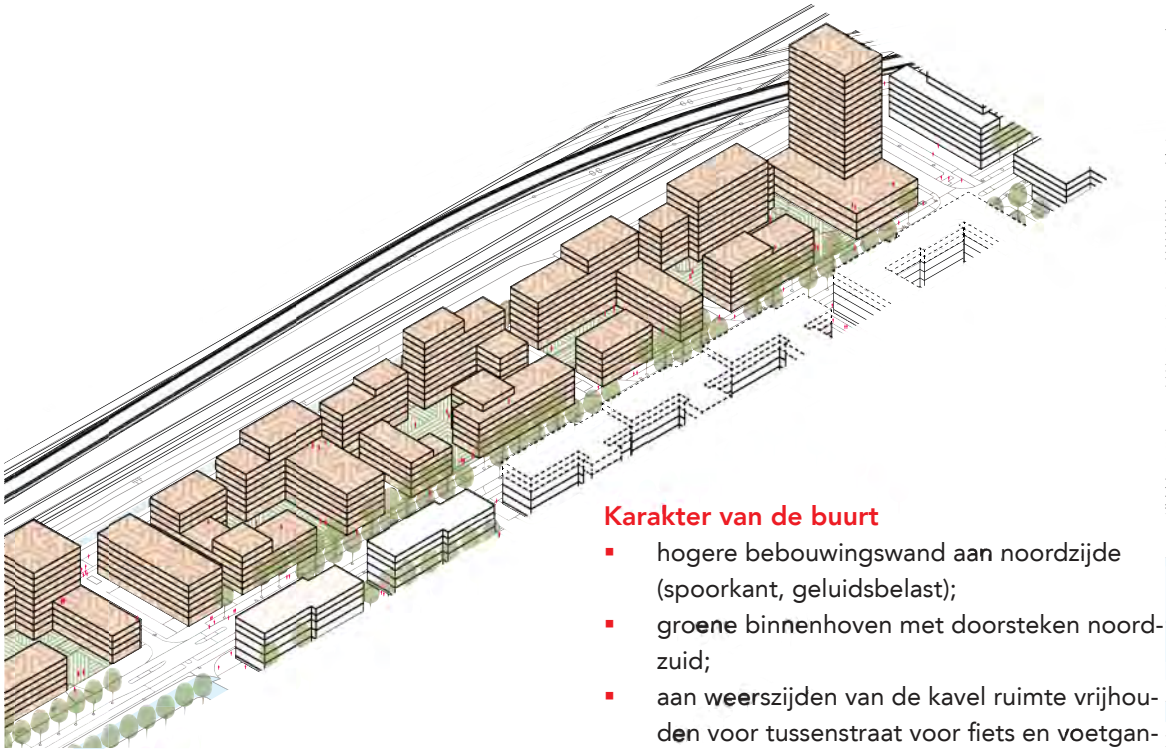
Dichtheid

- kavels hebben een metrage variërend tussen 5.600 - 9.800 m² BVO.

Bebouwd-onbebouwd

- bebouwing binnen bestaande footprint;
- groene tussenruimtes behouden;
- bouwvlakken mogen maximaal 100% bebouwd worden.

Impressie buurt



Referentie
The Sky Above,
Asnières-sur-Seine
door Atelier(s)
Alfonso Femia



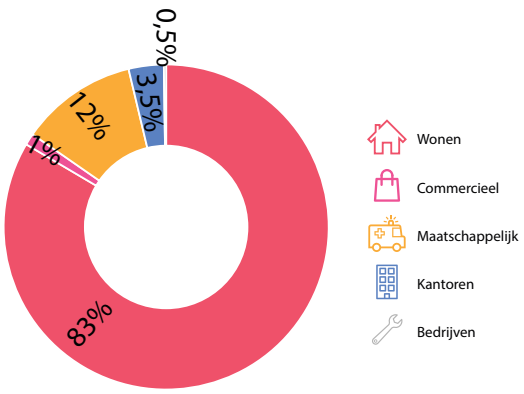
Algehele gemiddelde programma verdeling Naritalaan-Oost



17%
niet-wonen



83%
wonen



Karakter van de buurt

- hogere bebouwingswand aan noordzijde (spoorkant, geluidsbelast);
- groene binnenhoven met doorsteken noord-zuid;
- aan weerszijden van de kavel ruimte vrijhouden voor tussenstraat voor fiets en voetganger;
- plinten met 4 meter bruto hoogte aan hoofdstraten Plesostraat en Naritaweg. Alzijdige entrees.

Parkeeroplossing

- nieuwe garages, niet zichtbaar vanaf maaiveld (verdiept of half verdiept);
- half verdiepte parkeergarages maximaal 1,2 meter boven aangrenzend peil;
- ontsloten vanaf Plesostraat of toekomstige tussenstraten.

Functiemix

- woonfunctie domineert;
- functiemix variërend tussen 3-15% niet-woon programma per kavel;
- niet-wonen opgelost in de plint of in apart gebouwdeel.

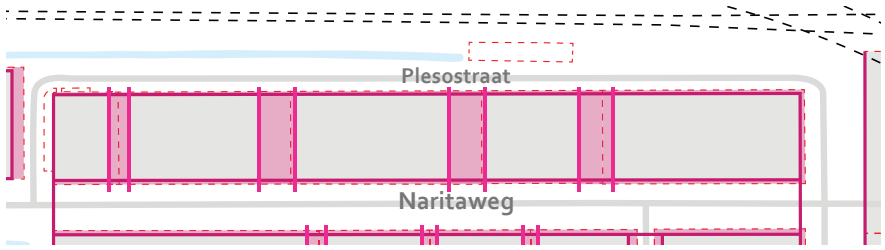
Korrelgrootte en samenhang

- uitstraling per kavel;
- verschillende architectonische eenheden per kavel;
- middelgrote - grote korrel;
- gelinkt door groene informele binnenruimtes;
- eenheid in zone.

Principes beeldkwaliteit

- rustig architectuurbeeld, tijdloze architectuur;
- uitstraling van gedegen woonblokken;
- authentiek gebruik materialen: metselwerk, hout en glas;
- buitenruimtes en groen duidelijk zichtbaar vanaf maaiveldniveau.
- aandacht voor details.

