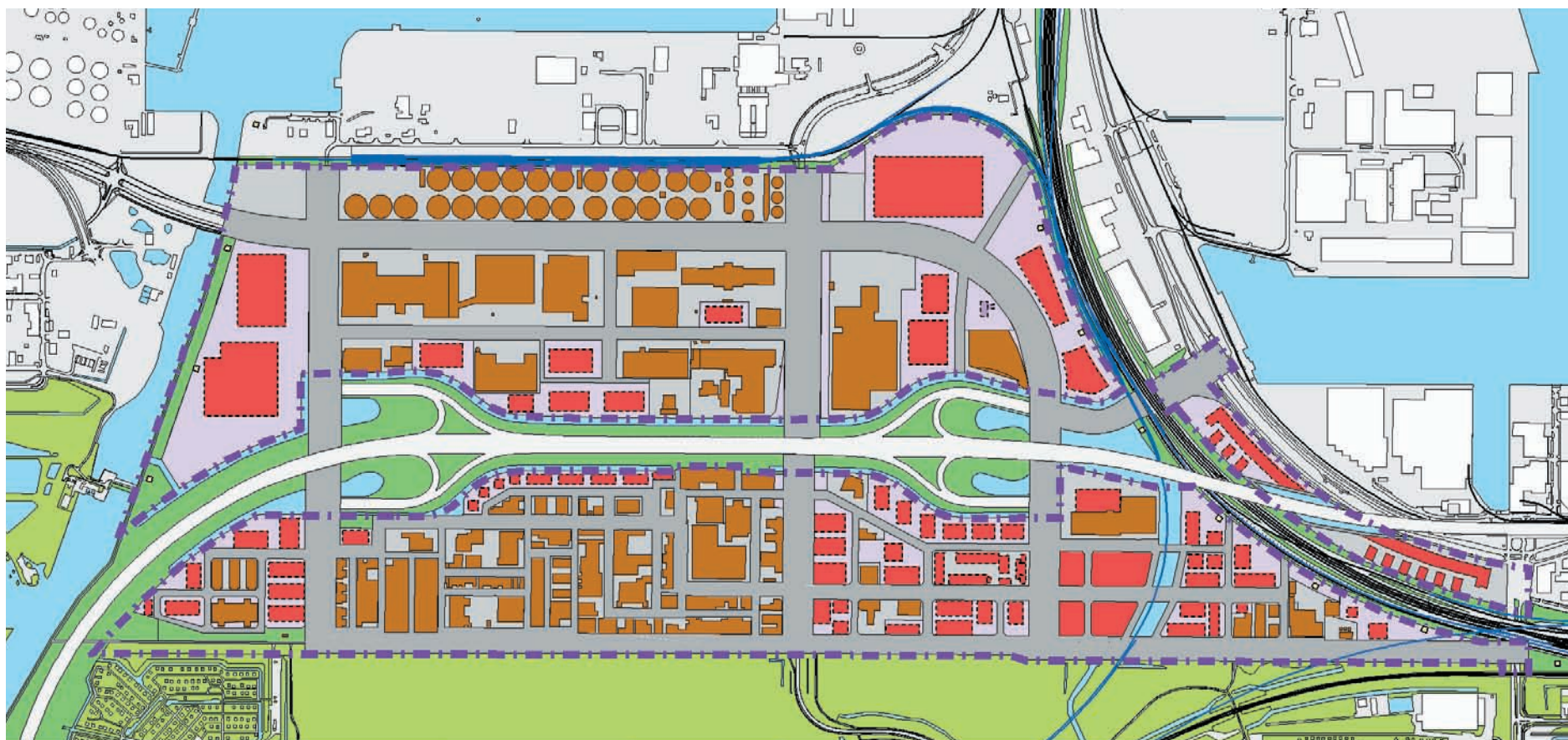


# Sloterdijk III

## Stedenbouwkundig Plan

XXXX  
Gemeente Amsterdam  
Dienst Ruimtelijke Ordening  
DECEMBER 2006







Dienst Ruimtelijke Ordening, Gemeente Amsterdam  
Jacob van der Zwan, Roy Berents, Antonia Nieto,  
Frits Wolters  
november 2005  
Meer info bij: Roy Berents, tel. 020 - 552 7881  
brs@dro.amsterdam.nl

Opdrachtgever

Duco Stadig, wethouder RO & Grondzaken

Gedelegeerd opdrachtgever

Dirk van de Weerd en Jacky v.d. Bosch, OGA

Opdrachtnemer

Jacob van der Zwan, DRO

Supervisor Teleport & Sloterdijken

Felix Claus, Claus & Kaan Architecten

DRO- kernteam

Jacob van der Zwan, projectleider  
Roy Berents, hoofdstedenbouwkundige  
Antonia Nieto, stedenbouwkundige  
Frits Wolters, CAD-tekenaar  
Marjolein Zandvliet, projectcontroller

DRO-ontwerpteam

Leden DRO-kernteam &  
Han Vermeij  
Jan Jaap Carels  
Henk Groenewegen  
Paul Südkamp  
Gerard Willemsen  
Geert Timmermans

Projectgroep

Jacky van de Bosch, OGA (voorzitter)  
Elbert Achterstraat, OGA  
Mohsen Aly, OGA (opsteller GREX)  
Jacob van der Zwan, DRO  
Roy Berents, DRO  
Han Vermeij, DRO  
Jeroen van de Mortel, Westpoortbeheer

Hans Duimelaar, EZ

Teun Scheltema, DIVV

Nanda van Baren, DMB

Wim Vlemmix / Folkert Schukken, GHA

Piet Johan Radsma, DWR-waterbeheer

Jan-Just Honing, DWR-riolering

Pieter Boekschoten, stadsdeel Geuzenveld/

Slotermeer

## Inhoudsopgave

|          |                                       |         |
|----------|---------------------------------------|---------|
|          | <b>SAMENVATTING</b>                   | blz.4   |
| <b>1</b> | <b>INLEIDING</b>                      | blz. 6  |
| 1.1      | Introductie                           |         |
| 1.2      | Aanleiding                            |         |
| 1.3      | Doel                                  |         |
| 1.4      | Plangebied & tijdshorizon             |         |
| <b>2</b> | <b>BESTAANDE SITUATIE</b>             | blz.10  |
| 2.1      | Inleiding                             |         |
| 2.2      | Historie                              |         |
| 2.3      | Eigendomsgrenzen                      |         |
| 2.4      | Infrastructuur                        |         |
| 2.5      | Programma                             |         |
| 2.6      | Openbare ruimte                       |         |
| 2.7      | Milieu                                |         |
| <b>3</b> | <b>PLANKADER</b>                      | blz.22  |
| 3.1      | Structuurplan Amsterdam               |         |
| 3.2      | Visie Sloterdijken                    |         |
| <b>4</b> | <b>PLAN: STEDENBOUWKUNDIG CONCEPT</b> | blz. 28 |
| 4.1      | Hoofdstructuur                        |         |
| 4.2      | Bebouwingsvelden                      |         |
| 4.3      | SP-kaart                              |         |
| 4.4      | Veranderingen ten opzichte van Visie  |         |
| <b>5</b> | <b>PLAN: INFRASTRUCTUUR</b>           | blz. 32 |
| 5.1      | Wegen                                 |         |
| 5.2      | Kabels & leidingen                    |         |
| 5.3      | Parkeren                              |         |
| 5.4      | Spoorwegen                            |         |
| 5.5      | Openbaar vervoer                      |         |
| 5.6      | Fiets- & voetpaden                    |         |

## STEDENBOUWKUNDIG PLAN SLOTERDIJK III

NOVEMBER 2005

|           |                                                                      |         |
|-----------|----------------------------------------------------------------------|---------|
| <b>6</b>  | <b>PLAN: PROGRAMMA &amp; BEBOUWING</b>                               | blz.46  |
| 6.1       | Programma & milieutypen                                              |         |
| 6.2       | Stedenbouwkundige eisen & wensen                                     |         |
| 6.3       | Bijzonder programma                                                  |         |
| 6.4       | Welstand                                                             |         |
| <b>7</b>  | <b>PLAN: OPENBARE RUIMTE</b>                                         | blz.52  |
| 7.1       | Grote maat & industriële lanen                                       |         |
| 7.2       | Bomen                                                                |         |
| 7.3       | Groen                                                                |         |
| 7.4       | Water                                                                |         |
| 7.5       | Kwaliteit openbare ruimte                                            |         |
| <b>8</b>  | <b>MILIEU</b>                                                        | blz.62  |
| 8.1       | M.e.r.-beoordeling                                                   |         |
| 8.2       | Milieucategorieën bedrijven                                          |         |
| 8.3       | Externe veiligheid                                                   |         |
| 8.4       | Geluidhinder                                                         |         |
| 8.5       | Luchtkwaliteit                                                       |         |
| 8.6       | Beperkende zones Schiphol                                            |         |
| 8.7       | Energiebesparing                                                     |         |
| <b>9</b>  | <b>ONTWIKKELINGSSTRATEGIE</b>                                        | blz.68  |
| <b>10</b> | <b>GRONDEXPLOITATIE</b>                                              | blz.71  |
| <b>11</b> | <b>VERVOLGTRAJECT</b>                                                | blz.73  |
|           | <b>BIJLAGE 1: INVENTARISATIE OPPERVLAKTES</b>                        | blz.75  |
|           | <b>BIJLAGE 2: VERKEERSINTENSITEIT EN<br/>- CAPACITEIT HOOFDWEGEN</b> | blz. 76 |
|           | <b>BIJLAGE 3: KUNSTWERKEN WESTRANDWEG</b>                            | blz. 80 |

# SAMENVATTING

## SP Sloterdijk III

Dit Stedenbouwkundig Plan (SP) Sloterdijk III geeft het stedenbouwkundige beeld en de eisen voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het werkgebied Sloterdijk III. Het is het kader voor de bouwplantoetsing en de heldere (her)inrichting van de openbare ruimte. Een geactualiseerde grondexploitatie maakt onderdeel uit van het SP. Dit SP Sloterdijk III is op 20 december 2006 vastgesteld door de Amsterdamse gemeenteraad. Op basis van dit SP wordt een nieuw bestemmingsplan voor Sloterdijk III gemaakt.

## Stedenbouwkundig concept

Sloterdijk III is opgezet als een functioneel werkgebied van 227 hectare. Het werkgebied kent een noord-zuid en oost-west gericht grid van bedrijfskavels van verschillende maten, zodat voor (bijna) alle bedrijfstypen hier een geschikte kavel is. Het gebied is bestemd voor milieuhinderlijke bedrijven; het is geen gebied voor woningen, noch kantoren. Het gebied is sinds de jaren '70 in ontwikkeling.

Grofweg deelt de Westrandweg het plangebied in twee delen.

Het noordelijk deel van Sloterdijk III, deelgebied Noord, is bestemd voor logistieke en industriële bedrijven met voornamelijk kavels van 10.000 m<sup>2</sup> en groter. De meest oostelijke en westelijke bebouwingsvelden van Noord zijn gereserveerd voor zeer grootschalige distributie- of industriële bedrijven, het liefst in gestapelde bebouwingslagen.

Het deel ten zuiden van de Westrandweg en ten oosten van de Hemlijn, de deelgebieden Zuid & Oost, is bestemd voor diverse kleinschaligere bedrijven met voornamelijk kavels kleiner dan 10.000 m<sup>2</sup>. In Sloterdijk III Oost ontstaat perifeer detailhandelcentrum met een cluster auto- & motorgerelateerde bedrijven en een bouw- & woonthema-centrum.

De Westrandweg gaat van Oost naar West dwars door Sloterdijk III lopen en krijgt 2 aansluitingen in het werkgebied. De ingebruikname van deze rijksweg A5 is gepland in 2012. Sloterdijk wordt hiermee een 'zichtlocatie', goed bereikbaar met de auto. De komst van de Westrandweg vereist een aanpassing van de lokale wegenstructuur.

## Infrastructuur

De Westrandweg komt op de locatie van de huidige Noordzeeweg, waardoor deze in noordelijke richting wordt verlegd en de nieuwe naam Westpoortweg krijgt. Het is met haar 2 x 2 rijstroken dé hoofdader door Sloterdijk III. Via de twee aansluitingen van de Westrandweg zit je zo op de Westpoortweg. Daarnaast wordt de huidige Theemsweg doorgetrokken en verbonden met Tijnmuiden, zodat in en om Sloterdijk III een ontsluitingsruit van de wegen Theemsweg, Tijnmuiden-Dortuiden, Aziëhavenweg en Australiëhavenweg ontstaat. Door de komst van de Westrandweg moeten Australiëhavenweg en Tijnmuiden-Dortmuiden sowieso ook worden uitgebreid en aangepast. Met de nieuwe, lange, Theemsweg wordt ook het zuidelijke deel van Sloterdijk III beter ontsloten voor auto- & vrachtverkeer.

De huidige weg Luvernes bij de Praxis wordt opgewaardeerd tot een weg van 2 x 2 rijstroken die aansluit op de Westpoortweg. Zo ontstaan er twee extra routes vanaf de Westrandwegaansluiting 'Luvernes' naar Amsterdam West en de Haarlemmerweg, namelijk via de Theemsweg-Seineweg en via de Theemsweg-Australiëhavenweg. De toch al zo drukke doorgaande route Westpoortweg-Basisweg wordt zo ontlast. Er wordt gepoogd het lokale wegennet vóór de ingebruikname van de Westrandweg te hebben uitgebreid en aangepast. In Sloterdijk III Oost ligt bovendien een spoorreservering voor de Haarlemboog.



## Programma & bebouwing

In 2004 is 86,5 ha terrein uitgegeven in Sloterdijk III. Er is nog 58,5 ha uitgeefbaar terrein. Verwacht wordt dat het programma van Sloterdijk III tot 2020 zal groeien naar circa 600.000 m<sup>2</sup> bebouwd bedrijfsoppervlak (360.000 in 2004), circa 700.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (420.000 in 2004) en 9.270 arbeidsplaatsen (4700 in 2004).

Er wordt ingezet op intensiever grondgebruik binnen de bedrijfsfunctie. Naast stapeling van bebouwingslagen zijn een hoger bebouwingspercentage per kavel, compactere parkeeroplossingen, meer arbeidsplaatsen en/of compactere wijzen van opslag/distributie gewenste vormen van intensivering. In heel Sloterdijk III geldt een maximale bebouwingshoogte van 30 meter; de windturbines van 60 meter hoogte langs het talud van de hemspoorlijn en Zijkanaal F zijn structuurbepalende hoogte-elementen in het gebied. Er mag maximaal 30 procent vloeroppervlak per bedrijfsvestiging als kantooroppervlak zijn bestemd.

Voor de grootschalige logistieke en industriële bedrijven van Sloterdijk III Noord geldt een minimale floor space index (fsi) van 0,6 m<sup>2</sup> vloeroppervlak per m<sup>2</sup> kaveloppervlak. Er wordt wel gestreefd naar een experiment met stapeling van distributiehallen en/of parkeerplaatsen op dak. Sloterdijk III Zuid is een mix van allerlei kleinschalige bedrijven en bedrijfsveramelgebouwen. Hier wordt in een hogere bebouwingsdichtheid gebouwd en geldt een minimale fsi van 0,90 m<sup>2</sup>. In Sloterdijk III Oost is naast kleinschalige bedrijven en bedrijfsverzamelgebouwen een cluster van auto- en motordealers, garages en –gerelateerde bedrijven en het bouw- & woonthemapcentrum Westpoort in ontwikkeling. Hier is de fsi minimaal 0,70 m<sup>2</sup> vloeroppervlak per m<sup>2</sup> kaveloppervlak.

## Openbare ruimte, groen & water

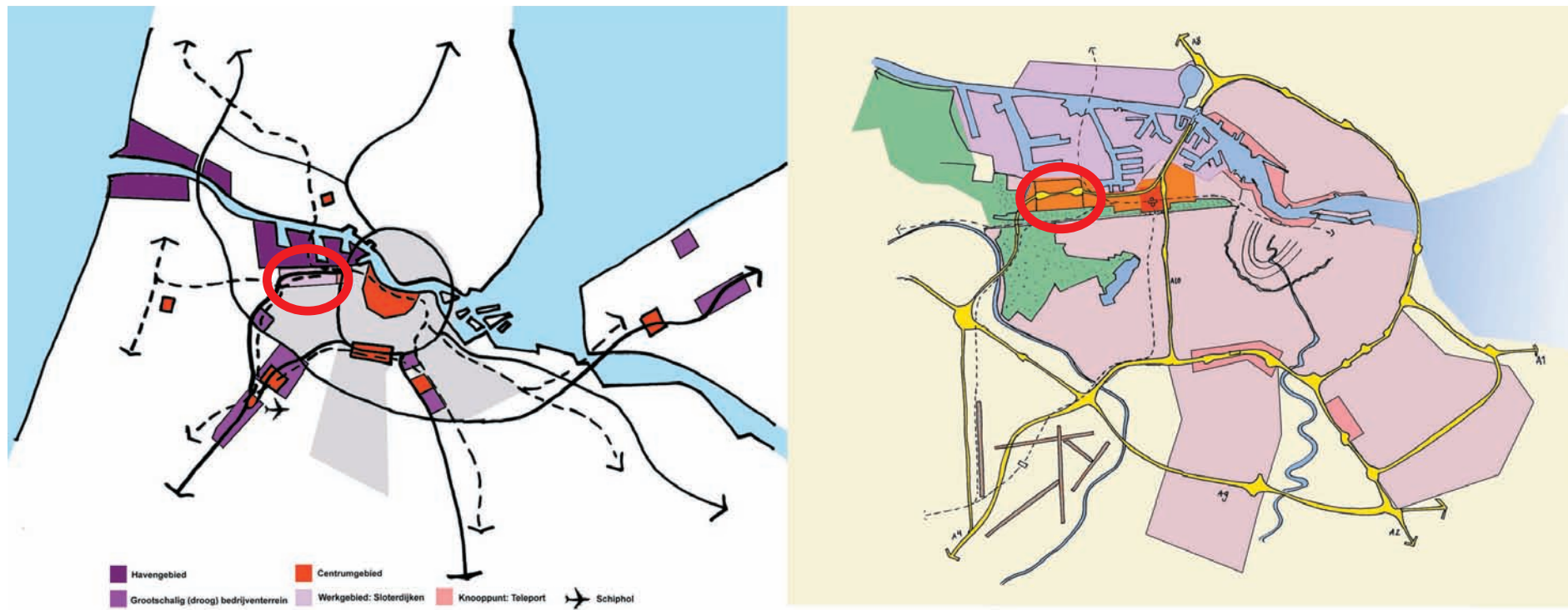
De hoofdwegen in het gebied zijn te karakteriseren als ‘industriële lanen’. Het zijn brede functioneel opgezette asfaltwegen, met ruime groene midden- & zijbermen in verband met grote draaicirkels voor het vrachtverkeer en ruimte voor de vele kabels en leidingen, met sloten, met vrijliggende fietspaden en met vier rijen iepen. De industriële lanen passen bij de schaal van het werkgebied en geven met haar groene bermen en monumentale bomenrijen kleur aan de verder stenige Westpoort.

De gewone straten in Sloterdijk III zijn van betonklinkers en kennen een sober en doelmatig standaardprofiel van minimaal 15 meter breed met (langs)parkeervakken. Alleen de boulevard Sierenborch in Sloterdijk III Oost krijgt, als auto- & woonboulevard, een hoogwaardigere inrichting met brede trottoirs, een centrale grasberm en bijzondere ‘boulevardbomen’, de goudes.