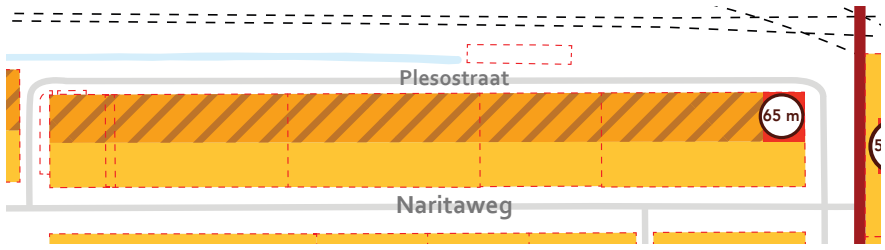
Buurt 3: Naritalaan-Oost





Rooilijnen

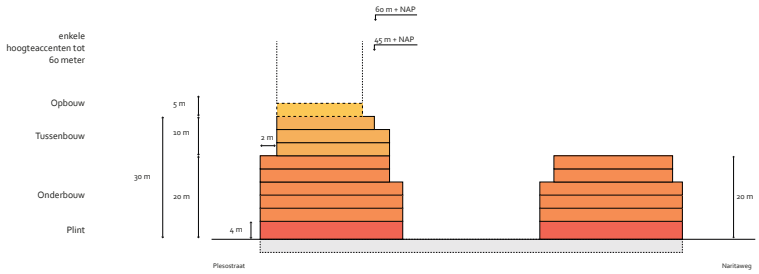
- harde rooilijnen aan alle zijden op eerste drie verdiepingen;
- openingen aan noordzijde (Plesostraat) van minimaal 5 meter en aan zuidzijde (Naritaweg) van minimaal 10 meter;
- minimaal 2-5 meter vrij van bebouwing uit de kavelgrens aan westzijde;
- minimaal 10-15 meter vrij van bebouwing uit kavelgrens aan oostzijde;
- 1,1 meter vrij van bebouwing uit kavelgrens aan noordzijde en 1,2 meter vrij van bebouwing uit kavelgrens aan zuidzijde.
- setbacks van minimaal 2 meter vanaf 20 meter hoogte.

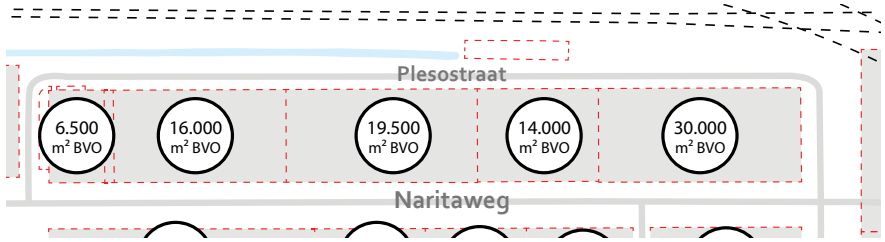




Bouwhoogtes

- maximaal 30 meter hoogte met accenten tot maximaal 35 meter hoogte per kavel aan noordzijde;
- maximaal 20 meter hoogte aan zuidzijde;
- hoogte-accent bij Naritaweg 10: 65 meter (hoek Plesostraat/ Barajasstraat).





Dichtheid

- kavels hebben een metrage variërend tussen 6.500 - 30.000 m² BVO (exclusief verdiepte parkeervoorzieningen).

Bebouwd-onbebouwd

- bouwvlakken mogen maximaal 70 - 90% bebouwd worden (exclusief garage, deze mag onder de gehele bouwvlak binnen aangegeven rooilijnen).

Impressie buurt



Referentie

Le mail Ampère, Quartier Atlantis, Massy door Atelier Petermüller



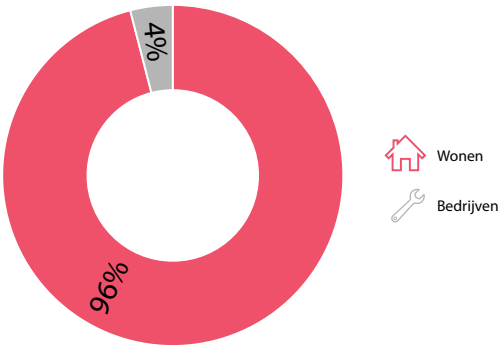
Algehele gemiddelde programma verdeling Naritalaan-West



4%
niet-wonen



96%
wonen



Karakter van de buurt

- hogere bebouwingswand aan noordzijde (spoorkant, geluidsbelast);
- groene binnenhoven met doorsteken noord-zuid;
- aan weerszijden van de kavel ruimte vrijhouden voor tussenstraat voor voetgangers en fietsers;
- plinten met 4 meter bruto hoogte aan hoofdstraat Naritaweg. Alzijdige entrees.
- extra aandacht voor ontsluiting en entrees noordelijke blokken.

Parkeeroplossing

- nieuwe garages, niet zichtbaar vanaf maaiveld (verdiept of half verdiept);
- half verdiepte parkeergarages maximaal 1,2 meter boven aangrenzend peil;
- ontsloten vanaf Naritaweg of tussenstraten.

Functiemix

- woonfunctie domineert;
- 1 - 5% niet-wonen (bedrijven) in te transformeren kavels;
- niet-wonen opgelost in plint of in apart gebouwdeel.

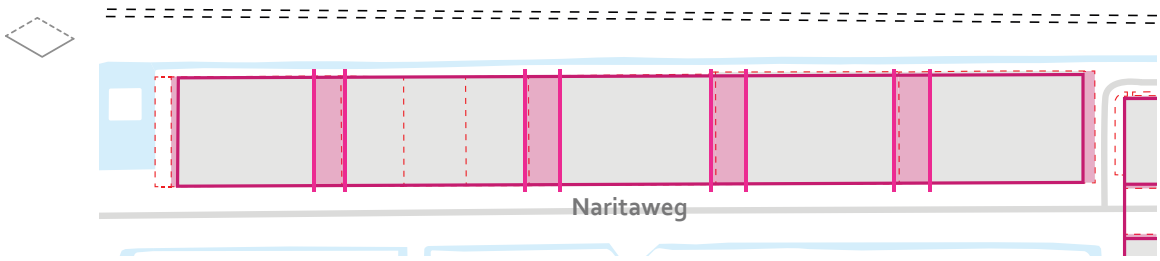
Korrelgrootte en samenhang

- uitstraling per kavel;
- verschillende architectonische eenheden per kavel;
- middelgrote korrel;
- gelinkt door groene informele binnenruimtes;
- eenheid in zone.