Aan de voet van het talud van de Westrandweg komen brede waterlopen met natuurvriendelijk ingerichte oevers. Ook worden er in Sloterdijk III Oost twee bijzondere water- en rietpartijen -de reservering voor de Haarlemspoorboog en onder het viaduct van de Westrandweg- gerealiseerd. Deze hebben een waterbergende functie, maar zijn ook ecologisch interessant.

## Milieu

Sloterdijk III maakt onderdeel uit van Westpoort, een grootschalig werkgebied waar bedrijven die milieuhinder veroorzaken zijn geconcentreerd. Milieugevoelige bebouwing is hier daarom niet toegestaan. Sloterdijk III Noord is en blijft bestemd voor bedrijven met veel milieuhinder (milieucategorie 2, 3, 4 & 5). Sloterdijk III Zuid en -Oost liggen iets dichterbij Amsterdam-West en zijn geschikt voor bedrijven uit lagere milieucategorieën, namelijk 2 & 3.



Ligging Sloterdijk III in de regio en in de stad

## Hoofdstuk 1

# Inleiding

*Voor u ligt het Stedenbouwkundig Plan (SP) Sloterdijk III (december 2006), waarin concrete voorstellen worden gedaan voor de stedenbouwkundige ontwikkeling en de ontwikkeling van de openbare ruimte in het werkgebied Sloterdijk III. Dit SP en de bijbehorende grondexploitatie is op 20 december 2006 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Op basis van dit SP kan worden gestart met het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied.*

### 1.1 Introductie

Het werkgebied Sloterdijk III is één van de werkgebieden in Westpoort, het conglomeraat van bedrijventerreinen en werkgebieden aan de westzijde van de Amsterdamse agglomeratie. Het gebied is voor ongeveer tweederde ontwikkeld; circa 86,5 hectare is uitgegeven en circa 57,5 hectare is nog uitgeefbaar terrein. Met de komst van de Westrandweg centraal door dit werkgebied verbetert de bereikbaarheid en zichtbaarheid van dit werkgebied fundamenteel. Dit heeft bovendien consequenties voor het onderliggende wegennet en de water- & groenstructuur. Bovendien wordt een hogere bebouwingsdichtheid voor de bedrijven in Sloterdijk III nagestreefd. De verwachting is dat het werkgebied groeit van 4700 arbeidsplaatsen in 2004 naar ruim 9200 arbeidsplaatsen in 2020 bij volledige uitgifte en intensivering.

### 1.2 Aanleiding

Voor het werkgebied Sloterdijk III is het vigerende plankader verouderd. Het gaat om het huidige Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Sloterdijk III uit 1995 en het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP) uit 1938 dat voor dit gebied nog als bestemmingsplan fungeert. Bovendien is onlangs een Visie Sloterdijken (op 9 maart 2004 vastgesteld in het College van B&W van Amsterdam) waarin een aantal nieuwe inzichten voor Sloterdijk III in de context van de hele werkgebiedenstrip Sloterdijken naar boven zijn gekomen. Het SPvE uit 1995 biedt onvoldoende houvast bij de verdere ontwikkeling van dit werkgebied en de verstrekking van bouwvergunningen. Daarom heeft het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA) de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) opdracht gegeven voor het ontwikkelen van een Stedenbouwkundig Plan (SP; fase 4 product Plaberum) voor het werkgebied Sloterdijk III op basis waarvan ook een nieuw bestemmingsplan kan worden opgesteld.





### 1.3 Doel

*Doel van het Stedenbouwkundig Plan Sloterdijk III is het bieden van stedenbouwkundige en inrichtingseisen en -principes voor de ruimtelijke ontwikkeling van het werkgebied Sloterdijk III, zodanig dat op basis van dit SP een nieuw bestemmingsplan gemaakt kan worden en de partiële (her)inrichting van de openbare ruimte kan plaatsvinden.*

Naast het geven van een stedenbouwkundig toekomstbeeld en ruimtelijke en functionele eisen aan de bebouwing op de kavels geeft het SP ook de inrichtingsprincipes (profielen en materiaalgebruik) van de wegen en rest van de openbare ruimte. Er wordt gestreefd naar een heldere, duurzame en doelmatig ingerichte openbare ruimte van het werkgebied.

Het SP omvat géén gedetailleerd inrichtingsplan voor de openbare ruimte, maar is dusdanig gedetailleerd dat op basis hiervan direct uitvoeringsplannen (VO's, DO's en bestekken) kunnen worden gemaakt.

### 1.4 Plangebied en tijdhorizon

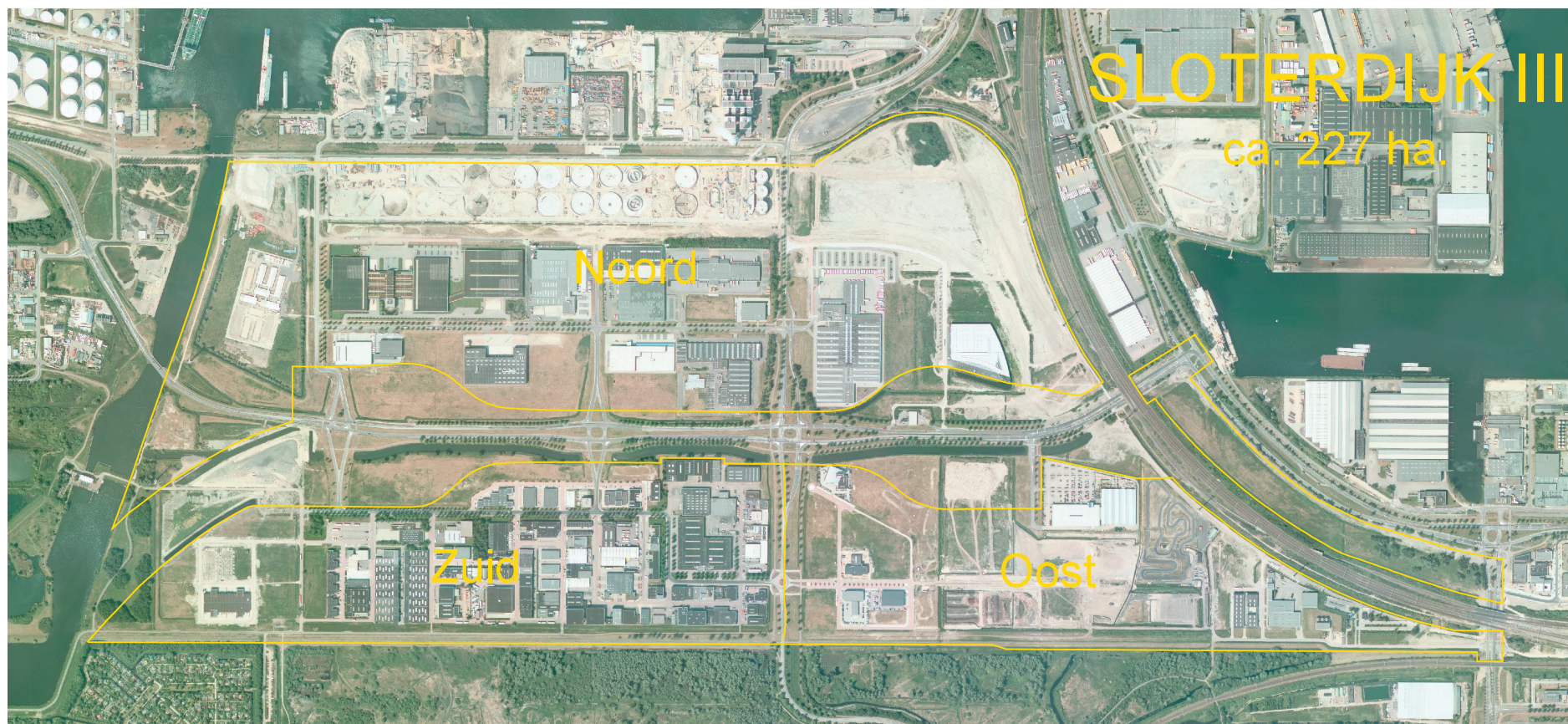
Het plangebied wordt aan de westkant begrensd door het Zijkanaal F, aan de noordrand door de havenspoorlijn (ten zuiden van de Aziëhavenweg), aan de westrand door de Basisweg en Seineweg en aan de zuidkant door de Brettenzone (stadsdeelgrens tussen Westpoort en Geuzenveld/Slotermeer / hoogwaterkering Daveren).

Het plangebied van het werkgebied Sloterdijk III bestaat uit drie delen die van elkaar gescheiden zijn door de reservering voor de toekomstige Westrandweg (dit wordt grondeigendom van Rijkswaterstaat) en de Hemspoorlijn (grond in eigendom van de NS). Het 3-delig plangebied bestrijkt totaal een oppervlakte van circa 227 hectare. Zie afbeelding plangrens.

Dit is een fors plangebied in vergelijking met de plangebieden van andere Amsterdamse grootstedelijke projecten. Zo zijn ter vergelijking Teleport 65 ha, de Zuidas circa 120 ha, het Shell-terrein 9 ha en heel IJburg circa 300 ha groot.

De planhorizon voor het SP Sloterdijk III wordt gesteld op 2020, omdat er tot die periode redelijke schattingen kunnen worden gedaan over verkeersintensiteiten en de verdere ontwikkeling / verdichting van het werkgebied. Het Structuurplan Amsterdam geldt tot 2010 en de Visie Sloterdijk I, II en III schetst het beeld voor dit werkgebied tot circa 2030. Deze beide planfiguren gelden als plankader.







## Hoofdstuk 2

# Bestaande situatie

### 2.1 Inleiding

Formeel is Sloterdijk III in drie deelgebieden verdeeld, te weten Noord, Zuid en Oost. *Sloterdijk III Noord* is vanaf de jaren '80 ontwikkeld met grootschalige distributie- en industriële bedrijven en kent nog enkele grote uit te geven braakliggende terreinen van tientallen hectaren. *Sloterdijk III Zuid* is reeds vanaf de jaren '70 in ontwikkeling. Sommige bedrijven krijgen weer nieuwe gebruikers en de kavels wordt herontwikkeld. Het westelijk deel kent nog een aantal niet uitgegeven kavels. *Sloterdijk III Oost* is voor nog maar voor zo'n 20% bebouwd. Hier zijn Westpoortbeheer en de Praxis gevestigd. Er ligt (tijdelijk) een kartbaan en is een autoboulevard in ontwikkeling. Meerdere autobedrijven hebben zich hier de laatste jaren gevestigd.

### 2.2 Historie

In het begin van de zeventiger jaren van de vorige eeuw startte de ontwikkeling van bedrijventerrein Sloterdijk III. Het huidige noordelijke deel was en is opgezet voor grootschalige kavels voor distributie, het zuidelijk deel met kleine tot zeer kleine kavels (van 250 – 1000m<sup>2</sup>) voor zeer divers gebruik. De kleine kavels van het zuidelijk deel waren gegroepeerd rond vier grote parkeerterreinen waar de werknemers van de gevestigde bedrijven geacht werden hun auto te parkeren. De straatnamen zijn verbasterde vertalingen van de namen van Engelse havensteden zoals zij op zeekaarten uit de 16<sup>e</sup> en 17<sup>e</sup> eeuw voorkwamen. Zo is Abberdaan afgeleid van Abberdeen en Portsmuiden afgeleid van Portsmouth.

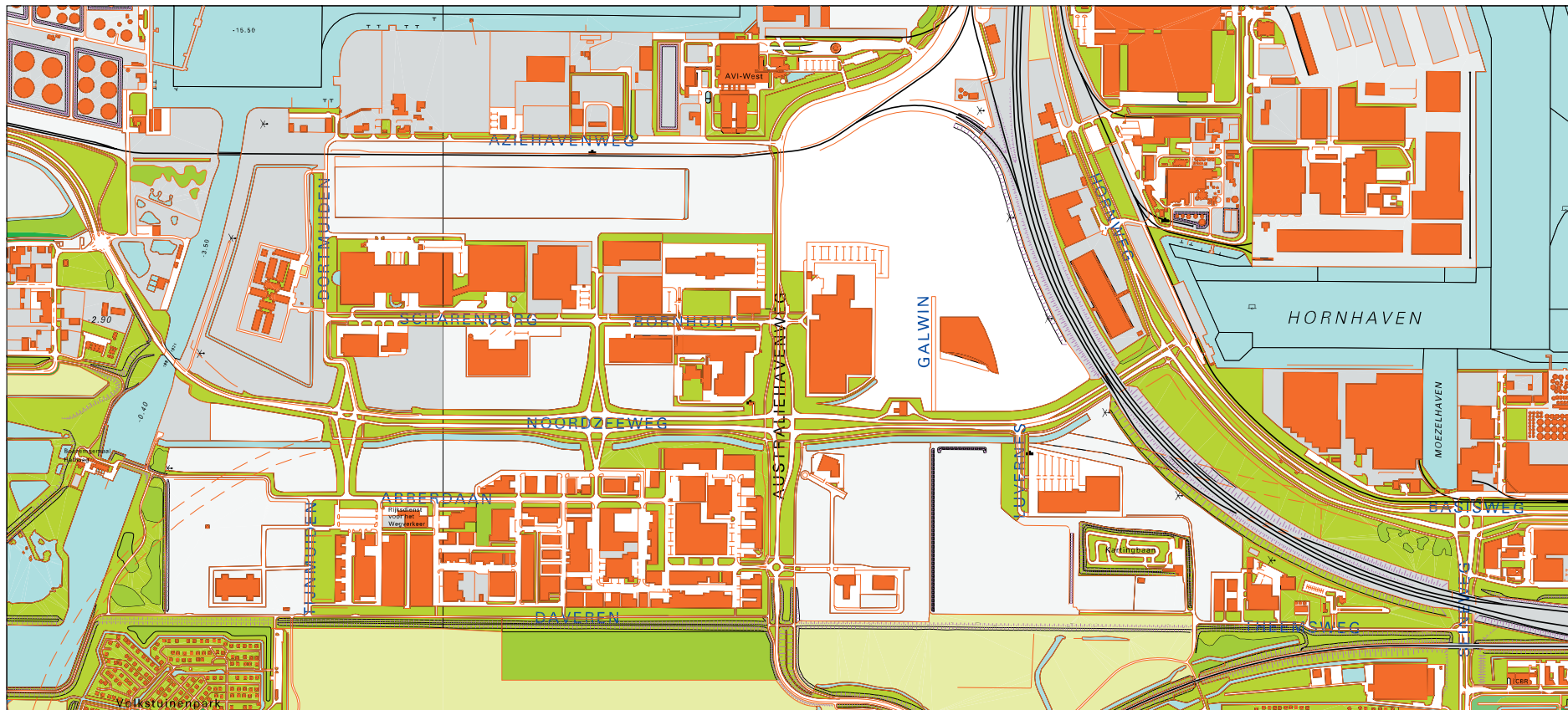
### Noord

Het eerste bedrijf is jarenlang het magazijn van de DRAKA kabelfabriek uit de Hamerstraat in Amsterdam Noord geweest. Gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden al daar deed het bedrijf besluiten een modern magazijn aan Herwijk te bouwen. Bij de revitalisering van het Hamerstraat gebied in de tachtiger jaren van de vorige eeuw, ontstond weer ruimte voor de DRAKA en het magazijn verhuisde terug naar Noord. Na vele jaren leegstand werd hier uiteindelijk in het midden van de jaren negentig het Bleekemolen indoorcartcentrum gevestigd, de eerste leisure vestiging op dit werkgebied. De tweede zich in dit gebied vestigend bedrijf was de Centrale Werkplaats van de Stadsreiniging uit de Kwakersstraat in de Kinkerbuurt in de tweede helft van de tachtiger jaren. Door de gemeentelijke decentralisatie, waarbij de stadsdelen ontstonden, was er reeds na korte tijd geen behoefte meer aan dit complex. In 1990 werd het complex ingericht als Centrum voor Vakopleiding voor om- en herscholing van Amsterdamse werklozen. Pas in de loop van de negentiger jaren is de ontwikkeling met grote distributiehallen hier opgang gekomen. Nedlloyd (en later Danzas) gingen de warehousing voor IBM artikelen verzorgen. Metaalconstructiebedrijf en een wasserij zijn inmiddels ook in het gebied gevestigd. Ook bevindt zich er een van de zeven landelijke expeditieknooppunten van de TPG om de briefpost uit de regio Amsterdam te verwerken. Opvallend is de komst van het grote Heineken distributiecentrum. Tot in de tachtiger jaren was dit in werkgebied Amstel III gevestigd om vervolgens door vele kleine vervangen te worden. Gewijzigde inzichten deden het bedrijf toch weer besluiten om een groot centrum te stichten. Op het meest westelijk braakliggend terrein is tijdelijk een asielzoekerscentrum gevestigd.

### Zuid

In dit deelgebied werd een eerste begin gemaakt met het realiseren van een tweetal bedrijfsverzamelgebouwen waarin hallen gehuurd kunnen worden. In de loop van de jaren hebben een aantal ondernemingen panden voor eigen gebruik ontwikkeld. Daarmee is een ontwikkeling in gang gezet die het deelgebied vooral een groothandelsfunctie hebben gegeven. In de loop van de afgelopen dertig jaar zijn in het gebied gevestigd (geweest) de volgende branches: babyartikelen, (diamanten) gereedschappen, farmaceutisch, papier, kantoorartikelen, audioapparatuur, confectie, gassen autoveren, rubber en plastic artikelen, orthopedische artikelen, aandrijfsystemen, sexartikelen. Het bandenbedrijf

Michelin heeft jaren een groot distributiecentrum in het gebied gehad. Industriële activiteiten hebben slechts op beperkte schaal een plek in het gebied gevonden: stoffen ververij, lasbedrijf, zeilmakerij, metaalconstructeur, vleeswaren. Een aantal kleine bouw (verwante) bedrijven heeft het steunpunt op het gebied. Er zitten ook een aantal transport- en koeriersbedrijven en een beperkt aantal kleine personenauto's- en motordealers. Vrachtwagendealers en aanverwante onderhoudsbedrijven, onderzoekslaboratoria van controlebedrijven en een geldtransportbedrijf zijn ook in het gebied te vinden. Opvallende gebruiker van een aantal hallen in het gebied was de Rijkspolitie met een arrestatieteam. Rond 2000 kwam een grote bouwstroom van ruim 200



Sloterdijk III, bestaande situatie



(kleine) bedrijfshallen in bedrijfsverzamelgebouwen opgang die er voor zal zorgen dat het gebied zijn grote diversiteit in werkgelegenheid wel zal behouden. Zo is nu ook de IT branche in het gebied vertegenwoordigd.

### Oost

In de jaren '70 is er een elektriciteitsonderstation in dit deelgebied gebouwd en waren hier een openlucht motorcrossbaan en een kartbaan. De motorcrossbaan is inmiddels weg en ook de kartbaan zal in 2007 vertrekken. In de negentiger jaren werden de Marktkauf bouwmarkt annex tuincentrum en het gebouw van Westpoortbeheer in het gebied gevestigd. Rond 2000 startte de bouw van een aantal bedrijfshallen in het aller oostelijkste deel. Eind jaren '90 werd hier aan de Theemsweg ook de tippelzone geopend, welke inmiddels al weer is gesloten. Ook hebben zich de laatste jaren een aantal automobielbedrijven in het deelgebied gevestigd, zodat de autoboulevard Westpoort vorm begint te krijgen.

## 2.3 Eigendomsgrenzen

Sloterdijk III is in eigendom van de gemeente Amsterdam (OGA). Het talud van de Hemspoorlijn is tot aan de sloot in eigendom van de NS. De Westrandwegzone die het plangebied in twee delen scheidt wordt eigendom van Rijkswaterstaat en valt daarom ook buiten de plangrens van Sloterdijk III. Het zijkanaal F aan de westkant van het plangebied is eigendom van Hoogheemraadschap Rijnland. De Brettenzone ten zuiden van Sloterdijk III is ook eigendom van de gemeente Amsterdam (stadsdeel Geuzeveld/Slotermeer). Het gebied ten noorden van het plangebied is eveneens eigendom van de gemeente Amsterdam (gemeentelijk Havenbedrijf).