Principes beeldkwaliteit

- rustig architectuurbeeld, tijdloze architectuur;
- uitstraling van gedegen woonblokken;
- authentiek gebruik materialen: metselwerk, hout en glas;
- aandacht voor details.

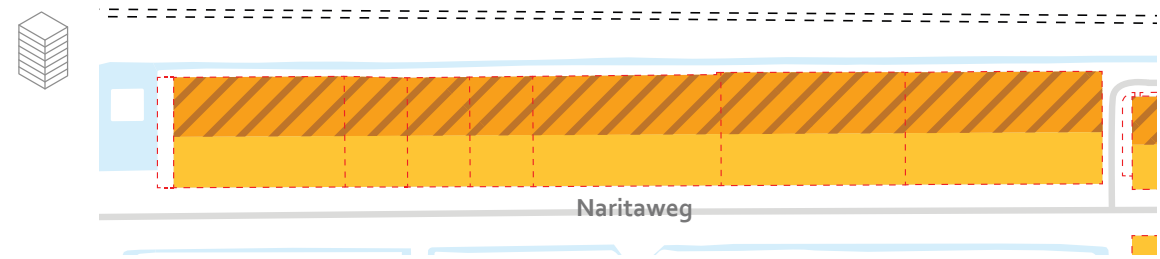
Buurt 4: Naritalaan-West





Rooilijnen

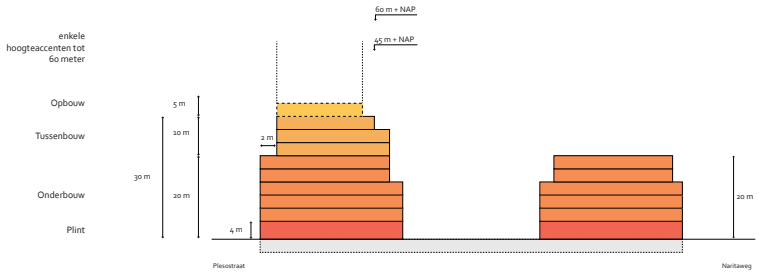
- harde rooilijnen aan alle zijden op eerste drie verdiepingen;
- openingen aan noordzijde (spoor) van minimaal 5 meter en aan zuidzijde (Naritaweg) van minimaal 10 meter;
- verspringen op verdiepingen;
- minimaal 2-5 meter vrij van bebouwing uit de kavelgrens aan oostzijde;
- minimaal 10-15 meter vrij van bebouwing uit kavelgrens aan westzijde;
- setbacks van minimaal 2 meter vanaf 20 meter hoogte.

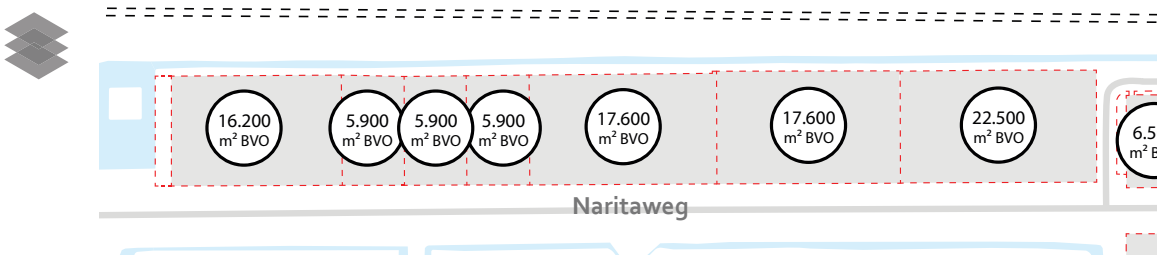




Bouwhoogtes

- maximaal 30 meter hoogte met accenten per kavel tot maximaal 35 meter hoogte aan noordzijde;
- maximaal 20 meter hoogte aan zuidzijde.





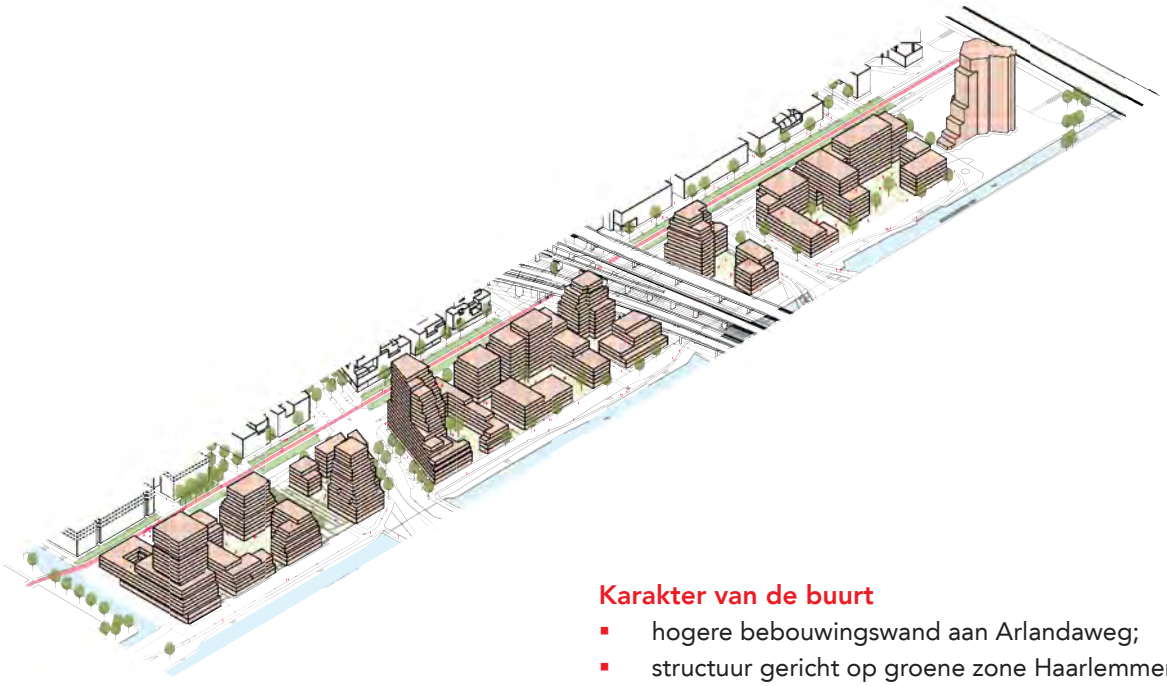
Dichtheid

- kavels hebben een metrage variërend tussen 5.900 - 22.500 m² BVO.

Bebouwd-onbebouwd

- bouwvlakken mogen maximaal 70 - 90% bebouwd worden (exclusief garage, deze mag onder de gehele bouwvlak binnen aangegeven rooilijnen).

Impressie buurt



Referentie
Les Docks, Saint Ouen sur Reine, Parijs



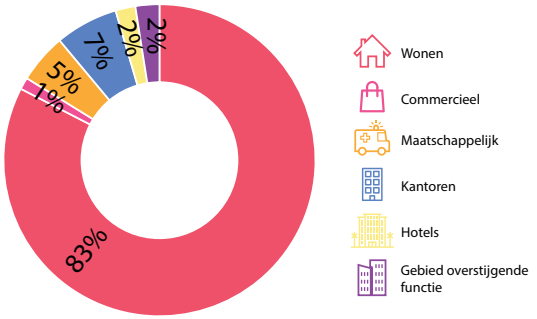
Algehele gemiddelde programma verdeling Haarlemmervaart-buurt



17%
niet-wonen



83%
wonen



Karakter van de buurt

- hogere bebouwingswand aan Arlandaweg;
- structuur gericht op groene zone Haarlemmer-vaart;
- groene binnenhoven met doorsteken noord-zuid;
- openingen en doorzichten aan zuidzijde;
- waar er in huidige situatie geen tussenstraat is, aan weerszijden kavel 5 - 7,5 meter vrijhouden;
- plinten met 4 meter bruto hoogte aan hoofd-straten Barajasweg, Arlandaweg en Radarweg. Alzijdige entrees.

Parkeeroplossing

- nieuwe garages, niet zichtbaar vanaf maaiveld (verdiept of half verdiept);
- half verdiepte parkeergarages maximaal 1,2 meter boven aangrenzend peil;
- ontsloten vanaf tussenstraten.

Functiemix

- functiemix variërend tussen 8 - 50% niet-woon programma per kavel;
- niet-wonen voornamelijk in plint Arlandaweg.

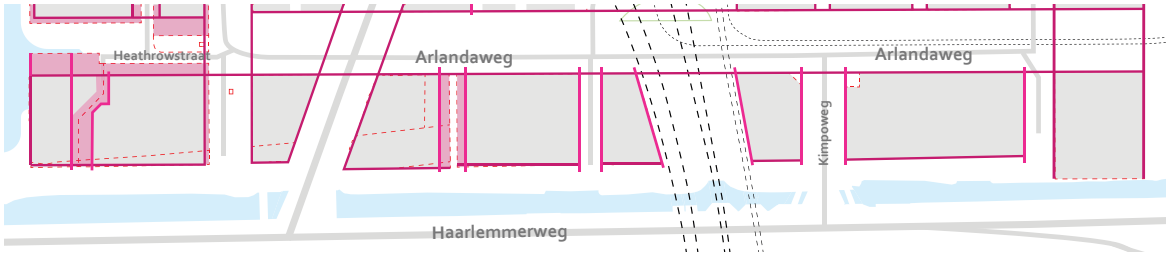
Korrelgrootte en samenhang

- uitstraling per blok;
- middelgrote - grote korrel;
- eenheid in zone, meer diversiteit aan zuidzijde;
- gelinkt door groene informele binnenruimtes en haarlemmervaartzone.

Beeldkwaliteit

- rustig architectuurbeeld, tijdloze architectuur;
- interactie groene oever;
- uitstraling van gedegen woonblokken;
- authentiek gebruik materialen: metselwerk, hout, glas, beton;
- aandacht voor details;
- menselijke maat.

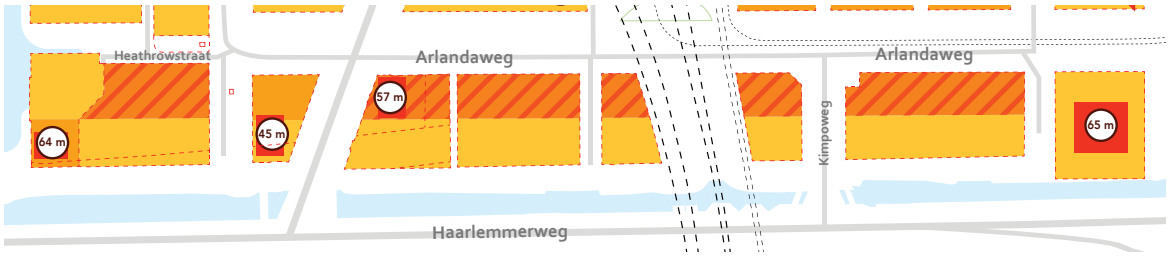
Buurt 5: Haarlemmervaartbuurt





Rooilijnen

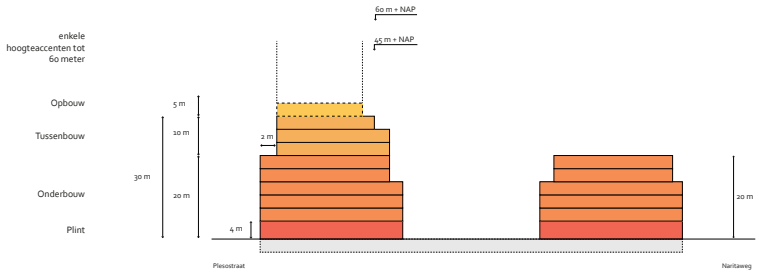
- harde rooilijnen aan de Arlandaweg en op kavelgrenzen;
- verspringen op verdiepingen;
- openingen aan noordzijde (Arlandaweg) van minimaal 5 meter en aan zuidzijde (Haarlemmervaart) van minimaal 10 meter;
- setbacks van minimaal 2 meter vanaf 20 meter hoogte.

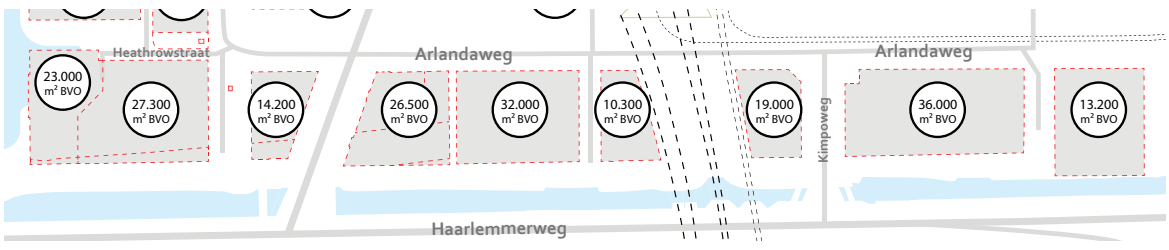




Bouwhoogtes

- maximaal 35 meter hoogte met accenten per kavel tot maximaal 40 meter aan noordzijde;
- maximaal 20 meter hoogte aan zuidzijde;
- hoogte-accenten variërend tussen 45 en 65 meter op aangegeven kavels.