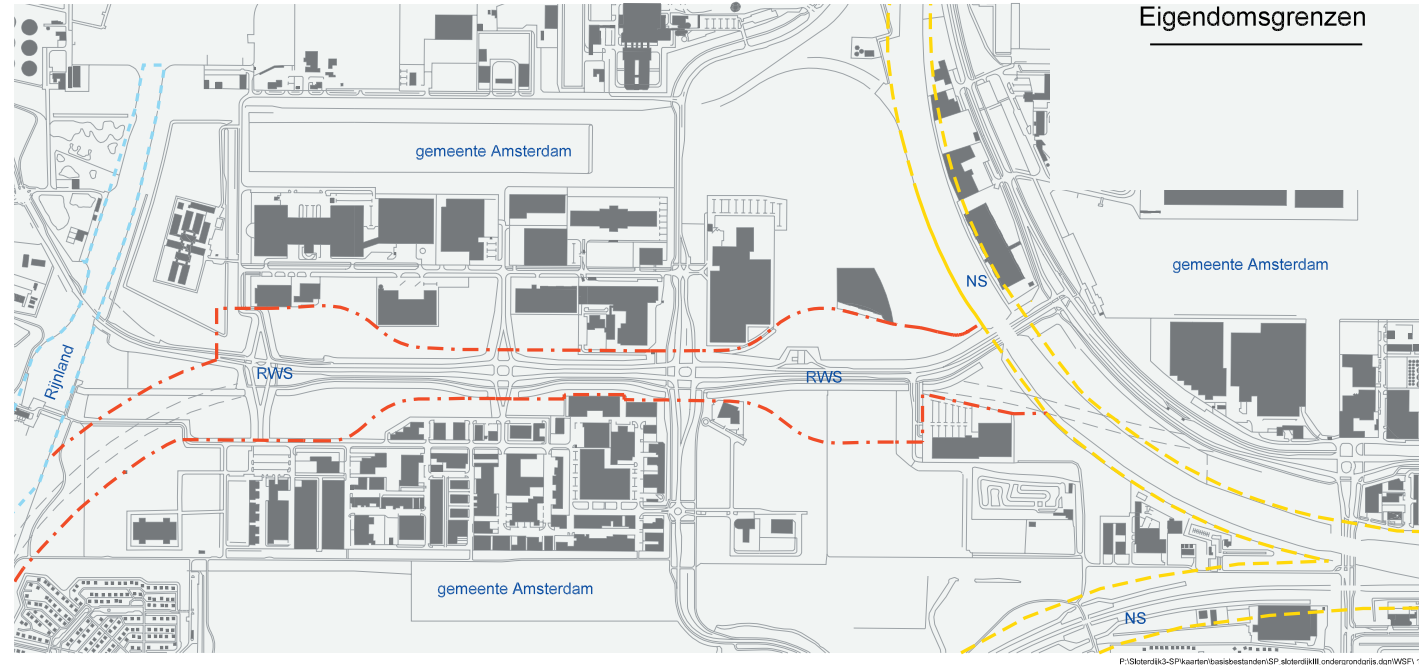
## 2.4 Infrastructuur

### Hoofdwegen

De Noordzeeweg is de belangrijkste 2 x 2 baans oost-west-hoofdweg door Sloterdijk III, welke overgaat in de Westpoortweg richting Afrikahaven en in de Basisweg richting Teleport. De belangrijkste noord-zuid-gerichte hoofdwegen zijn de Seineweg (2 x 2 rijbanen) en de Australiëhavenweg (2 x 1 rijbanen). Deze hoofdwegen worden (grotendeels) begeleid door vrijliggende fietspaden, rijen met iepen en greppels (tegen het binnendoor rijden).

### Spoorlijnen

Door het oostelijk deel van plangebied loopt de Hemspoorlijn, gelegen op een talud, de spoorverbinding van station Sloterdijk naar Zaandam. Langs de noordrand van Sloterdijk III ligt de havenspoorlijn naar de Afrika- en Amerikahaven. Ten zuiden van Sloterdijk III loopt door de Brettenzone de spoorlijn Amsterdam - Haarlem.



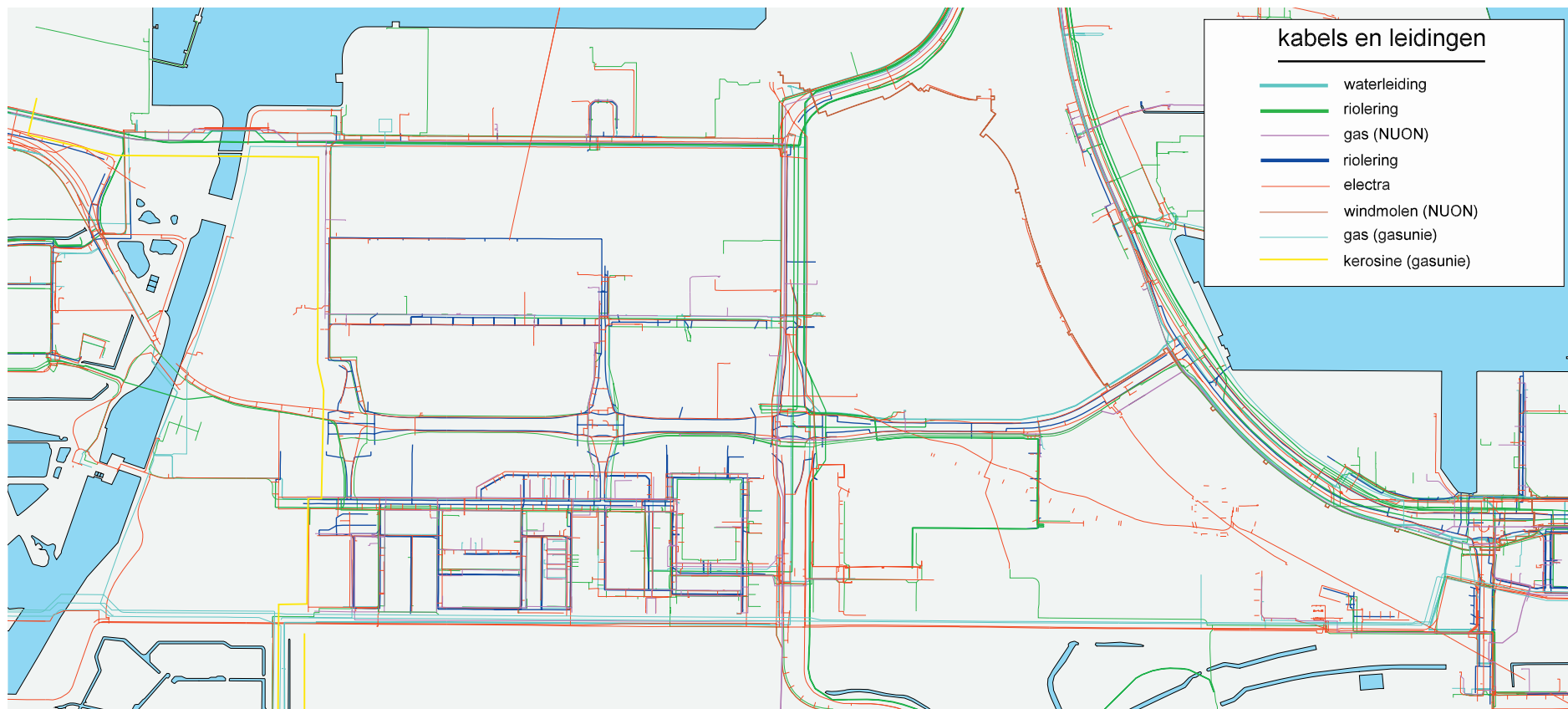
### Kabels & leidingen

De bestaande kabels en leiding in het gebied zijn geïnventariseerd (Procuwo 16 september 2004). Met name de bermen van de Basisweg, Noordweg, Theemsweg-Daveren en Australiëhavenweg liggen forse pakketten kabels en leidingen. In Dortmuiden-Tuilmuiden ligt een kerosineleiding en langs de oever van het Zijksnaal F ligt een Gasunie leiding (zie kaart). In het plan is zoveel mogelijk rekening gehouden met de huidige ligging van de hoofdkabels & -leidingen. Het bijgevoegde K&L-kaartje is niet compleet. Onder andere de telecomkabels van KPN en COLT én het recent gelegde A4-persriool naar de RWZI-West staan niet op deze kaart.

### Openbaar vervoer

Op dit moment zijn er in Sloterdijk III drie bushaltes van de regionale buslijn 82 IJmuiden - Amsterdam Sloterdijk (van Connexion), waar elk half uur een bus halteert. De haltes zijn op de Noordzeeweg ter hoogte van de T-kruising met de Basisweg/Hornweg (halte Hornhaven) en Abberdaan/Herwijk (haltes Abberdaan en Herwijk) gesitueerd. In de ochtendspits rijdt ook de regionale spitslijn 83 (1/2 uur dienst) via dezelfde route als lijn 82. Lijn 83 stopt echter alleen aan de halte Herwijk.

Daarnaast zet het GVB in de spitsuren bussen (spitslijn 231) in, die vanaf station Amsterdam Sloterdijk een ronde door het hele Westpoortgebied maakt. Deze bus rijdt in de spits elk kwartier de lus Basisweg - Noordzeeweg - Australiëhavenweg - Bornhout - Herwijk - Noordzeeweg - Abberdaan - Jarmuiden - Australiëhavenweg - Noordzeeweg





– Basisweg door Sloterdijk III. Ook rijdt in het gebied nog de GVB spitslijn 233 via de route Basisweg – Noordzeeweg – Australiëhavenweg (1 uur dienst).

Ten slotte rijdt in het gebied de zogenaamde Westpoort-taxi. De Westpoort-taxi rijdt juist in de daluren en het weekend. Deze Westpoort-taxi wordt echter in mei 2006 opgeheven. Het TPG brieftsorteercentrum (met 1400 arbeidsplaatsen) haalt en brengt haar werknemers met eigen busjes vanaf het station.

#### Fietspaden & trottoirs

Naast de Noordzeeweg, Australiëhavenweg, Basisweg en Seineweg liggen –meestal tweezijdig- vrijliggende tweerichtingsfietspaden (3,5 - 4 meter breed). Daarnaast ligt ten zuiden van deelgebied Sloterdijk III Zuid het vrijliggende recreatieve fietspad Daveren dat doorgaat naar Halfweg en recreatiegebied Spaarnwoude.

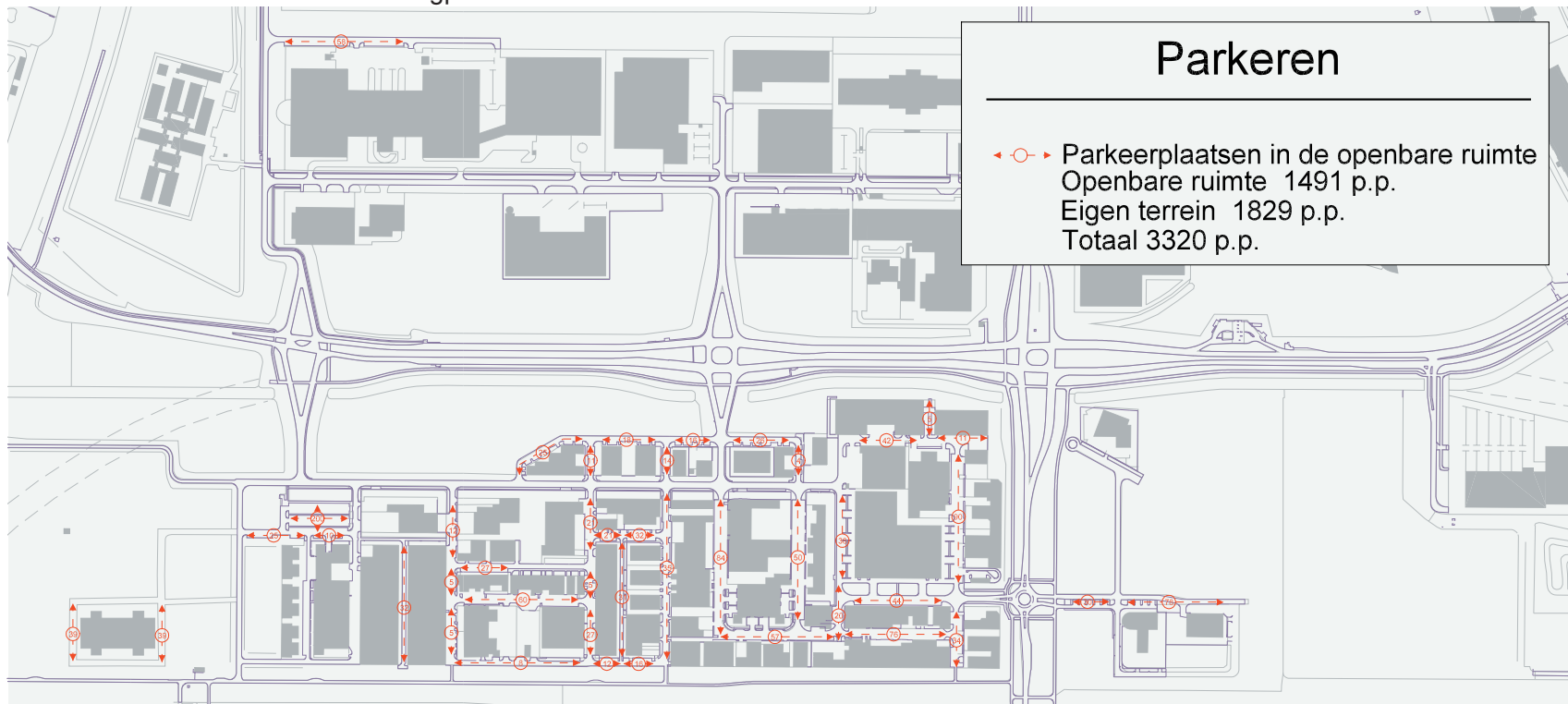
De hoofdontsluitingswegen Scharenborg-Bornhout, Abberdaan-Jarmuiden en Sierenborch hebben trottoirs in het wegprofiel.

#### Parkeren

In Sloterdijk III Noord vindt parkeren vrijwel geheel op eigen terrein plaats. In 2004 zijn hier 1027 parkeerplaatsen (parkeervakken) aanwezig. Er is ook veel ruimte voor de vele vrachtauto's op de kavels. Hier wordt alleen aan de ventweg ten noorden van Danzas geparkeerd; hier zijn 58 parkeerplekken aan de openbare weg.

In Sloterdijk III Zuid zijn nu 398 parkeerplaatsen op eigen terrein en 1225 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De parkeerplaatsen worden goed gebruikt.

In Sloterdijk III Oost zijn er nu 404 parkeerplaatsen op eigen terrein en 108 in de openbare ruimte (Sierenborch); dit aantal zal nog fors stijgen. In totaal kent Sloterdijk III nu 3320 parkeerplaatsen, waarvan 1829 parkeerplaatsen op eigen terrein en 1491 aan de openbare weg.



## 2.5 Programma & bebouwing

### Uitgeefbare kavels & arbeidsplaatsen

In Sloterdijk III is in de huidige situatie 86,5 ha terrein uitgegeven en er werken ongeveer 4.700 mensen. Najaar 2004 is er nog 58,5 ha terrein uit te geven. Dat is dus ongeveer 40% van het totale uitgeefbare terrein in Sloterdijk III.

Per deelgebied wordt een kort overzicht gegeven van het huidige programma en bebouwingstypen.





Sloterdijk III Noord



Sloterdijk III Zuid

|                              |                                  | Terreinopp.<br>kavels in<br>ha. | Arbeids<br>plaatsen | Gemid. FSI<br>m2 bvo / m2 |
|------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------------|
| Noord                        | Uitgegeven 2004                  | 49,5                            | 2.450               | 0,56                      |
| Zuid                         | Uitgegeven 2004                  | 22                              | 2.030               | 0,90                      |
| Oost                         | Uitgegeven 2004                  | 15                              | 190                 | 0,46                      |
| <i>Totaal Sloterdijk III</i> |                                  |                                 |                     |                           |
|                              | <i>Uitgegeven (2004)</i>         | 86,5ha                          | 4670                | 0,66                      |
|                              | <i>Uit te geven</i>              | 57,5ha                          |                     |                           |
|                              | <b>Totaal uitgeefbare kavels</b> | <b>144ha</b>                    |                     |                           |
|                              | <b>Totaal openbare ruimte</b>    | <b>83ha</b>                     |                     |                           |
|                              | <b>TOTAAL PLANGEBIED</b>         | <b>227ha</b>                    |                     |                           |



Sloterdijk III Oost

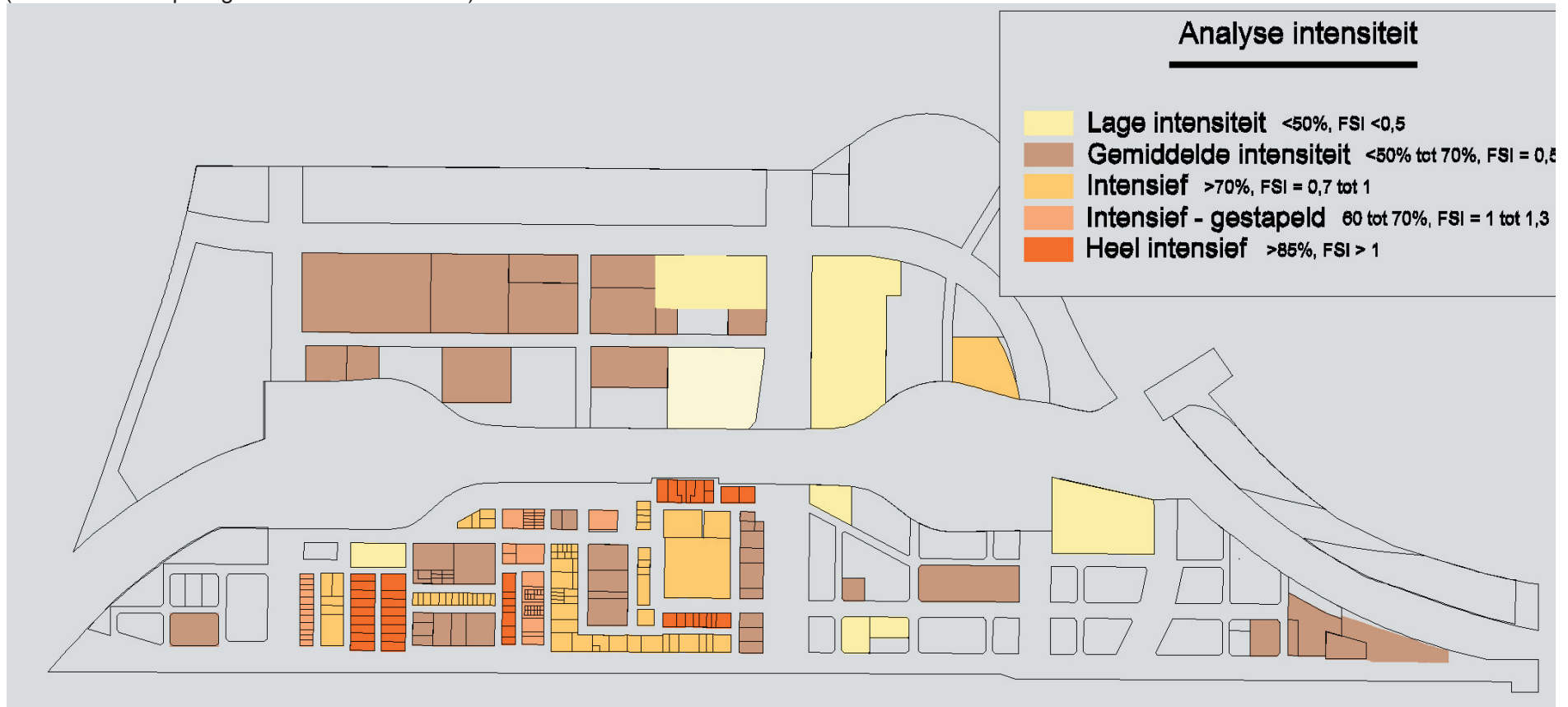


### Sloterdijk III Noord

In Sloterdijk III Noord zitten bedrijven als het Heineken Distributiecentrum, het TPG Post Pakketsorteercentrum en Danzas Distributiecentrum (IBM art warehousing & production) en is de RWZI – West in aanbouw. Er is 49,5 ha terrein uitgegeven en nog ca. 35 ha uitgeefbaar. De kavels variëren van 5000 m<sup>2</sup> van Skynet Worldwide Express tot 80.000 m<sup>2</sup> van Danzas. De gemiddelde kavelgrootte is ongeveer 48.000 m<sup>2</sup> (4,8 ha.). In dit deelgebied zitten dus vooral distributie-, transportgerelateerde en industriële bedrijven. Dat betekent grote bedrijfshallen met relatief veel parkeerruimte voor vrachtauto's op de kavel. De meeste bedrijfshallen zijn 12 meter hoog. Per kavel is gemiddeld 50% bebouwd, met een fsi 0,56 (hier en daar stapeling in/van het kantoordeel).