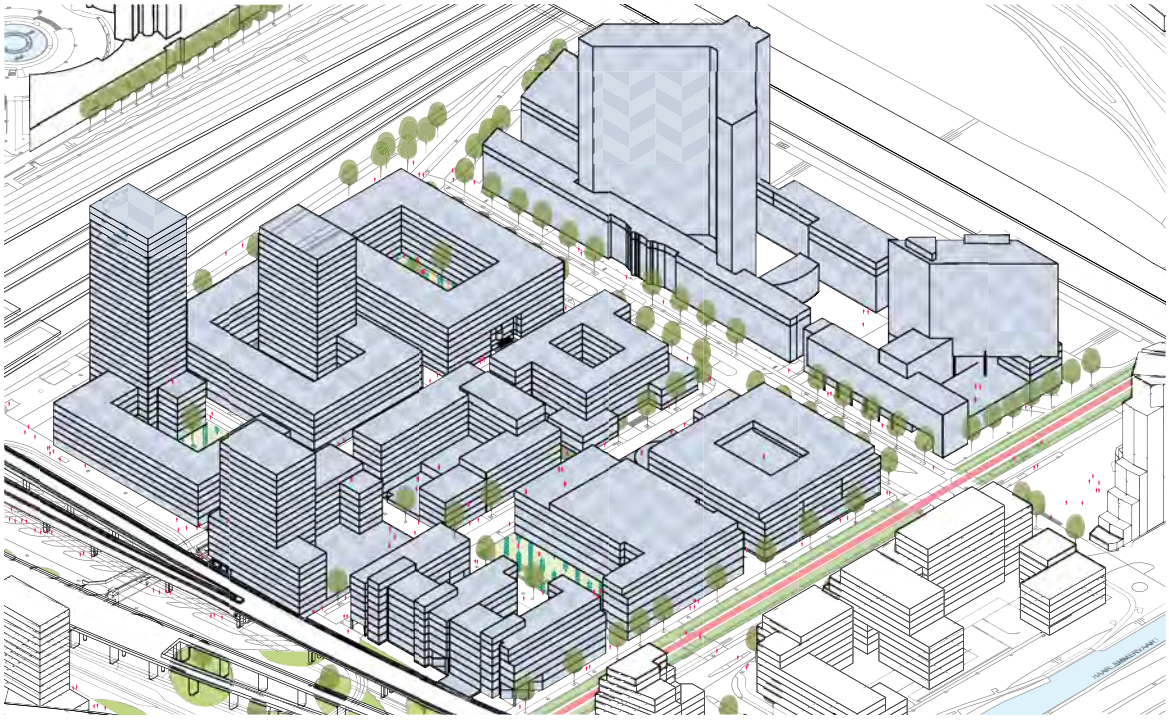
Dichtheid

- kavels hebben een metrage variërend tussen 10.300 - 36.000 m² BVO.

Bebouwd-onbebouwd

- bouwvlakken mogen maximaal 70 - 90% bebouwd worden (exclusief garage, deze mag onder de gehele bouwvlak binnen aangegeven rooilijnen).

Impressie buurt



Referentie
OCT-Loft, Shenzhen door Urbanus



Karakter van de buurt

- hoogstedelijk karakter;
- bestaande lage blokstructuur handhaven;
- nieuwe torens hebben smalle en orthogonale footprint;
- binnenhoven met groene doorzichten;
- autovrije tussenstraten (noord-zuid);
- Teleportboulevard als fietsstraat.

Parkeeroplossing

- bestaande en nieuwe garages op eigen kavels;
- nieuwe garages volledig uit het zicht van de openbare ruimte (verdiept of half verdiept);
- half verdiepte parkeergarages maximaal 1,2 meter boven aangrenzend peil;
- ontsloten vanaf Changiweg en Tempelhofstraat.

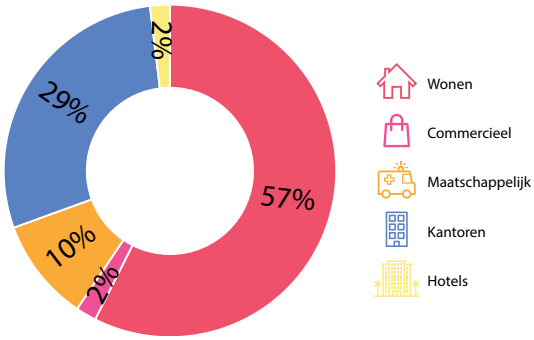
Algehele gemiddelde programma verdeling Stationsbuurt-Oost



43%
niet-wonen



57%
wonen



Functiemix

- functiemix variërend tussen 10 - 60% niet-woon programma per kavel;
- niet-wonen is onderwijs, hotel, kantoren, maatschappelijk en commercieel (rondom station).

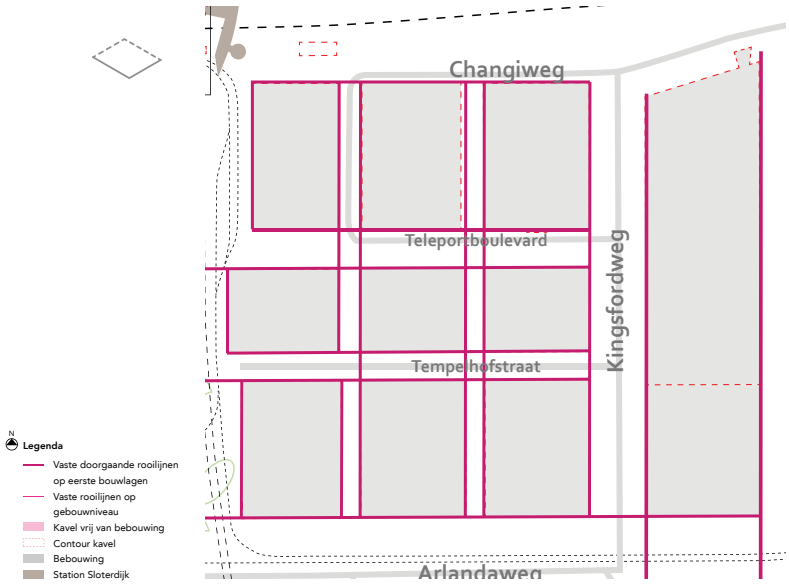
Korrelgrootte en samenhang

- gridstructuur behouden;
- middelgroot tot grote korrel;
- bebouwing als eenheid, met individuele uitstraling.

Beeldkwaliteit

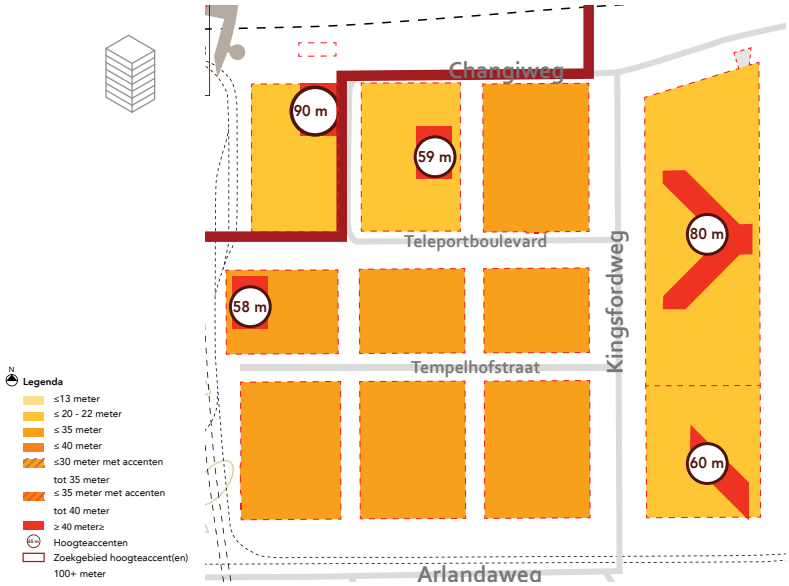
- stedelijke bouwblokken;
- open hoven, zichtbaar groen;
- half open/ gesloten bouwblokken met openingen.

Buurt 6: Stationsbuurt-Oost



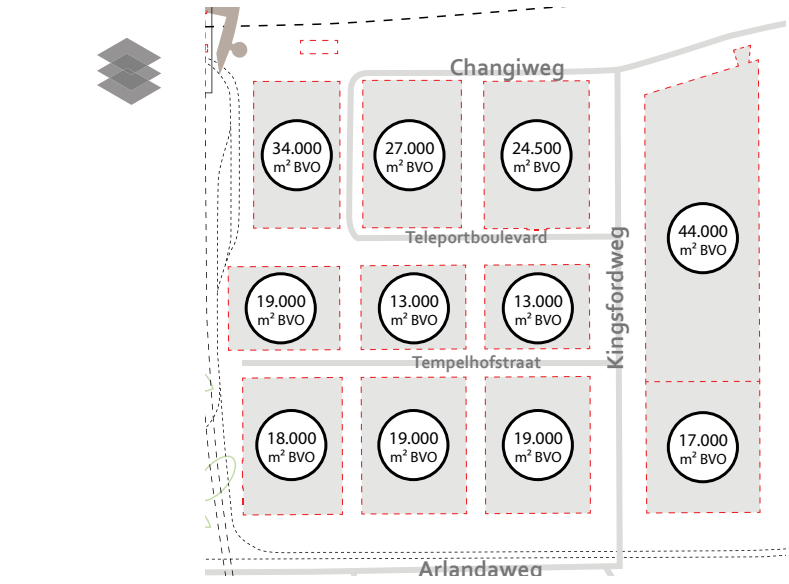
Rooilijnen

- harde rooilijnen op kavelgrenzen;
- gaten in bebouwing ten behoeve van doorzichten en ontsluiting bebouwing en binnentuinen;
- openingen van minimaal 6 meter breed;
- setbacks van minimaal 2 meter vanaf 20 meter hoogte.



Bouwhoogtes

- basishoogte 20 meter;
- opbouwen en verhogingen tot 35 meter hoogte;
- hoogte-accenten variërend tussen 58 en 90 meter.



Dichtheid

- kavels hebben een metrage variërend tussen 13.000 - 44.000 m² BVO.

Bebouwd-onbebouwd

- bouwvlakken mogen maximaal 70 - 90% bebouwd worden (exclusief garage, deze mag onder de gehele bouwvlak binnen aangegeven rooilijnen).

Impressie buurt



Referentie
Wood Warf, Canary Warf, Londen



Karakter van de buurt

- hoogstedelijk karakter;
- bebouwing (niet-wonen) rond groot openbaar 'plein' Orlyplein;
- gebiedoverstijgende functies rondom station;
- nieuw toe te voegen torens hebben smalle en orthogonale footprint.

Parkeeroplossing

- bestaande en nieuwe garages;
- nieuwe garages volledig uit het zicht van de openbare ruimte (verdiept of half verdiept);
- half verdiepte parkeergarages maximaal 1,2 meter boven aangrenzend peil;
- parkeervoorziening ontsloten vanaf Kastrupstraat/ Piarcoplein/ Basisweg.

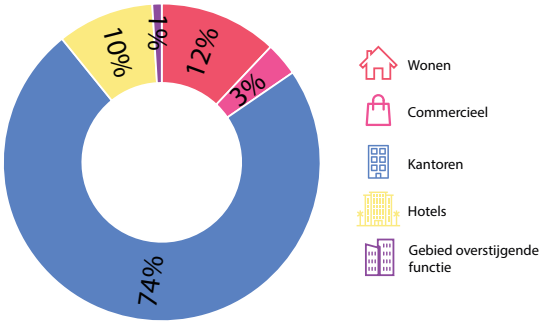
Algehele gemiddelde programma verdeling Centrale stationbuurt



88%
niet-wonen



12%
wonen



Functiemix

- te onderzoeken in samenhang met stationsontwikkeling;
- functiemix variërend tussen 5 - 100% niet-woon programma per kavel;
- niet-wonen: kantoren, hotels, commercieel en gebiedsoverstijgende functies.