### Sloterdijk III Zuid

In Sloterdijk III Zuid zitten allerlei bedrijven zoals Electronics Nederland, Bakkerij Bertram, Pustjens Percussions Products (studio verhuur en productie), De luxe papierhandel, De Zeil Interieur (meubelmaker), Root (loodgieter), Zwart (tentenverhuur) en Bemeij Schoonmaak groep. De bedrijven zijn in dit deelgebied veelal ondergebracht in bedrijfsverzamelgebouwen. Er is bijna 22 ha terrein uitgegeven en ontwikkeld en nog zo'n 6 ha. uitgeefbaar, grotendeels in de westelijke zone van Sloterdijk III Zuid en een smalle strook langs de toekomstige Westrandweg. De gemiddelde kavel (of bouwveld) is rond de 4500 m<sup>2</sup>, maar er zijn ook uitschieters van 600 m<sup>2</sup> en 53.000 m<sup>2</sup>. Gemiddeld is 70% van de kavel bebouwd in een

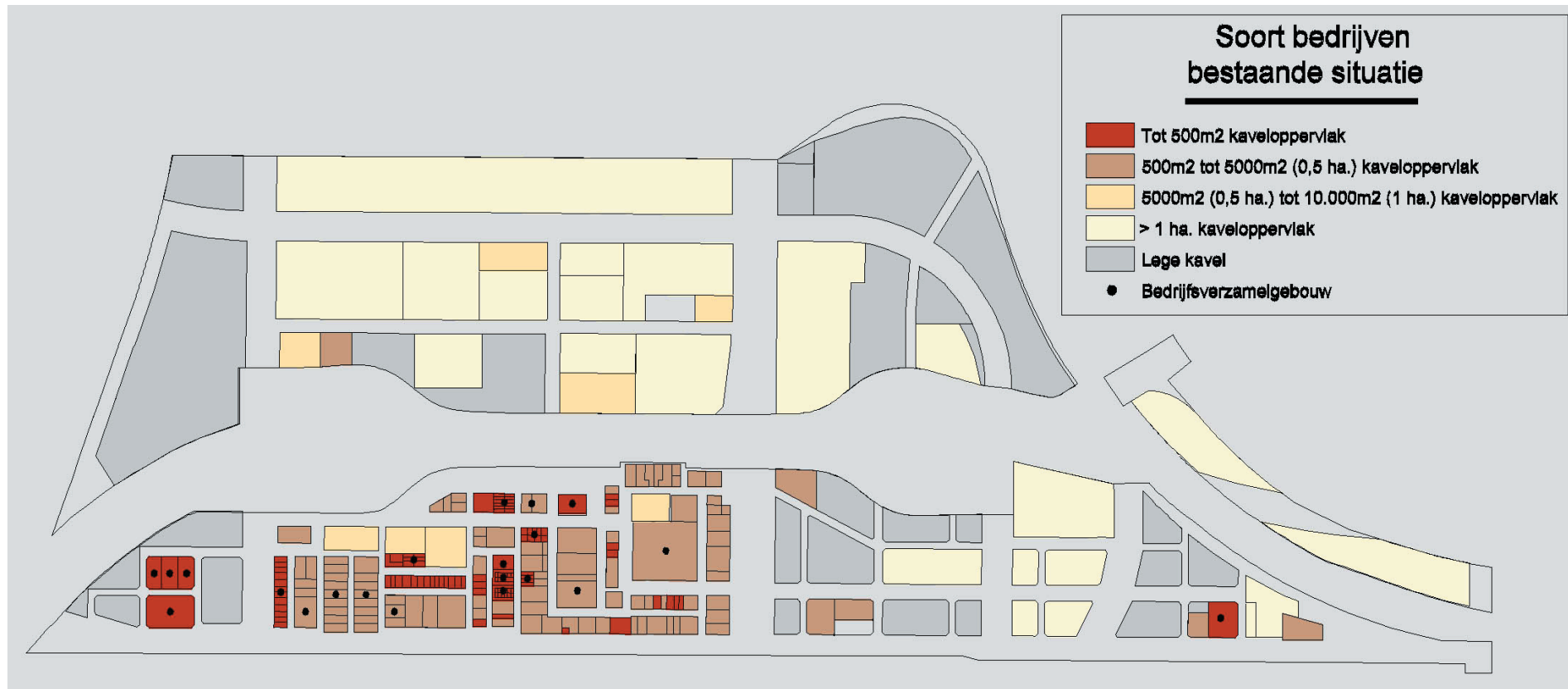


fsi van 0,9. Er is dus enige mate van stapeling. De meeste bedrijfsruimten zijn 7 meter hoog met enkele uitschieters van bedrijfshallen (studio's) van 20 meter.

### Sloterdijk III Oost

In Sloterdijk III Oost is 15 ha uitgegeven, inclusief bouwproject De Schil. Er is nog 17,5 ha uitgeefbaar terrein. In dit gebied zit Westpoortbeheer, de Praxis, de autobedrijven/-showrooms KIA, Toyota, Ford, Hyundai en Mazda. Er ligt ook nog tijdelijk een kartbaan. Hier zijn een autoboulevard en een bouw- & woonthemapocentrum cluster in ontwikkeling. Bij het gebouw van Westpoortbeheer is ook een bedrijfsverzamelgebouw ontwikkeld.

De kavels (of bouwvelden) variëren van 5.000 m<sup>2</sup> tot 33.000 m<sup>2</sup> (Praxis), met hierop 1 of enkele bedrijven. Met een gemiddeld bebouwingspercentage van 44% en een fsi van 0,46 is de bebouwingsdichtheid hier relatief laag. De meeste bebouwing is 7 meter hoog. Het gebouw van Westpoortbeheer is 10 meter hoog en de 'etalagetoren' van autodealer KIA is 24 meter hoog.



## 2.6 Openbare ruimte

### Industriële lanen

De hoofdwegen van het plangebied zijn te karakteriseren als 'industriële lanen', d.w.z. breed opgezette wegen, met ruimte groene midden- & zijbermen in verband met grote draaicirkels voor het vrachtverkeer, veel ruimte voor de vele kabels en leidingen en vier of meer rijen bomen.

### Bomenstructuur

Alle hoofdwegen vormen ook de hoofdbomenstructuur. De Noordzeeweg kent nu drie rijen iepen. Ook in de gebiedsontsluitingswegen Scharenburg-Bornhout en Abberdaan-Jarmuiden staan iepen. Langs de Basisweg staan geen doorlopende bomenrijen.

### Waterstructuur

De belangrijkste waterloop in Sloterdijk III is de 15 meter brede waterloop parrallel aan de Noordzeeweg. Deze loost op het Zijkanaal F, waarnaar het water via het Noordzeekanaal wordt afgevoerd. De uitlaat zit iets ten noorden van het boezemgemaal Halfweg. Daarnaast liggen er in het gebied slootjes langs het Hemspootalud en slootjes rondom de kartbaan in Sloterdijk III Oost en het asielzoekerscentrum in Sloterdijk III Noord. In totaal is nu 3,9 hectare oppervlaktewater in Sloterdijk III aanwezig.

### Groen- & ecologische structuur

De randen van het plangebied vormen de belangrijkste groenstructuur van Sloterdijk III. Deze randen hebben ecologische waarde en bieden ook op termijn ecologisch gezien kansen. Het gaat om het talud, de bermen en sloten langs de Hemspoorlijn en -in mindere mate- de Havenspoorlijn Aziëhavenweg, de oever van het Zijkanaal F en de Brettenzone, dat als natuurpark ecologisch de meeste waarde heeft. Hier zitten o.a. amfibien, vissen en kleine zoogdieren.

Daarnaast vormen ook de bermen, sloten en bomen van de hoofdwegen in het gebied onderdeel van de groenstructuur.

In de Ecoscan Motorcrossterrein en RWZI-terrein (Royal Haskoning, dec 2002) en de Natuurtoets Verlegde Noordzeeweg (Bureau Visser, okt 2004) blijkt dat deze zones van Sloterdijk III een gevarieerde begroeiing

kennen bestaande uit bloemrijke wegbermen, rietzones, kleien poeltjes en opgaand riet tussen de basaltbeschoeiing van Zijkanaal F. Ook komen in het gebied verschillende vogelsoorten, muizen, hazen en konijnen en amfibien, waaronder de rugstreeppad, voor.

### Beheer

Het beheer van de openbare ruimte in Sloterdijk III is in beheer bij Westpoortbeheer. De waterloop ten zuiden van de Noordzeeweg wordt beheerd door de Dienst Waterbeheer en Riolerings. De Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer is functioneel beheerder van de hoofdwegen. De NS beheert het talud van de spoordijk.

## 2.7 Milieu

Het werkgebied Sloterdijk III is onderdeel van Westpoort. Hier is bedrijvigheid geconcentreerd die (veel) milieuhinder veroorzaakt. Woningbouw is hier niet toegestaan. Wel zijn in het gebied bij hogere uitzondering enkele bedrijfswoningen aanwezig, te weten bij Bakkerij Bertram (Jarmuiden 20) en Rouwerstransport (Portsmuiden 106). Een derde bedrijfswoning wordt binnenkort gebouwd aan Abberdaan 23. Het bouwplan is al goedgekeurd.

### Milieu(hinder)categorieën bedrijven

Bedrijven kunnen worden ingedeeld in milieucategorieën 1 tot en met 6 (bron: VNG-lijst). In categorie 1, de lichtste categorie, vallen de bedrijven die de minste hinder veroorzaken, in categorie 6 de bedrijven die de meeste hinder veroorzaken. Per bedrijfstype zijn voor elk van de aspecten *geur*, *stof*, *geluid* en *gevaar* de afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en woningen om hinder en schade aan mensen binnen aanvaarde normen te houden. De afstand van de uitstraling van de milieuhinder bepaalt de categorie; hoe groter de hinder, des te hoger de milieucategorie:

- in categorie 1 ligt de grootste afstand tussen 0 en 10m; (bv computerbedrijf)
- in categorie 2 is de grootste afstand 30m; (bv. broodfabriek die een verwerkingscapaciteit heeft tot 2500 kg meel per week)
- in categorie 3 tot 100m; (bv een motorbrandstoffenverkooppunt met LPG)



- in categorie 4 tot 300m; (bv. een bierbrouwerij)
- in categorie 5 tot 1000m; (bv. een (indoor) kartbaan)
- in categorie 6 tot 1500m. (bv. afvalverwerkingsbedrijf voor radioactief afval); categorie 6 betekent: nader te onderzoeken

(Bron: VNG uitgave Millieureeks nr. 9: Bedrijven en milieuzonering)

De huidige bedrijven in Sloterdijk III kunnen als volgt gecategoriseerd worden:

#### *Noord:*

Hier bevinden zich voornamelijk bedrijven in categorie 2 en 3.

Uitzonderingen zijn Bleekemolen Indoor Kartbaan, die in categorie 5 valt, en de RWZI- West (in aanbouw) die in 4 valt.

#### *Zuid:*

Bijna alle bedrijven vallen in categorie 2 en 3.

Kampmeyer, koolzuurhoudende gassen (Portsmuiden 13), Karhof, vrachtautoherstelwerkplaats/spuiterij (Pleimuiden 5) en SP Vleeswaren, vleeswarenproductie (Jarmuiden 17-19) vallen in categorie 4

#### *Oost:*

Ook hier zitten voornamelijk bedrijven in categorie 2 en 3.

Het Crossterrein van de Kartbaan (Theemsweg 9) is echter een grote uitschieter in categorie 5. Dit terrein verdwijnt in 2007.

#### Externe Veiligheid

De invloedsfeer van inrichtingen in Sloterdijk III (op basis van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen, BEVI) strekt zich niet uit tot het stedelijk gebied Geuzenveld/ Slotermeer of andere gebieden waar gevoelige bestemmingen zijn gelokaliseerd. Daarmee legt het plangebied geen Externe Veiligheid randvoorwaarden op aan de omgeving. Wel is er een relatie tussen het plangebied en de komst van de Westrandweg.

#### Luchtkwaliteit

De invloedsfeer van inrichtingen in Sloterdijk III (op basis van het Besluit Luchtkwaliteit) strekt zich niet uit tot het stedelijk gebied Geuzenveld/ Slotermeer of andere gebieden waar gevoelige bestemmingen zijn gelokaliseerd. Daarmee legt het plangebied geen randvoorwaarden voor luchtkwaliteit op aan de omgeving. Wel kunnen inrichtingen invloed

hebben op de luchtkwaliteit van Amsterdam; dit wordt meegenomen in de achtergrondconcentratie die voor heel Amsterdam wordt vastgesteld. De achtergrondconcentratie geeft de luchtkwaliteit aan die er in dat gebied heerst zonder de bronnen in de directe omgeving.

#### Geluidhinder

Sloterdijk III is onderdeel van de geluidszone Westpoort. Dat wil zeggen dat alle hinder die wordt geproduceerd in het gebied, gecumuleerd wordt beschouwd om te bepalen of in het stedelijk woongebied (Geuzenveld/ Slotermeer) de geluidsnormen niet worden overschreden. Bij iedere aanvraag van een milieuvergunning door een bedrijf toetst het bevoegd gezag of de geluidszone door toevoeging van die functie wordt overschreden.

Voor Sloterdijk III geldt dat bedrijven die dicht tegen de zuidelijke grens zijn gesitueerd een grotere invloed op de geluidbelasting in Geuzenveld/ Slotermeer hebben dan bedrijven die meer noordelijk gelegen zijn.

Gezien de doelstelling om zoveel mogelijk bedrijven de ruimte te geven om hinder te 'produceren' (zonder dat bewoners daar last van hebben) is het gewenst om de meest hinderlijke bedrijven noordelijk te situeren. Hier wordt verderop nader op ingegaan.

#### Beperkende zones Schiphol

Door de aan- en uitvliegroutes van vliegtuigen zijn er verschillende zones waar hoogtebeperkingen gelden. Over Sloterdijk III liggen verschillende hoogtebeperkende zones. Voor het hele plangebied is bebouwing hoger dan 150 meter niet toegestaan. Maar voor een groot deel van het gebied geldt ook een strengere hoogtezone, die van het zuidwesten naar het noordoosten een beperking van 90 naar 100 meter oplegt.

Bestaande bebouwing is ook niet hoger dan 30 meter. De windturbines in Sloterdijk III zijn 65 meter hoog. Elders in Westpoort staan er met een totale hoogte (mast en wieken) van 100 meter.

#### Bodem

In 1968 is de tot die tijd agrarische grond opgespoten met 2 à 4 meter zand, het zogenaamde Den Uylzand (vernoemd naar de toenmalige wethouder). Hiermee ligt het maaiveld op + 1,0 meter N.A.P. De grond is geschikt als bedrijventerrein en is geclassificeerd als schoon. Op het zand ligt op veel plaatsen een laagje teelaarde.

## Kiezen voor stedelijkheid STRUCTUURPLAN AMSTERDAM

### Gemengde woon- / werkmilieu

- Grootstedelijk kerngebied
- Grootstedelijk wonen / werken
- Stedelijk wonen / werken
- Landelijk-luxe wonen

### Werkmilieu

- Grootstedelijk werken
- Stedelijk bedrijventerrein (bedrijven milieuklasse III en IV)
- Grootstedelijk werkgebied (bedrijven tot en met milieuklasse V)

### Groen en water

- Hoofdgroenstructuur
- Groen buiten de hoofdgroenstructuur
- Hoofdwatersstructuur
- Water buiten de hoofdwatersstructuur

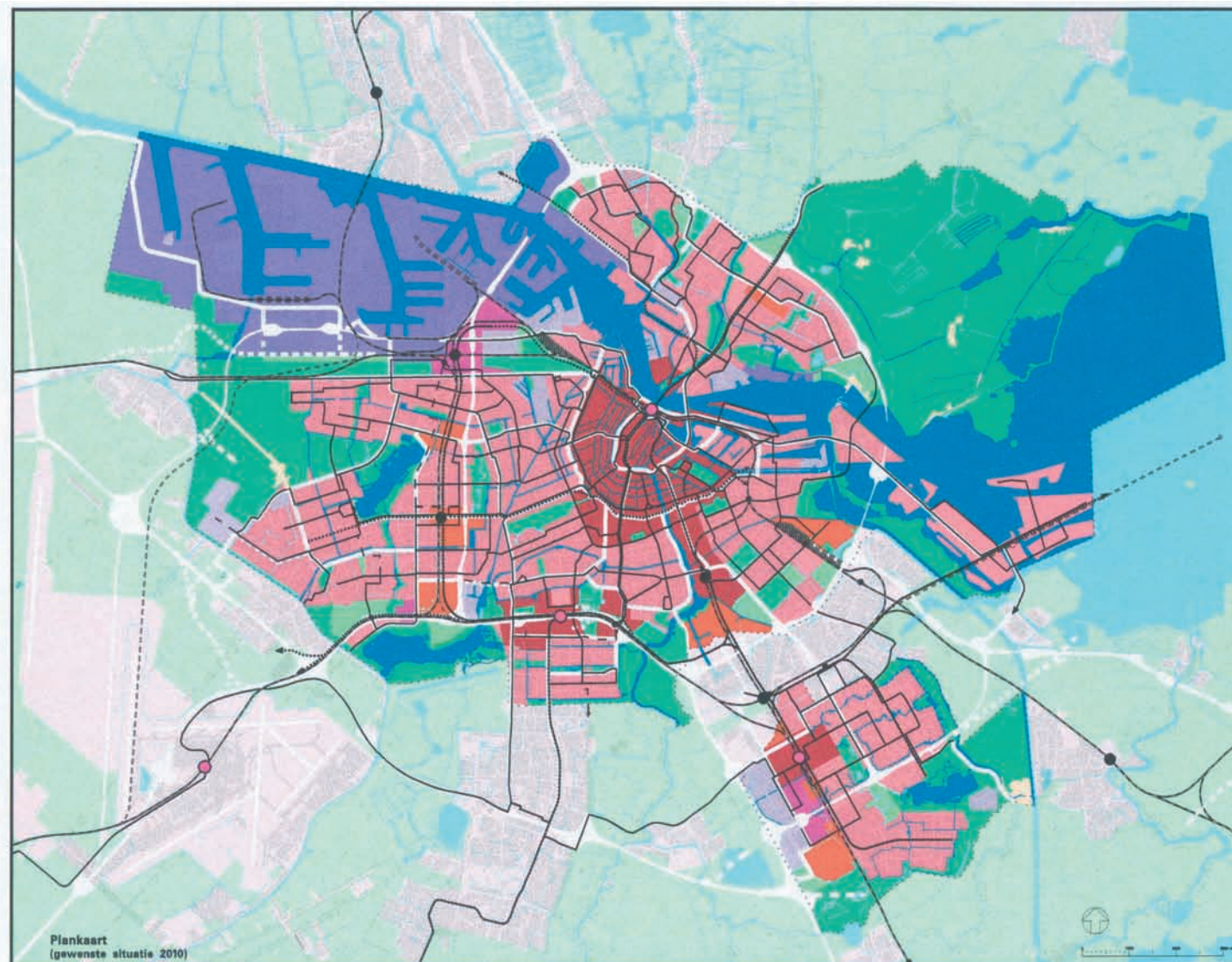
### Infrastructuur

- Station eerste orde (brandpunt grootstedelijk centrum); behorend tot het internationale netwerk
- Station tweede orde; behorend tot het nationale netwerk
- Station derde orde; behorend tot het nationale netwerk
- Snelwegennet
- Hoofdwegennet Auto
- Spoorwiel
- Openbaar vervoer: metro / sneltram
- Openbaar vervoer: bus / tram
- Emplacement

### Reserveringen infrastructuur

- Station derde orde
- Spoorwiel
- Openbaar vervoer: metro / sneltram
- Openbaar vervoer: bus / tram
- Snelwegennet of Hoofdwegennet
- Emplacement
- Gemeentegrens, tevens plangrens

NB: Buiten de gemeentegrens hebben de legenda-eenheden een lichtere tint



## Hoofdstuk 3

# Plankader

### 3.1 Structuurplan Amsterdam

Werkgebied Sloterdijk III valt in het Structuurplan Amsterdam (2003) onder het grootschalige werkgebied Westpoort met bedrijven tot Milieuklasse 5 en maximaal 30% kantoorvloeroppervlak per vestiging. Hier moet ruimte blijven voor milieuhinderlijke bedrijven. In het Structuurplan zijn infrastructurele reserveringen opgenomen een nieuwe hoofdweg over het tracé Theemsweg – Daveren naar het westen om Halfweg heen en het opwaarderen van de wegen Dortmuiden-Tiinmuiden en Luvernes. Daarnaast zijn spoorreserveringen voor de zogenaamde Haarlemboog, de Weststrandrail en een nieuw emplacement aan de Aziëhavenweg opgenomen. Deze reserveringen zijn in dit SP overgenomen.

### 3.2 Visie Sloterdijken

In maart 2004 is de Visie Sloterdijken, een stedenbouwkundige visie op de werkgebieden Sloterdijk I, II & III, Alfadriehoek en Vervoerscentrum, vastgesteld in het College van B&W van Amsterdam. Dit Stedenbouwkundig Plan Sloterdijk III heeft de Visie Sloterdijken als stedenbouwkundig kader. In het SP is de visie voor Sloterdijk III verder uitgewerkt.

In de Visie Sloterdijken zijn de volgende hoofddoelstellingen geformuleerd, die dus ook voor deelgebied Sloterdijk III gelden:

1. Optimaal benutten en optimaliseren bereikbaarheid
2. Intensivering grondgebruik/programma (binnen de gewenste functie) & thematische clustering
3. Selectief vestigingsbeleid / strategische ruimtereservering
4. Verbeteren kwaliteit van de (openbare) buitenruimte & relatie met de stad

#### *Betere positionering Sloterdijken in stad en regio*

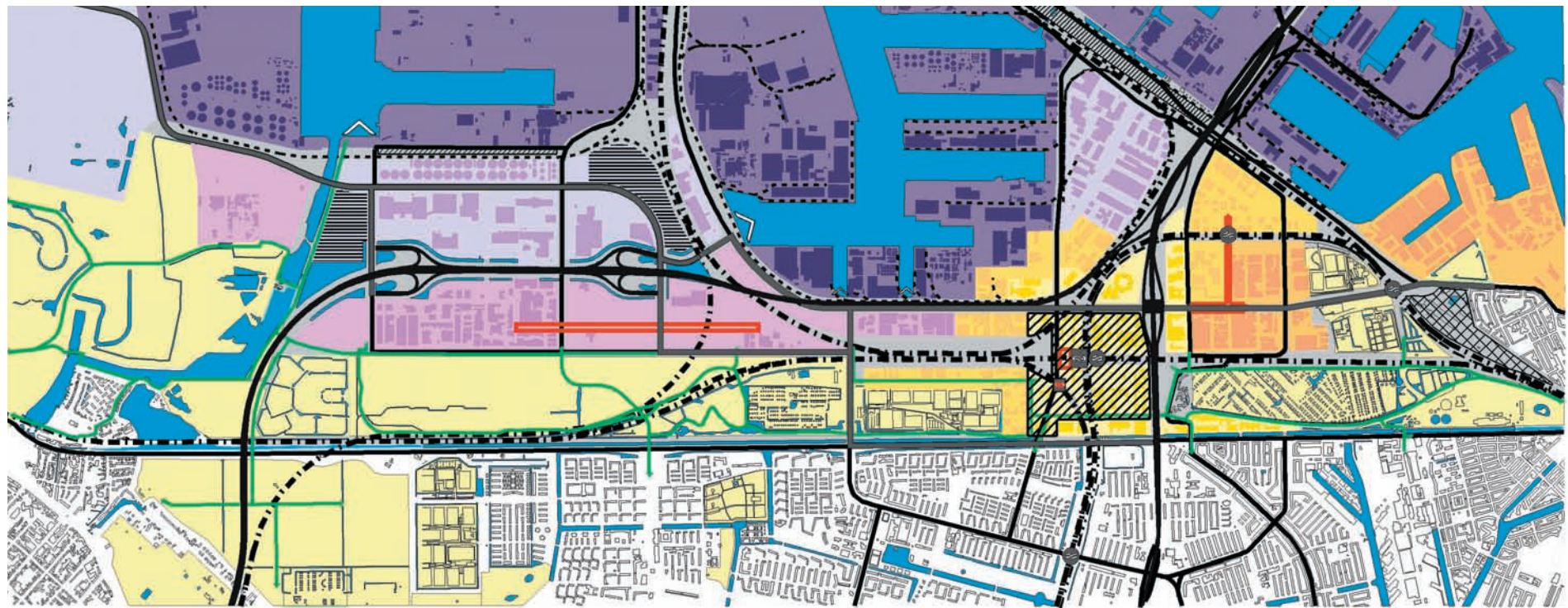
De combinatie van het Westpoortgebied en de Sloterdijken als één groot werkgebied voor havengebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid, gelegen aan nationale water – en wegstructuur is voor de economische structuur van de regio (Noordvleugel) van groot belang. De Sloterdijken bieden samen met Teleport een breed palet aan kavels voor diverse vormen van bedrijvigheid die gemeen hebben dat ze allemaal binnen de milieuhindercontour van het Westpoortgebied liggen.

#### Optimaal benutten & optimaliseren bereikbaarheid

Met de komst van de Westrandweg en de 2<sup>e</sup> Coentunnel, verandert de positie van de bedrijvenstrook de Sloterdijken in de stad én de regio. De ingebruikname van deze rijksweg A5 is gepland in 2012. De Sloterdijken (& Teleport) worden daardoor niet alleen direct met het regionale en nationale achterland verbonden, maar komen ook letterlijk beter in het zicht te liggen voor Amsterdammers en bezoekers. Sloterdijk III wordt een 'zichtlocatie'. De komst van de Westrandweg vereist een aanpassing van de overige wegenstructuur. Het betreft de aansluiting van de Westrandweg op de westelijke tuinsteden-noord via de verlengde Theemsweg en een verbrede Seineweg en verder kleinere wijzigingen in het interne wegennet.

Om de bereikbaarheid per openbaar vervoer, auto en fiets optimaal te benutten wordt in de visie ingezet op het concentreren van de intensievere typen werkgebied nabij het station Sloterdijk, metrostation Isolaterweg en dicht bij de vooroorlogse stad. De extensievere typen werkgebied liggen verder van deze openbaarvervoersknooppunten en de woongebieden.





### VISIE SLOTERDIJKEN (2030)

|  |                                |  |                                                                                                                               |  |                                                                     |
|--|--------------------------------|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------|
|  | snelweg                        |  | grootchalig werkgebied, havengebonden industrie en overslag                                                                   |  | water                                                               |
|  | regionale hoofdweg (2x2 baans) |  | grootchalig werkgebied, distributie/transport & industrie                                                                     |  | groen                                                               |
|  | hoofdweg (2x1 baans)           |  | grootchalig werkgebied, accent kleinschalige bedrijven & lokaal perifere detailhandel in Sloterdijk 3 - Oost                  |  | openbare kade met vrij zicht op haven                               |
|  | spoorlijn                      |  | grootstedelijk werkgebied, kantoren & accent publieksvoorzieningen                                                            |  | concentratiegebieden openbare ruimte                                |
|  | havenspoorlijn                 |  | grootstedelijk werkgebied kantoren                                                                                            |  | recreatieve hoofd fietsroute                                        |
|  | metrolijn                      |  | grootstedelijk werkgebied, mix kantoren & bedrijven 70% / 30%                                                                 |  | rangeerterrein                                                      |
|  | metrostation                   |  | stedelijk bedrijventerrein, kleinschalige bedrijvigheid & accent grootchalige culturele, vrijetijds- en publieksvoorzieningen |  | strategische reservering voor (verplaatsing) grootchalige bedrijven |
|  | N.S. - station                 |  |                                                                                                                               |  | nieuwe stadswijk                                                    |

Visie Sloterdijken

Stuvia Ruimtelijke Ordening

\*\*\*\*\*

Intensiveren grondgebruik, functiemenging & strategische ruimtereservering

De Sloterdijken, het havengebied en Teleport blijven ook op de lange termijn grootschalige werkgebieden met veel ruimte voor bedrijven die milieuhinder veroorzaken en met een milieucontour over dit hele gebied die de woonfuncties –op bedrijfswoningen na- uitsluit.

In Teleport en Sloterdijk I wordt is meer menging van werkfuncties met publieksaantrekkelijke culturele en leisurevoorzieningen wenselijk, zodat hier de levendigheid, leefbaarheid en sociale veiligheid vergroot wordt en bovendien het parkeerpotentieel efficiënt wordt benut.

De Sloterdijken worden ingedeeld in een aantal zones met verschillende milieutypen. Deze milieutyping voor bedrijven is gebaseerd op de ligging ten opzichte van de bestaande stad, de haven, en de auto- & OV-bereikbaarheid. Per milieutype geldt een specifiek toekomstbeeld met een eigen intensiveringstrategie.

Zo kan het dichtst tegen de vooroorlogse (compacte) stad gelegen *Sloterdijk I* gekenschetst worden als een stedelijk werkgebied dat ruimte biedt voor met kleinschalige bedrijven, te mengen met laagwaardige publieksgerichte culturele en leisurevoorzieningen. De kavels kunnen hier intensiever bebouwd worden.

Rond station Sloterdijk ontwikkelt het *hart van Amsterdam-Teleport*. Hier wordt aangestuurd op een grootstedelijk werkgebied met 40 tot 100 meter hoge kantoren, hotels én hoogwaardige publieksvoorzieningen in een compacte setting.

*In de ring om het hart van Teleport, inclusief de Alfadriehoek, Sloterdijk II Noord en het oostelijk deel van Sloterdijk II Zuid*, vindt verdichting door het combineren van bedrijfsruimte met kantoren plaats. Er is 30% kantooroppervlak per bedrijfsvestiging toegestaan. De kavels worden zoveel mogelijk geheel bebouwd en parkeren vindt steeds meer inpandig plaats. Door hier het publieksgerichte programma te weren, kan dat programma juist in Teleport en Sloterdijk I landen.

*Sloterdijk III Zuid* biedt in aansluiting op haar huidig profiel nieuwe ruimte voor kleinschalige bedrijven met kavels tussen de 300 – 3000 m2 in een hoog bebouwingspercentage per kavel.

Hetzelfde geldt voor Sloterdijk III Oost, dat bovendien ruimte biedt aan een autoboulevard en een bouw- en woonthemapcentrum (perifere detailhandel). Clustering versterkt hier de identiteit en kan door het delen van voorzieningen en parkeren de bebouwingsdichtheid verhogen.



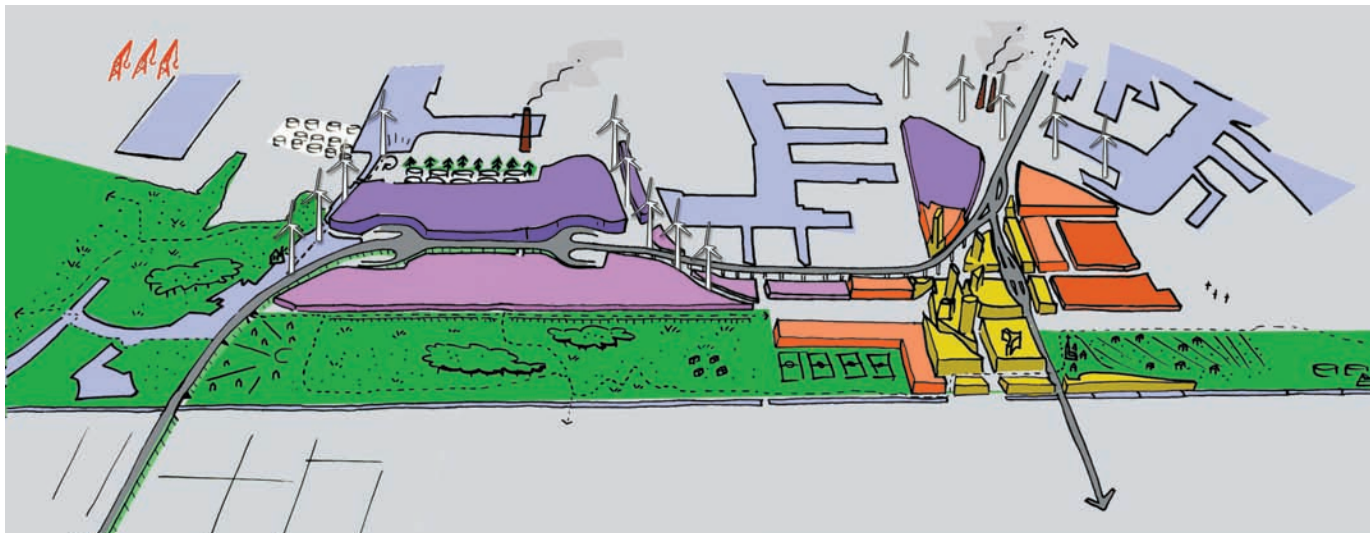
Bedrijfsverzamelgebouw in Abberdaan (Sloterdijk III Zuid)



Sloterdijk III Noord en het Vervoerscentrum bieden ruimte voor grote logistieke en industriële bedrijven. De grote kavels (circa 5.000 m<sup>2</sup> en groter) lenen zich door hun maat voor stapelexperimenten met distributieloodsen en een tweede maaiveld. In Sloterdijk III Noord liggen twee grote kavels (van ruim 10 ha) als *strategische reservering* voor nieuwe bijzondere grootschalige bedrijven die Amsterdam als vestigingsplaats kiezen én voor de mogelijke uitplaatsing van grootschalige milieuhinderlijke bedrijven uit andere plekken in de stad die in aanmerking komen voor stedelijke intensivering. Denk hierbij aan bedrijven van de locaties aan de IJ-oever of Overamstel. Hiermee is Sloterdijk III Noord van grote betekenis als strategische bedrijvenlocatie binnen de gemeentegrenzen. Voor het 'intern' verplaatsen van bedrijven uit Sloterdijk I en II bieden met name Sloterdijk III Zuid en Oost ruimte.



Wentzel, in Sloterdijk III Noord



Impressie Sloterdijken





Sloterdijk III Oost

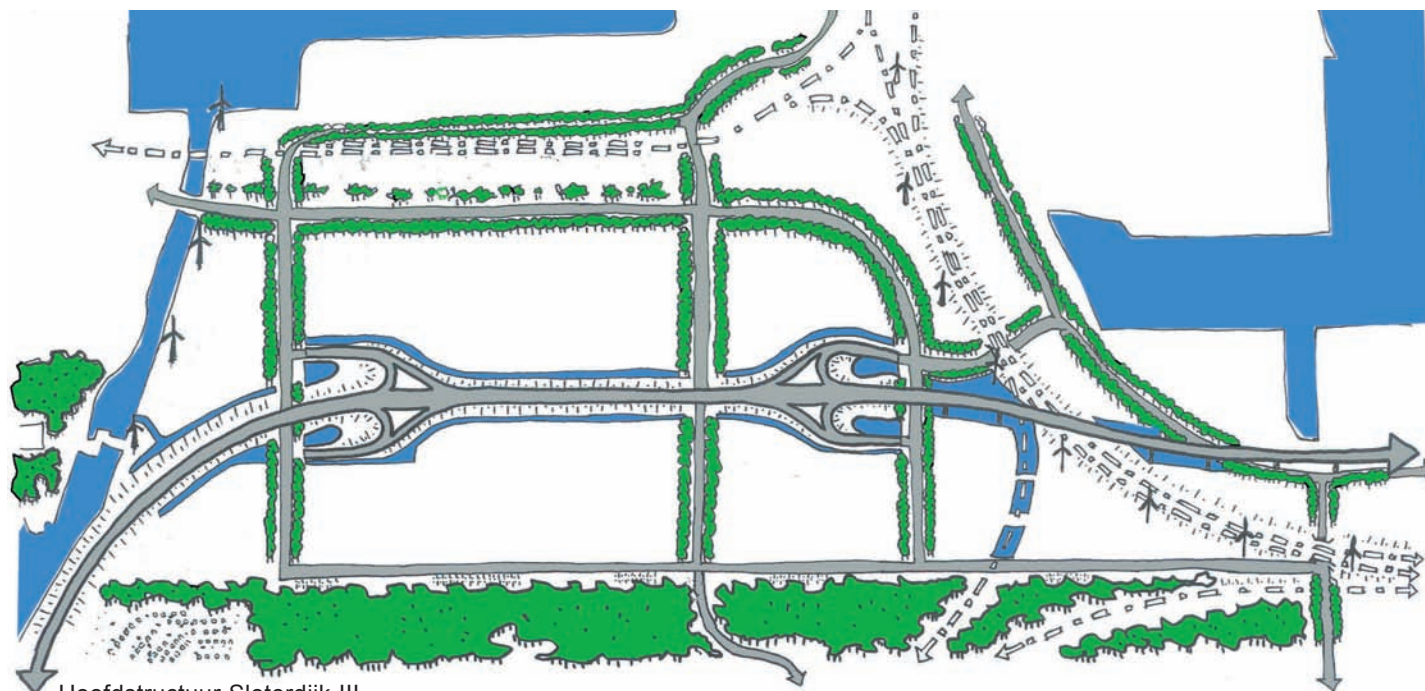
### Versterken karakteristiek stadsbeeld & kwaliteit buitenruimte

De Sloterdijken en de haventerreinen, havenbekkens, de ruige Brettenzone en kantorencluster Teleport vormen tezamen een karakteristiek complex van grootschalige werkgebieden, grote bedrijven en industrieën veel grootschalige weg- en spoorinfrastructuur en forse water- en groenelementen. De schaal van de Sloterdijken en de bedrijven past bij de zware infrastructuur die het gebied doorsnijdt. Dit geheel levert een adembenemend en uniek beeld in de Amsterdamse regio op. Dit bijzondere stedelijk beeld moet worden gekoesterd en versterkt. Behalve in Teleport worden in de Sloterdijken en het havengebied geen hoge torens gebouwd (ook niet aan de Westrandweg in Sloterdijk III), zodat de skyline van Westpoort wordt bepaald blijft door een cluster van torens (circa 100 meter) in het hart van Teleport en de havenkranen, industriële schoorstenen en een aantal lijnopstellingen van windmolens. In Sloterdijk III komen dus geen kantoren en geen hoogbouw.