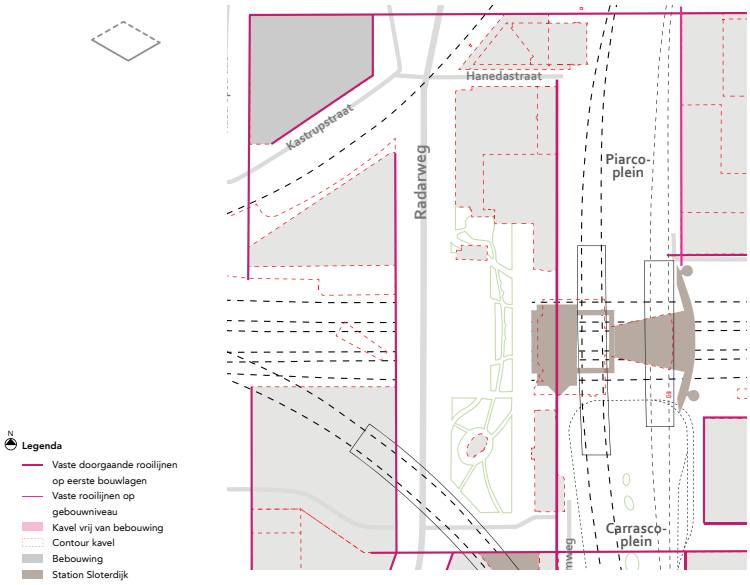
Korrelgrootte en samenhang

- uitstraling per kavel;
- grote korrel;

Beeldkwaliteit

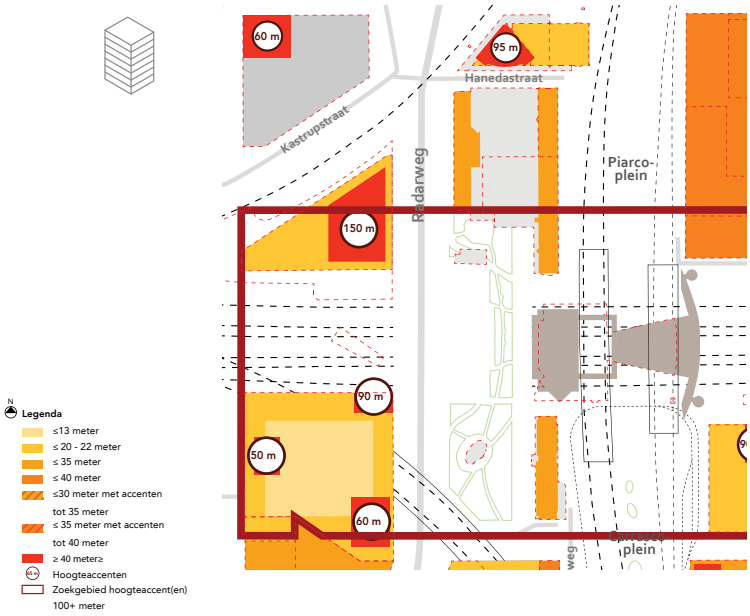
- hoogstedelijk;
- zakelijk;
- divers.

Buurt 7: Centrale stationsbuurt



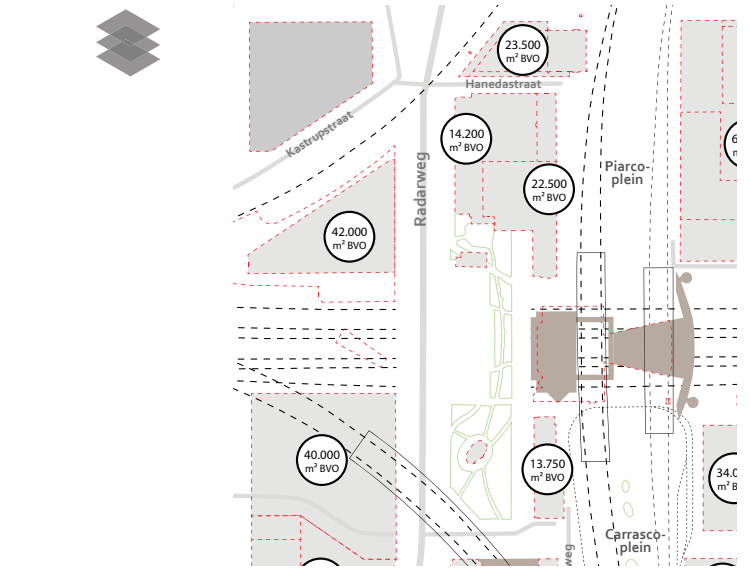
Rooilijnen

- harde rooilijnen aan Radarweg;
- rooilijn aan Basisweg en Radarweg versterken;
- uitsparingen in bebouwing ten behoeve van doorzichten en ontsluiting;
- openingen minimaal 8 meter breed.



Bouwhoogtes

- basishoogte van 20 - 30 meter;
- hoogte-accenten variërend tussen 60 en 150 meter.