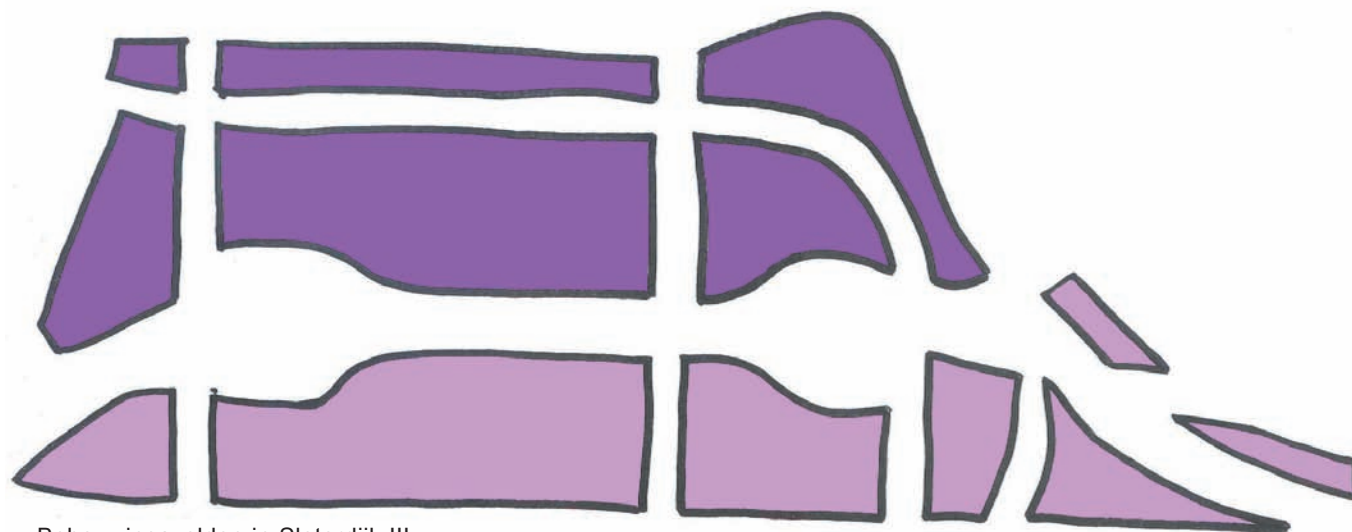
Over de Sloterdijken ligt een grid van 'industriële lanen', dat wil zeggen hoofdwegen met ruimte profielen, functioneel voor het vrachtverkeer, voldoende ruimte voor kabels en leidingen, met brede vrijliggende fietspaden en brede groenstroken en bomenrijen. Deze karakteristieke laanprofielen (soms 4 tot 6 rijen bomen) dienen behouden en waar nodig hersteld en uitgebreid te worden. De groene industriële lanen geven kleur aan de verder stenige Sloterdijken.

Om voldoende waterbergend vermogen in Sloterdijk III te garanderen zijn in de visie, gekoppeld aan de kwel sloten van de Westrandweg, twee grote nieuwe driehoekige waterbassins voorgesteld.

Tot slot roept de visie op om een drietal 'concentratieplekken' in de openbare ruimte te ontwikkelen. Dit zijn 'assen van grotere levendigheid' in het grootschalige niet-woongebied. Naast het Orlyplein in Teleport en het T-kruis Isolatorweg-Transformatorweg in Sloterdijk I is de 'auto- & woonboulevard' Sierenborch in Sloterdijk III – Oost zo'n concentratieplek in de openbare ruimte; Op deze concentratieplekken komen veel bezoekers en werknemers van het gebied bij elkaar en is een hogere investering in de kwaliteit van de inrichting en het beheer van de openbare ruimte gewenst.



Hoofdstructuur Sloterdijk III



Bebouwingsvelden in Sloterdijk III

## Hoofdstuk 4

# Stedenbouwkundig Concept

### 4.1 Hoofdstructuur

Werkgebied Sloterdijk III wordt aan alle kanten begrensd en doorsneden met structuren van formaat: hoofdwegen, spoorlijnen, groengebieden en water.

Aan de westkant wordt het gebied begrensd door het zijkanaal F, aan de zuidzijde door natuur- & volkstuinenpark Groote Braak. Aan de noordzijde ligt de havenspoorlijn naar de Afrikahaven en een groenstrook die gereserveerd is als emplacement. Aan de oostzijde vormen het spoortalud van de Hemspoorlijn (Zaandam – Amsterdam Sloterdijk) en de Basisweg en Seineweg de begrenzing van Sloterdijk III.

Dwars door het plangebied lopen van het westen naar het oosten de hoofdader Westpoortweg-Basisweg én de Westrandweg (A5).

Van het noorden naar het zuiden lopen de bestaande Seineweg, de Australiëhavenweg, Luvernes & Tijnmuiden-Dortmuiden en de Haarlemspoorboogreservering die wordt ingericht als waterpartij.

Deze hoofdstructuren verdelen Sloterdijk III in een grofmazig grid van verschillende zones of bebouwingsvelden van een paar honderd meter bij een paar honderd meter. De hoofdstructuur is erg belangrijk voor het functioneren van, de beeldkwaliteit van en de oriëntatie in het gebied.

Aan de inrichting van nieuwe en herinrichting van bestaande hoofdwegen en de waterpartijen bij de Haarlemspoorboogreservering en onder de Westrandweg is in dit SP veel zorg besteed. De hoofdwegen hebben veelal een groene uitstraling door de grasbermen (voor kabels & leidingen), bomenrijen en sloten in tegenstelling tot de kavels met bedrijfsbebouwing en de secundaire straten. Ook het talud van de Hemspoorlijn heeft een groene uitstraling.

### 4.2 Hoofdopzet kavels / bebouwingsvelden

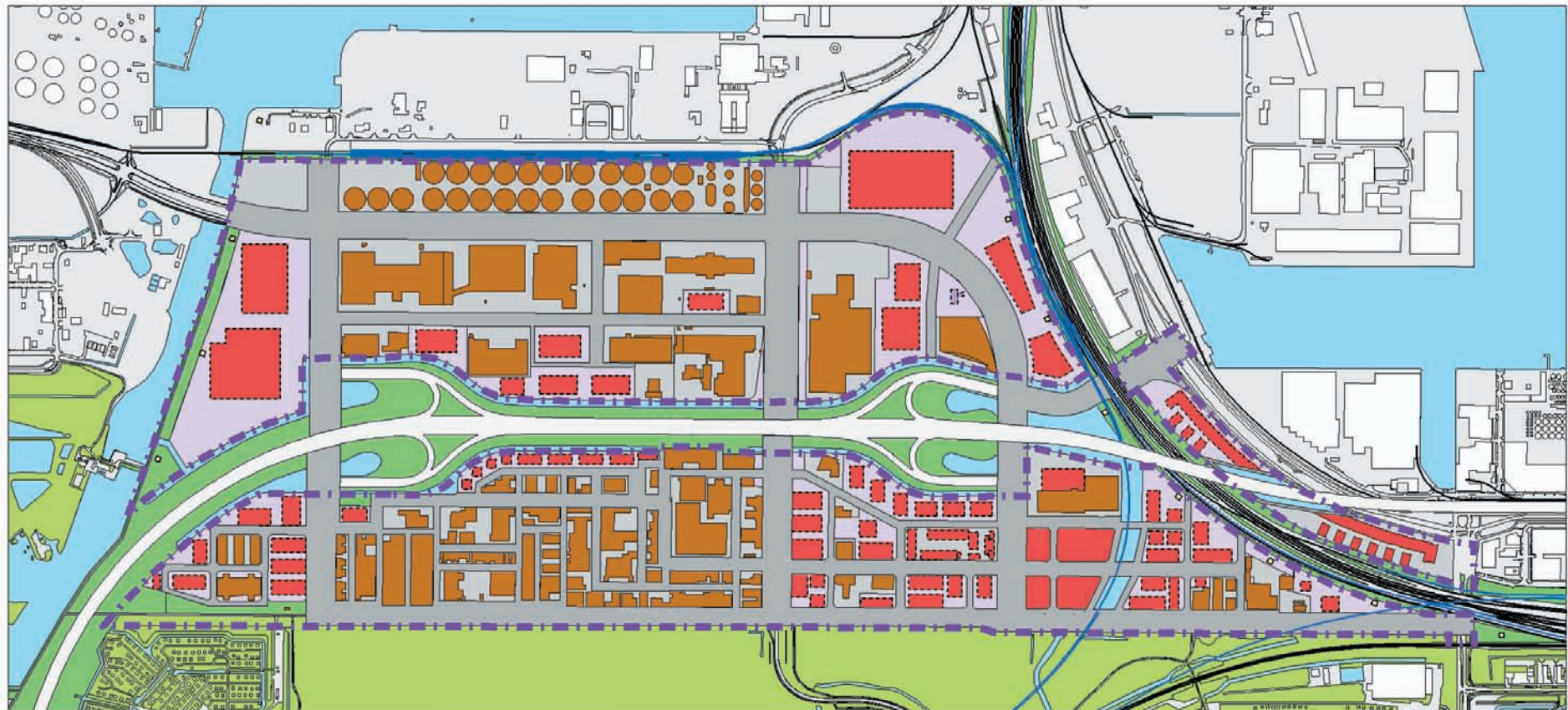
De hoofdstructuren verdelen Sloterdijk III in aantal bebouwingszones of –velden (N1 t/m N6, Z1 en Z2 en O1 t/m O4). Deze bebouwingsvelden bestaan grotendeels uit sobere en functionele straten en de grotendeels verharde kavels met bedrijfsbebouwing.

Heel Sloterdijk III is opgezet als een functioneel werkgebied met een noord-zuid en oost-west gericht grid van bedrijfskavels van verschillende maten, zodat voor (bijna) alle bedrijfstypen hier een geschikte kavel is. Het gebied is bestemd voor milieuhinderlijke bedrijven; het is geen gebied voor woningen, noch kantoren.

De Westrandweg verdeelt het plangebied in twee delen. Het noordelijk deel van Sloterdijk III, deelgebied Noord, is bestemd voor logistieke en industriële bedrijven met voornamelijk kavels van 10.000 m<sup>2</sup> en groter. Het meest oostelijke en westelijk deel van Sloterdijk III Noord zijn gereserveerd voor grootschalige gestapelde distributie- of industriële bedrijven.

Het deel ten zuiden van de Westrandweg omvat de deelgebieden Zuid & Oost en is bestemd voor diverse kleinschaligere bedrijven met voornamelijk kavels kleiner dan 10.000 m<sup>2</sup>. In Sloterdijk III Oost worden auto- & motorgerelateerde bedrijven en bouw- & woongerelateerde bedrijven geclusterd. Hier ontstaat een perifeer detailhandelcentrum. Ook ten oosten van de Hemspoorlijn bevinden zich nog twee bebouwingsvelden van Sloterdijk III Oost.





## Stedenbouwkundig Plan werkgebied Sloterdijk III

*Plankaart*

0 200 400 600 800 1000m

- bestaande bebouwing
- bebouwing buiten plangebied
- bebouwing tot 30m hoog (contour indicatief)
- uit te geven kavel
- water

- verkeersareaal, eigen terrein
- verkeersareaal, openbare weg
- groen recreatief / berm, talud
- ♦

 windturbine
- ↗

 Westrandweg (A5)

- plangrens
- T

 tankstation (mogelijke lokatie)
- bestaande spoorlijnen
- toekomstige spoorlijn (reservering)
- ↗

 wegen buiten plangebied



Gemeente Amsterdam  
Dienst Ruimtelijke Ordening  
juni 2005

### 4.3 SP-kaart

De SP-kaart geeft een beeld van de stedenbouwkundige ontwikkeling van werkgebied Sloterdijk III tot circa 2020. Het is geen eindbeeld, maar geeft een overzichtelijk beeld van de belangrijkste infra-, wegen-, groen- en waterstructuren in en om het plangebied. Ook geeft de kaart een helder beeld van de nog uit te geven kavels. Uiteraard zijn de contouren van de toekomstige bedrijfsbebouwing indicatief, omdat de markt hierin veel vrijheid kent.



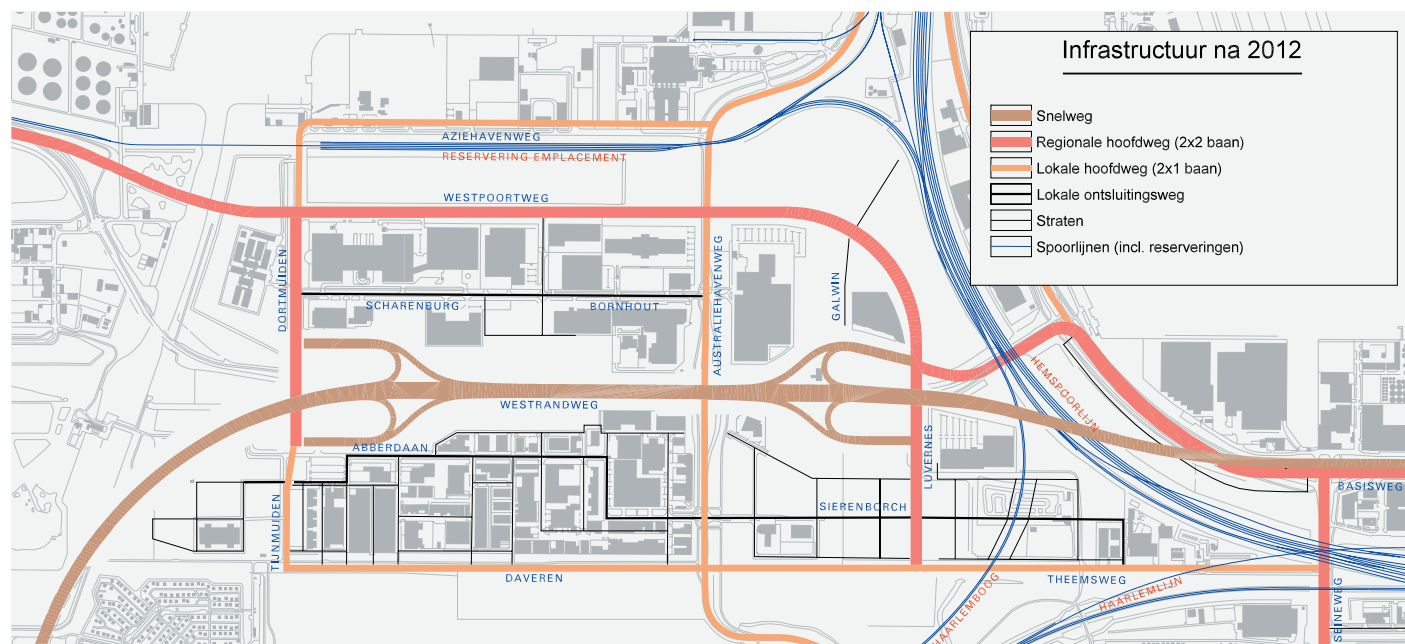
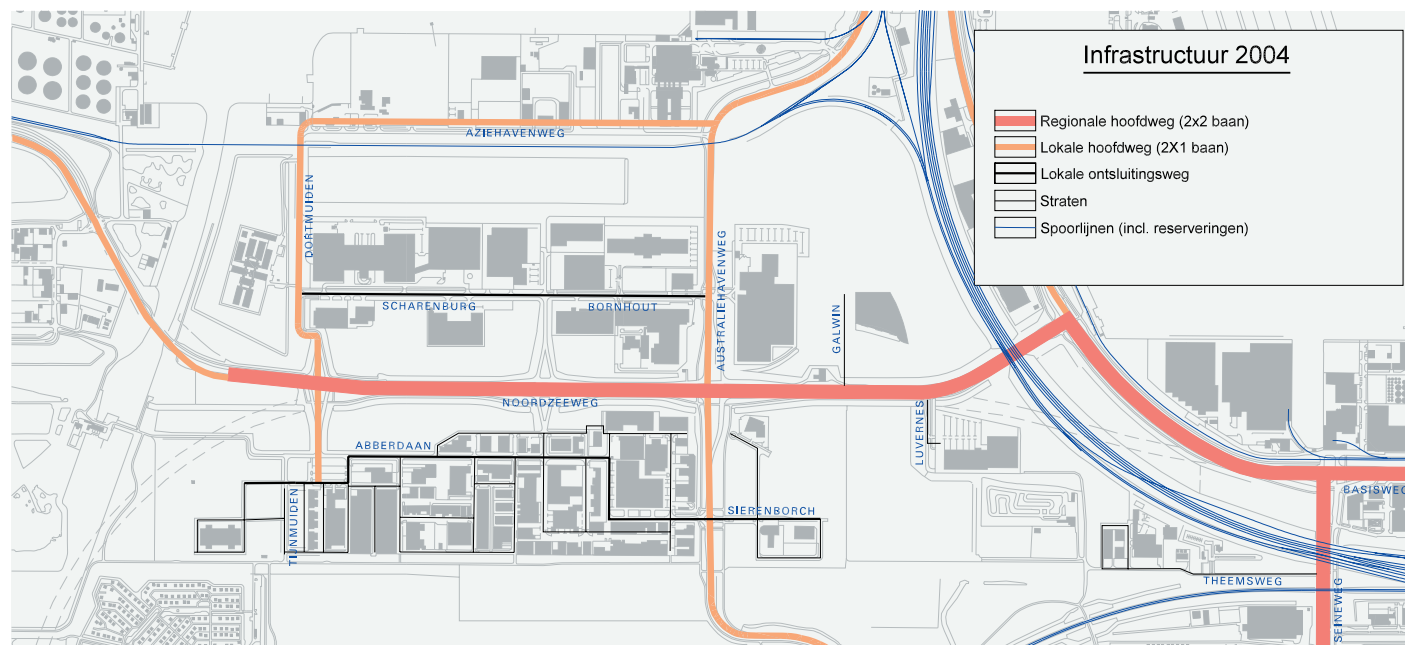
KIA gebouw in Sloterdijk III Oost

### 4.4 Veranderingen ten opzicht van de Visie Sloterdijken

In dit SP zijn een aantal veranderingen ten opzichte van de Visie Sloterdijken doorgevoerd.

Ten eerste is gekozen voor handhaving van de Australiëhavenweg in het deel tussen de Haarlemmerweg en Sloterdijk III Zuid. Deze weg is te belangrijk voor de bestaande bedrijven in het gebied. Dit heeft als gevolg dat de Theemsweg niet 2 x 2 maar 2 x 1 baans wordt, waardoor ter plaatste van de Theemsweg de primaire waterkering niet verlegd hoeft te worden. Vanaf de westelijke afslag van de Westrandweg in Sloterdijk III splitst de 2 x 2 hoofdweg Luvernes op een 2 x 1 baans Theemsweg, zodat het verkeer enerzijds via de Seinweg naar de Haarlemmerweg en de Westelijke Tuinsteden kan afvloeien en anderzijds via de Australiëhavenweg. De verkeersstudie Theemsweg in Sloterdijk III (DIVV, november 2004) heeft aangetoond dat deze wegenstructuur tot een goede afwikkeling van het autoverkeer leidt; het ontlast de drukke Seinweg zelfs enigszins. Voor de geprognoseerde verkeersintensiteit en de relatie met de verkeerscapaciteit van de Theemsweg en het omliggende wegennet wordt verwezen naar de schema's in bijlage 2. Ten tweede is ervoor gekozen om de reservering voor de Haarlemspoorboog in te richten als waterpartij. De spoorboog kan hier altijd, à la de viaducten en de Utrechtboog bij Duivendrecht, op kolommen in de waterpartij gerealiseerd worden. Deze reservering krijgt hiermee meteen een definitieve inrichting en een belangrijke structurerende, waterbergende en ecologische functie in dit werkgebied. Gevolg is dat de driehoekige waterpartij aan de westkant van het plangebied, bij het gemaal Halfweg, is komen te vervallen. Tenslotte wordt de ruimte onder het Westrandwegviaduct ten oosten van de Hemspoorlijn, bij het bouwproject De Schil, ook als waterpartij ingericht.







## Hoofdstuk 5

# Infrastructuur

### 5.1 Wegen

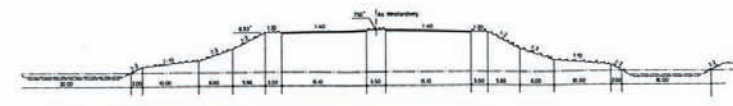
Op basis van de Mobiliteitstoets Teleport & Sloterdijk (dIVV, 2004) wordt een nieuwe verkeersstructuur voor Sloterdijk III en omgeving voorgesteld voor de periode na 2012. Voor verkeersintensiteiten en capaciteit in 2004 en 2020 wordt verwezen naar bijlage 2.

#### Westrandweg

De aanleg van de Westrandweg (A5-Noord) en de uitbreiding van de Coentunnel hebben als doel het verbeteren van de bereikbaarheid van de Noordelijke Randstad en het Westpoortgebied van Amsterdam in het bijzonder. Het streven is dat de weg en de 2<sup>e</sup> Coentunnel in 2012 in gebruik worden genomen. Hiermee zal de autobereikbaarheid van Sloterdijk III en het achterliggende havengebied (met veel goederenvervoer) sterk worden verbeterd, bovendien worden delen van Sloterdijk III een 'zichtlocatie' aan de A5.

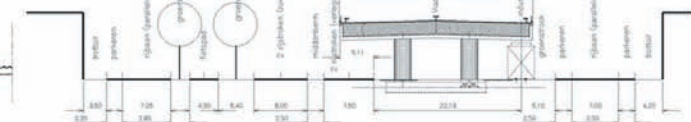


op talud (+ 8 m)



Westrandwegontwerp RWS s.v.z. 2000

op kolommen (+ 8 m)



De Westrandweg wordt een 8 meter hooggelegen autosnelweg met 2 x 2 rijstroken vanaf knooppunt Raasdorp (A5-A9, net ten noorden van Schiphol) tot aan de A10-West nabij de Coentunnel. In Sloterdijk III ligt ze grotendeels op een dijklichaam. Vanaf de aansluiting Luvernes wordt het een kunstwerk van 18 meter waarmee de Hemspoorlijn wordt gekruist. Daarna volgt de Westrandweg op kolommen van 8 meter hoog of hoger de Basisweg richting 2<sup>e</sup> Coentunnel. Het profiel van de Westrandweg, dat wil zeggen de weg, het talud en de watergangen langs het talud, is in Sloterdijk III 123 meter breed. De snelweg krijgt twee aansluitingen met het onderliggend wegennet in het werkgebied Sloterdijk III, de westelijke aansluiting 'Dortmuiden' en de oostelijke 'Luvernes'. De westelijke aansluiting kan om reden van bezuiniging later worden aangelegd. De Westrandweg valt onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en kent haar eigen MER- en bestemmingsplan procedure. De ontwerpen van de kunstwerken (voorstel van DRO) zijn bijgevoegd in bijlage 3.

#### Hoofdwegenstructuur

##### *Doorgaande hoofdader: Westpoortweg - Basisweg*

De komst van de Westrandweg en 2<sup>e</sup> Coentunnel vereist een aanpassing van het onderliggend wegennet. De Westrandweg komt op de locatie van de huidige Noordzeeweg, waardoor deze in noordelijke richting wordt verlegd en de nieuwe naam Westpoortweg krijgt. De Transformatorweg-Basisweg-Westpoortweg is de hoofdader van Westpoort. Deze van Oost naar West lopende hoofdweg heeft 2 x 2 rijstroken en er geldt een 70 km/uur snelheidsregime. De aansluiting van de Westpoortweg op de Basisweg wordt 'gestoomlijnd'. Dat betekent dat de huidige T-kruising Noordzeeweg-Basisweg-Hornweg wordt geoptimaliseerd, zodat verkeersdoorstroming en -veiligheid worden verbeterd. Op 'drukke kruisingen' (wegen met meer dan 700 à 800 motorvoertuigen/uur) zijn exclusieve linksafvakken voor afslaand autoverkeer en steunpunten voor overstekende voetgangers en fietsers nodig. Behalve bij de op- & afritten van de Westrandweg geldt dit ook op de kruisingen van de doorgetrokken Theems-Daveren met de Australiëhavenweg, Luvernes en Seineweg.

#### Complementeren ontsluitingsruit

De Theemsweg wordt met 2 x 1 rijstrook doorgetrokken en verbonden met Tijnmuiden, zodat in/om Sloterdijk III de interne ontsluitingsruit van de wegen Theemsweg, Tijnmuiden-Dortmuiden, Aziëhavenweg en Australiëhavenweg ontstaat. De Australiëhavenweg en Tijnmuiden-Dortmuiden moeten sowieso ook geherprofileerd en aangepast worden door de komst van de Westrandweg (en haar viaducten). Hiermee wordt ook het zuidelijk deel van Sloterdijk III beter ontsloten voor auto- & vrachtverkeer, hetgeen nodig is na het in noordelijke richting opschuiven van de Noordzeeweg (wordt Westpoortweg).

De huidige weg Luvernes wordt opgewaardeerd tot een weg van 2 x 2 rijstroken die aansluit op de Westpoortweg. Zo ontstaan er twee extra routes vanaf de WRW-aansluiting Luvernes naar Amsterdam West en de Haarlemmerweg, namelijk Luvernes-Theemsweg-Seineweg-Burgemeester de Vlugtlaan en Luvernes-Theemsweg-Australiëhavenweg. Hierdoor wordt de toch al zo drukke doorgaande route Westpoortweg-Basisweg ontlast. De Mobiliteitstoets Sloterdijken en Teleport (dIVV, maart 2004) geeft aan dat deze ontsluitingsstructuur een zeer positief effect zal hebben op de doorstroming van autoverkeer in dit gebied.

#### Overige wegenstructuur

Scharenburg-Bornhout is en blijft de belangrijkste en enige gebiedsontsluitingsweg van Sloterdijk III-Noord. Jarmuiden Noord - Abberdaan is dit voor Sloterdijk III Zuid. In Sloterdijk III Oost wordt Sierenborch, de autoboulevard, de centrale oostwestgerichte gebiedsontsluitingsweg. Door de komst van de westelijke aansluiting van de Westrandweg 'Tijnmuiden' zal een deel van de Abberdaan in zuidelijke richting verlegd worden, zodat de weg niet te dicht bij de op- & afritten van de snelweg op Tijnmuiden aansluit. Zo ontstaat er hier een 'bajonet' in de Abberdaan. Vervolgens zal het profiel van de Abberdaan ten westen van Tijnmuiden, 'Vaalmuiden', worden doorgetrokken.

Met de komst van de Westrandweg vervalt de verbinding Abberdaan – Herwijk. Hier komt géén viaduct in de snelweg. De vrijkomende grond is uitgeefbaar. In de bocht van de Westpoortweg komt een kruising met nieuwe ontsluitingswegen voor de daaraan gelegen grotendeels nog uit te geven terreinen. Ook het nog uit te geven terrein waar nu



het asielzoekerscentrum staat krijgt nu een ontsluitingsweg vanaf Dortmuiden.

Met de nieuwe doorgetrokken Theemsweg wordt bij Sloterdijk III Zuid verbonden met de doodlopende straatjes. Dit maakt de bedrijven in Zuid beter bereikbaar en het opheffen van de doodlopende straatjes maakt ze sociaal veiliger.

### Snelheidsregime

De Transformatorweg-Basisweg-Westpoortweg is de hoofdader van Westpoort, waar een snelheidsregime van 70 km/uur geldt. In de rest van de straten in het Westpoortgebied, inclusief Sloterdijk III, geldt een 50 km/uur snelheidsregime.

### Profielen hoofdwegen

Uitgangspunten bij de nieuwe profielen van de hoofdwegen zijn:

- rekening benodigde/verwachte verkeerscapaciteit en met name ook het vele vrachtverkeer (grote draaicirkels e.d.)
- zo min mogelijk verleggen/verplaatsen van de bestaande kabels en leidingen.
- aan twee zijden van de weg vrijliggende tweerichtingen fietspaden
- sloten aan twee zijden van de weg voor een goede gebiedsontwatering
- 4 rijen bomen (iepen); 2 rijen aan beide zijden van de weg

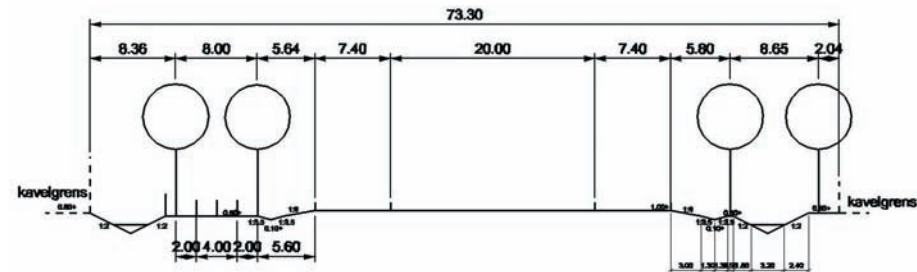
Afhankelijk van de ruimte in het (toekomstig) profiel is soms gekozen voor een eenzijdig fietspad, geen sloten of een bomenrij minder. Op de kabels- & leidingen, fietspaden, water en bomen wordt later in dit hoofdstuk nog teruggekomen. Op de fasering van de verschillende uitbreidingen en aanpassingen van de wegenstructuur wordt in hoofdstuk 10 Ontwikkelingsstrategie teruggekomen.

### Westrandweg

Voor de Westrandweg is de MER/Tracé procedure gestart. Het basisprofiel kent in Sloterdijk III 2 x 2 snelwegrijstroken met vluchtstroken en een breed talud zonderbomen met brede waterlopen onder aan het talud.

### *Westpoortweg, ter hoogte van TPG (in bocht)*

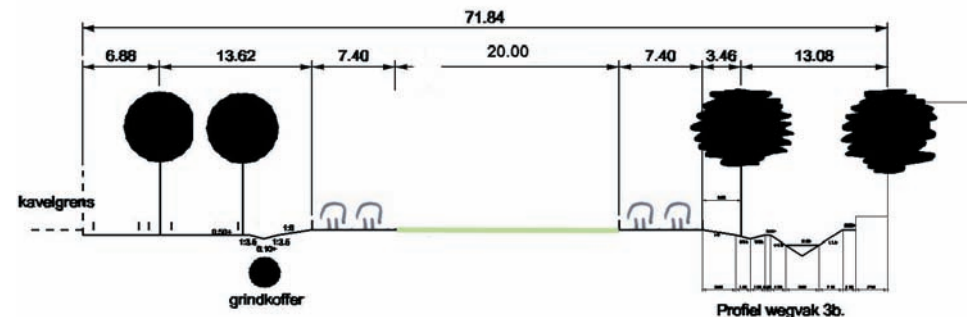
De Westpoortweg is een weg van 2 x 2 rijstroken met een 70 km/uur snelheidsregime met een tweerichtingen vrijliggend fietspad aan de zuidkant van de weg en een sloot aan de noord- en deels aan de zuidkant van de weg. Bovendien staan aan beide zijden van de weg dubbele rijen iepen.



Westpoortweg ter hoogte van TPG

### *Westpoortweg, ter hoogte van RWZI & DANZAS*

Bij de RWZI komen aan de noordzijde van de weg geen iepen, maar dennen. De dennen staan in kleine groepjes of alleen (niet in een rij) en doen mee in de configuratie van de dennen op het terrein van de RWZI die refereren aan het duinlandschap. Aan de zuidzijde van de weg wordt (voorlopig) bij DANZAS een ventweg gehandhaafd. Aan de zuidkant van de weg komen gewoon 2 rijen iepen.



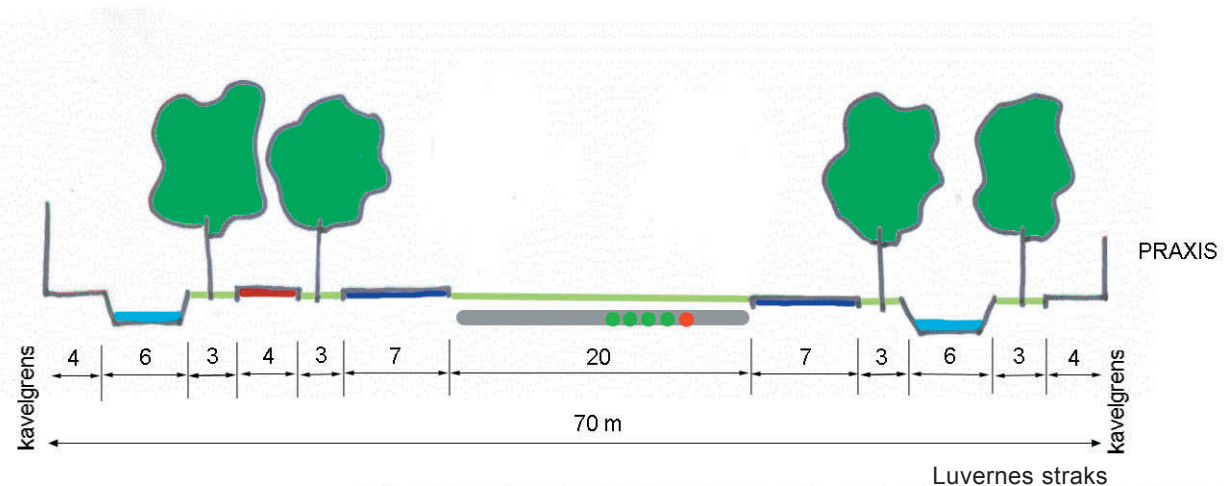
Westpoortweg ter hoogte van RWZI en Danzas



### Basisweg

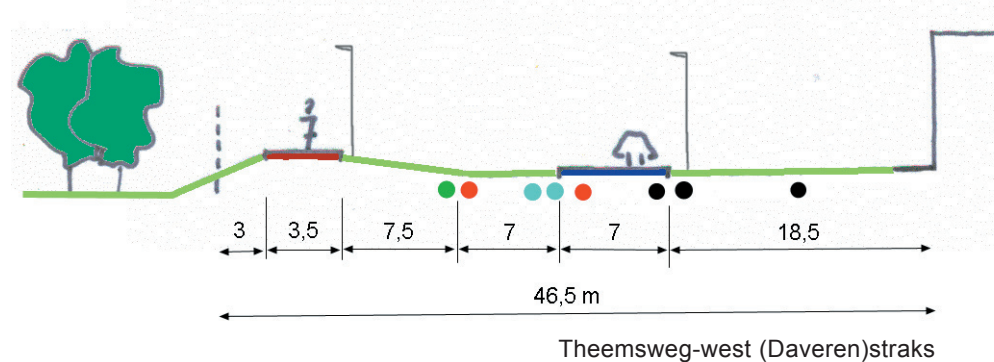
Het profiel blijft intact. Wel wordt de kruising Noordzeeweg (straks Westpoortweg) – Basisweg gestroomlijnd. Hiermee wordt de route Basisweg-Westpoortweg (en niet de Hornweg) meer als de doorgaande route vormgegeven en kan de verkeersveiligheid van deze T-kruising worden verbeterd.

Het is bovendien wenselijk om hier rijen bomen (iepen) langs de Basisweg te planten om het laanprofiel te verbeteren. Hier staan nu vooral struiken. Dit is in het kader van dit SP -in samenhang met de kabels en leidingen- niet nader onderzocht.



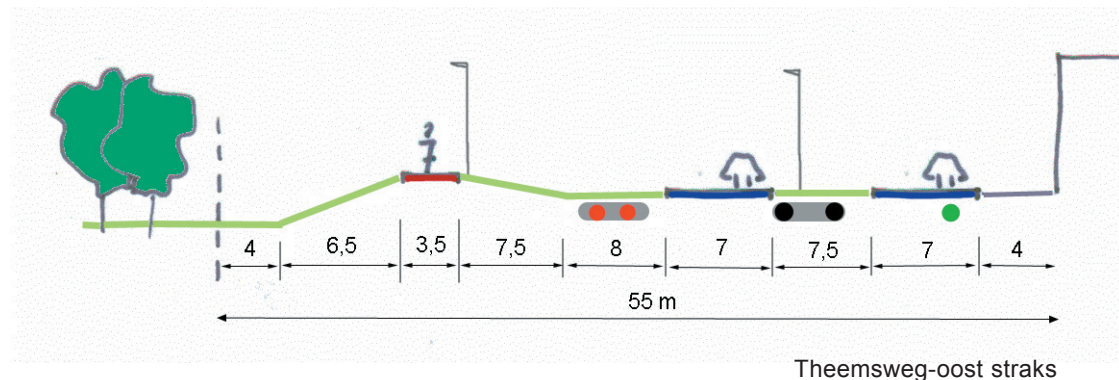
### Luvernes

Het profiel van de Westpoortweg, ter hoogte van TPG (in bocht), wordt doorgetrokken in zuidelijke richting en verbonden met de Theemsweg. Luvernes wordt een weg met 2 x 2 rijstroken, vier rijen iepen en een vrijliggend fietspad aan de westzijde van de weg en sloten aan beide zijden van de weg.