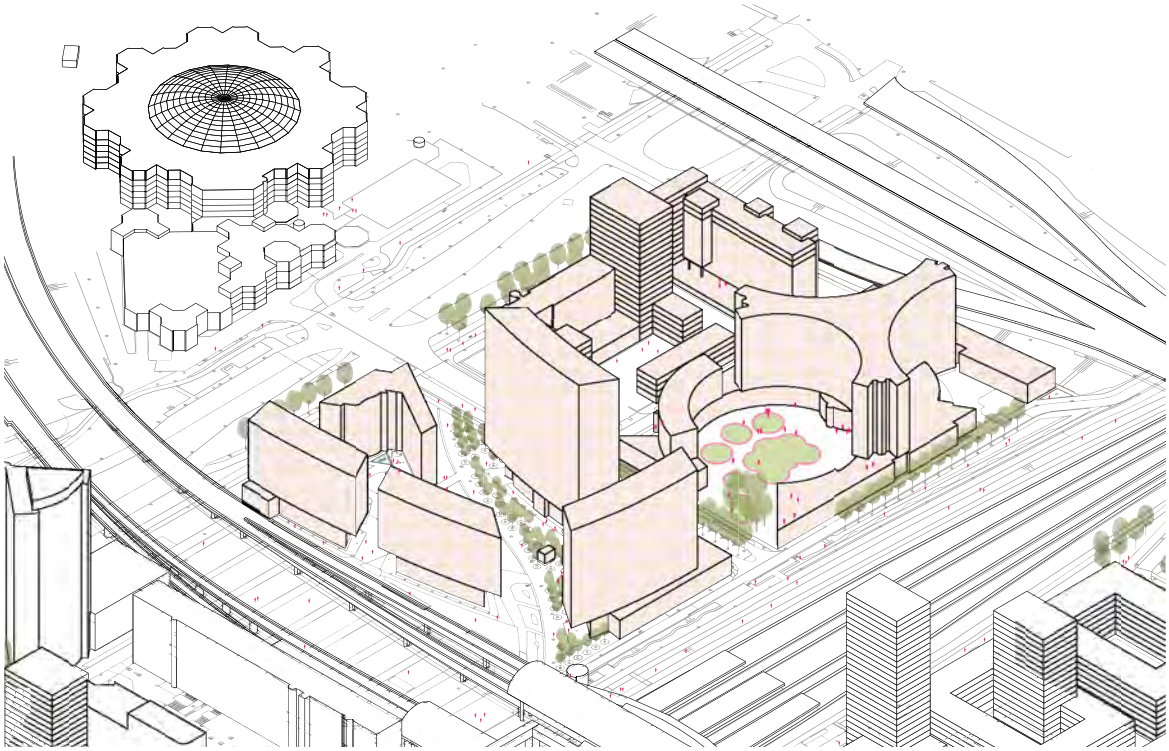
Dichtheid

- kavels hebben een metrage variërend tussen 10.000 - 42.000 m² BVO.

Bebouwd-onbebouwd

- bouwvlakken mogen maximaal 50 - 100% bebouwd worden (exclusief garage, deze mag onder de gehele bouwvlak binnen aangegeven rooilijnen).

Impressie buurt



Referentie
Chapelle International, Parijs



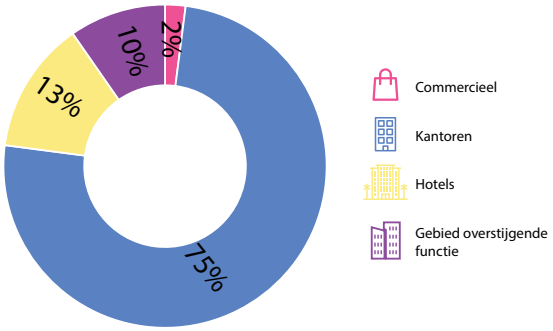
Algehele gemiddelde programma verdeling Stationsbuurt-Noord



100%
niet-wonen



0%
wonen



Karakter van de buurt

- hoogstedelijk, zakelijk karakter;
- ontwikkeling van The Ven; casino, hotel en conferentiecentrum;
- bestaande structuur handhaven;
- losse blokken op de kavel;
- vergroenen van binnenhoven.

Parkeeroplossing

- bestaande en nieuwe garages;
- nieuwe garages volledig uit het zicht van de openbare ruimte (verdiept of half verdiept);
- half verdiepte parkeergarages maximaal 1,2 meter boven aangrenzend peil;
- ontsloten vanaf Basisweg, Piarcoplein en Gatwickstraat.

Functiemix

- 100% niet-wonen;
- niet-wonen is kantoren, hotel en commercieel (leisure) en gebiedoverstijgende functies.

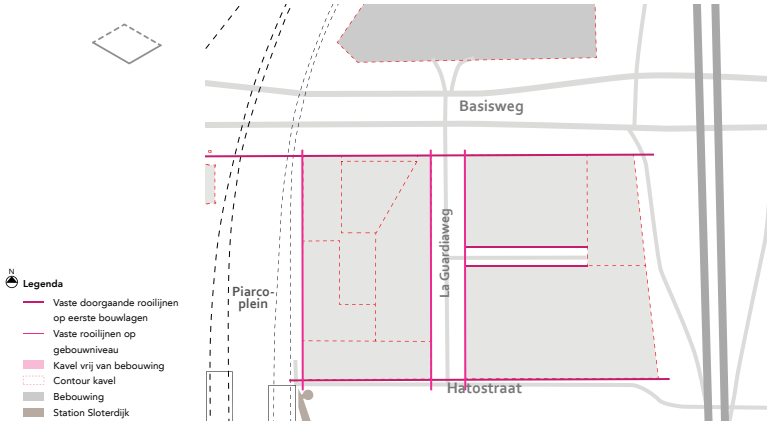
Korrelgrootte en samenhang

- uitstraling per blok;
- ieder gebouw/ kavel eigen architectuur.

Beeldkwaliteit

- vier ensembles;
- uitgesproken, dynamisch;
- materialisering: glas, metaal, natuursteen;
- hoge bebouwing op basis (plint);
- bebouwing heeft nadrukkelijk uitstraling van niet-woongebouwen.

Buurt 8: Stationsbuurt-Noord



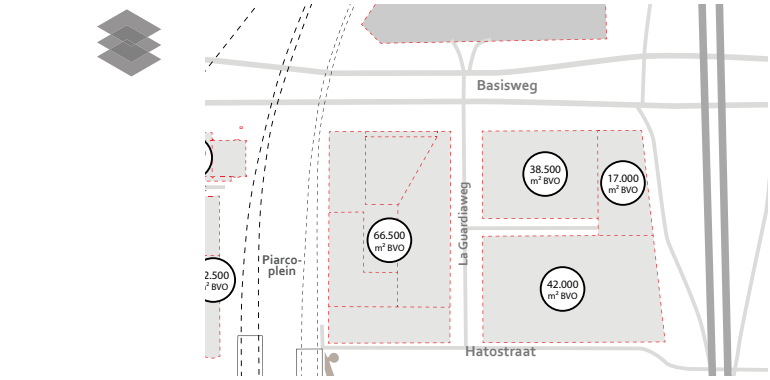
Rooilijnen

- harde rooilijnen op kavelgrenzen;
- strakke rooilijnen aan La Guardiaweg, Gatwickstraat, Hatostraat en Basisweg;
- uitsparingen in bebouwing ten behoeve van doorzichten en ontsluiting;
- openingen minimaal 8 meter breed.



Bouwhoogtes

- basishoogte van 20 - 30 meter;
- hoogte-accenten variërend tussen 50 en 90 meter.



Dichtheid

- kavels hebben een metrage variërend tussen 17.000 - 66.500 m² BVO.

Bebouwd-onbebouwd

- Bouwvlakken mogen maximaal 50 - 80% bebouwd worden (exclusief garage, deze mag onder de gehele plot binnen aangegeven rooilijnen).



Impressie ‘Lab4you’, kavel N-4 door Engel Architecten, 2018

Gemeente Amsterdam



Visie 2040

Sloterdijk-Centrum