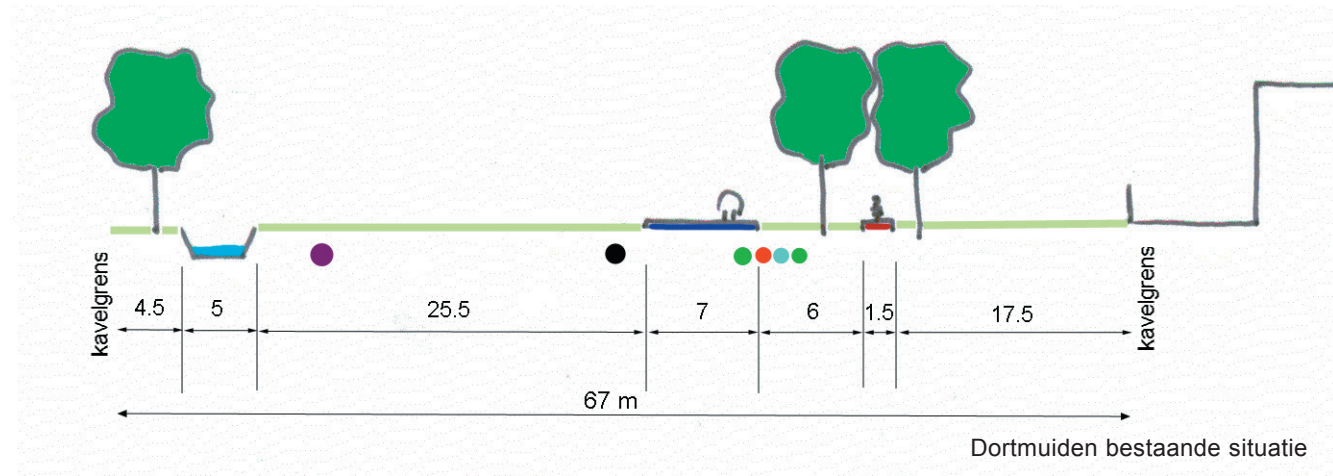
### Theemsweg (& Daveren)

De Theemsweg wordt als weg met 2 x 1 rijstrook in westelijke richting doorgetrokken langs het tracé van het bestaande fietspad Daveren. Het vrijliggende tweerichtingen fietspad wordt over de hele lengte op de boezemwaterkering gelegd vanaf de Seineweg richting Halfweg en recreatiegebied Spaarnwoude. De ligging van de (nieuwe) Theemsweg is zo gekozen dat de weg zo min mogelijk op de bestaande kabels en leidingen ligt. In het stuk Theemsweg, dat tussen de Australiehavenweg en Tijnmuiden ligt, liggen veel meer kabels en leidingen. Het lijkt onvermijdelijk dat een deel hiervan onder de rijbaan komt.

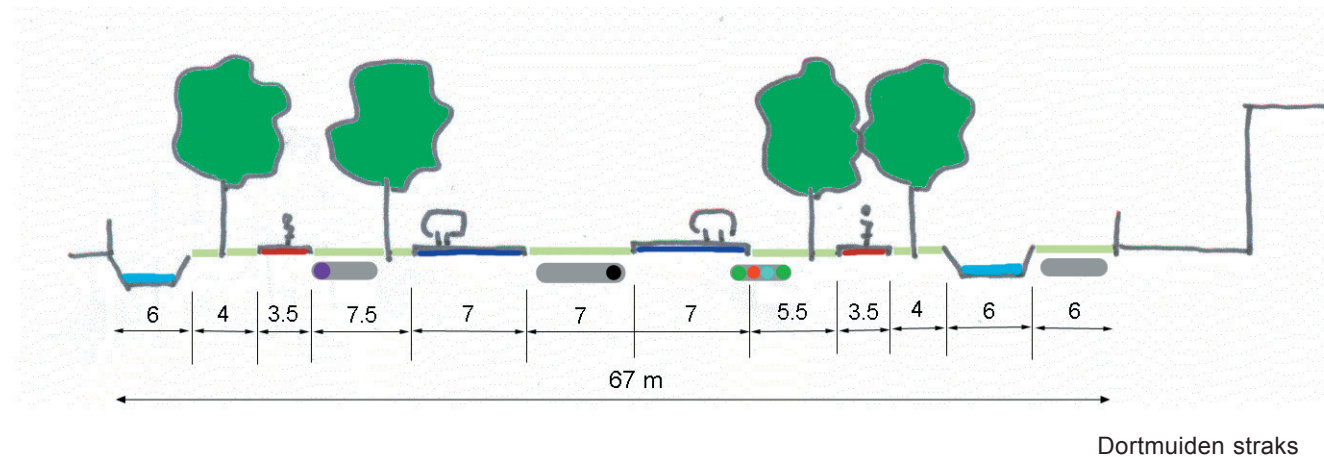


### Dortmuiden

Vanaf de Westrandwegaansluiting Dortmuiden wordt Dortmuiden heringericht tot een weg met 2 x 2 rijstroken, die aansluit op de Westpoortweg. Dortmuiden krijgt aan de oostzijde van de weg een vrijliggend fietspad en aan de westzijde alleen in het stuk tussen Westpoortweg en Scharenburg. Daarnaast krijgt de weg aan beide zijden sloten en dubbele rijen iepen. De huidige kerosineleiding ligt hier in de middenberm.

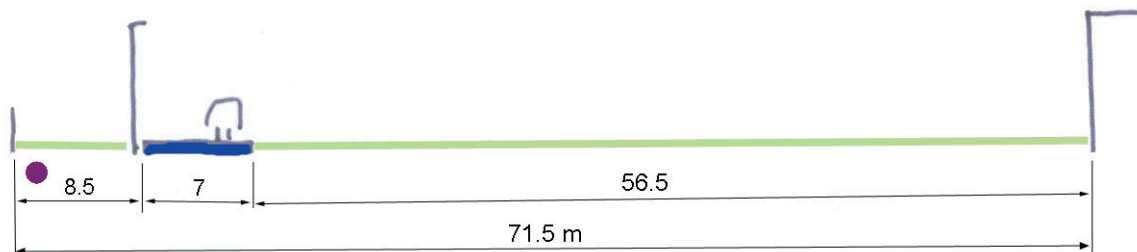


- electra
- water
- riool
- gas
- kerosine

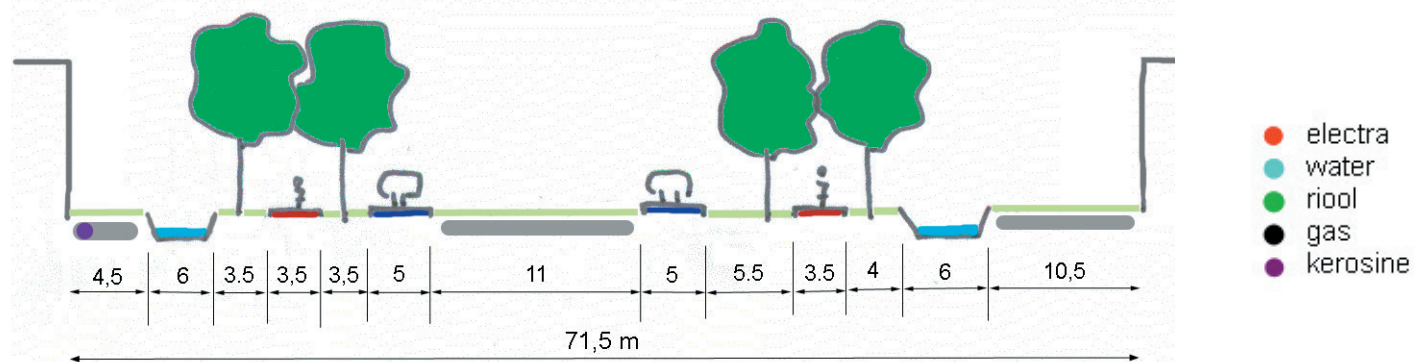


### Tijnmuiden

Het noordelijk deel van Tijnmuiden (t/m aansluiting Westrandweg) heeft hetzelfde profiel als Dortmuiden (2 x 2 rijstroken). Bij het zuidelijk deel, vanaf de WRW-aansluiting, krijgt Tijnmuiden maar 2 x 1 rijstrook en wordt de aangesloten op de doorgetrokken Theemsweg. Dit stuk Tijnmuiden sluit zoveel mogelijk aan bij het profiel van Dortmuiden, behalve dat de rijbaan dus niet 2 x 7 meter breed is maar 2 x 3,5 meter breed is. Tijnmuiden krijgt aan de westzijde van de weg een vrijliggend fietspad en aan beide zijden sloten en dubbele rijen iepen. In de oostelijke berm ligt de huidige kerosineleiding.



Tijnmuiden bestaande situatie

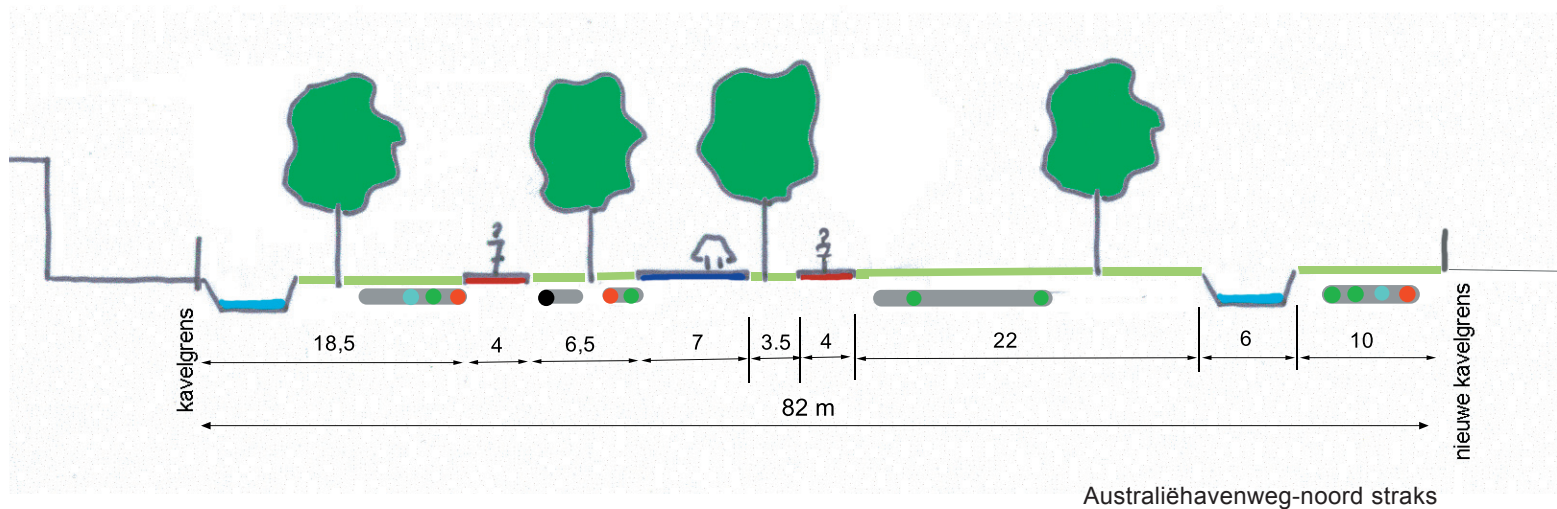
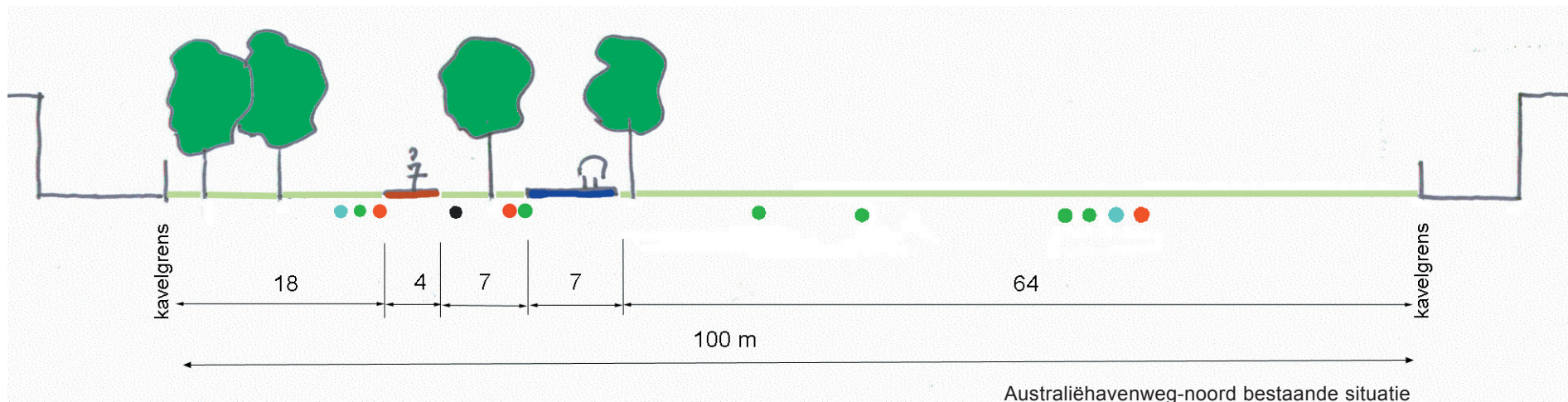


Tijnmuiden straks



### Australiëhavenweg (noordelijk deel, bij TPG)

Het noordelijk deel van Australiëhavenweg (bij TPG) blijft een weg met 2 x 1 rijstrook met aan beide wegzijden vrijliggende fietspaden en dubbele bomenrijen en aan de oostzijde een nieuwe sloot. De TPG kavel kan op termijn 18m naar westen uitgebreid worden, tot aan de nieuwe sloot. Er is dan nog voldoende ruimte in de bermen voor extra kabels en leidingen.

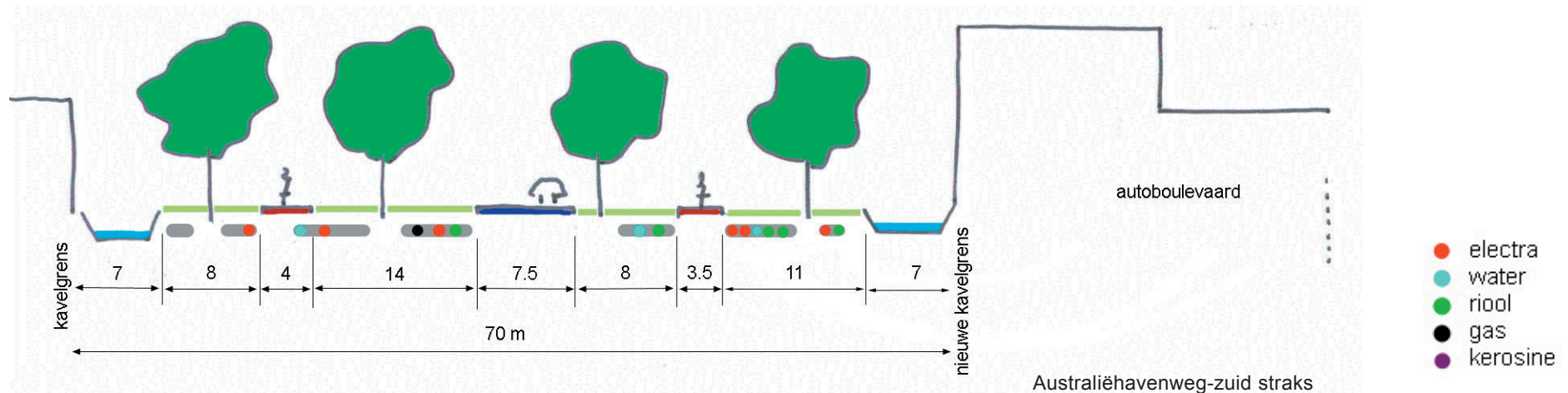
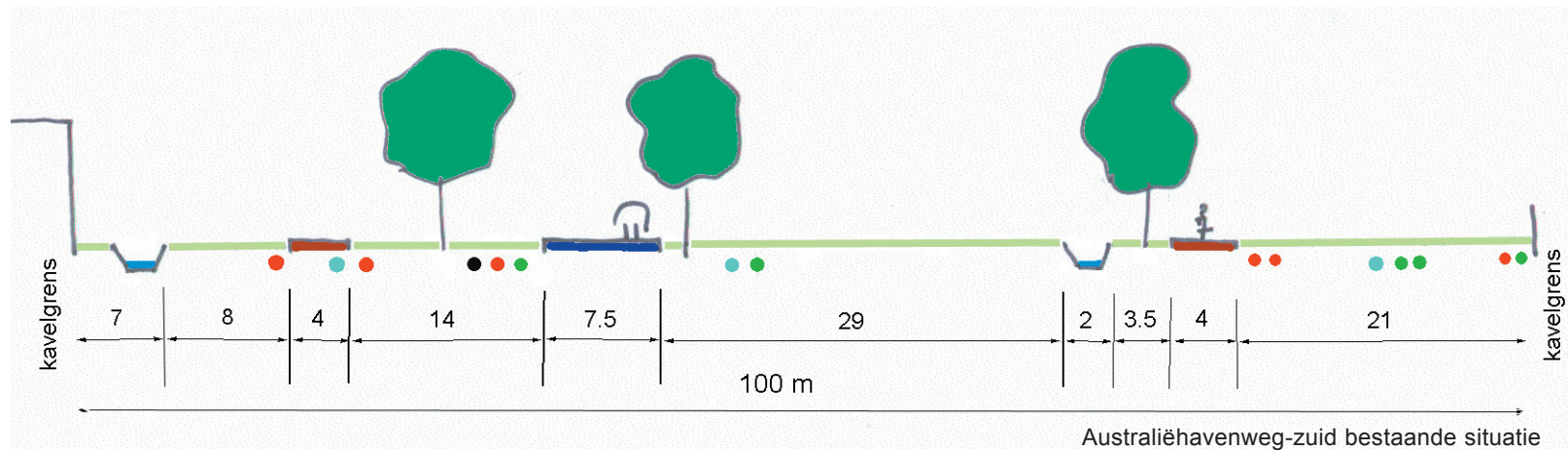


### Australiëhavenweg (zuidelijk deel, bij autoboulevard)

Het zuidelijk deel van de Australiëhavenweg blijft een weg met 2 x 1 rijstrook. De aanliggende kavels van Sloterdijk III Oost (autoboulevard) worden 30m naar het westen uitgebreid, waardoor het profiel van de weg naar 70 meter wordt versmald. Het profiel is als volgt: sloot – berm met iep – fietspad – berm met iep – 2 rijstroken 7m – berm met iep – fietspad – berm met iep – sloot – berm.

### Sierenborch (autoboulevard)

Zie hoofdstuk 7





## 5.2 Kabels & leidingen hoofdtracés

### Bestaand

De bestaande kabels en leidingen in het gebied zijn geïnventariseerd en in beeld gebracht. Bestaande hoofdtracés zijn de midden- & zijbermen van de Basisweg, Noordweg, Seineweg, Theemsweg-Daveren en Australiëhavenweg. In Dortmuiden-Tuilmuiden ligt nog een kerosineleiding en langs de oever van het Zijkanaal F ligt nog een hoofdgasleiding (zie kaart).

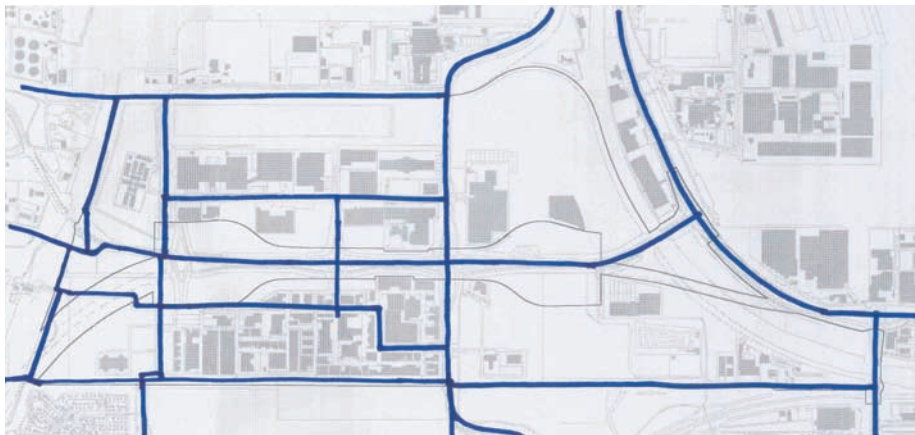
### Gepland

Bovendien zijn er nog enkele nieuwe hoofdleidingen in het gebied voorzien. Het gaat om een 50kV-kabel én een stadsverwarmingsleiding vanaf de Basisweg via Westpoortweg naar AVI – West. Daarnaast worden mogelijk een stadsverwarmingsleiding van AVI-West via het Autstraliëhavenwegtracé naar Amsterdam – West en een nieuw hoofdriool van Amsterdam - West via het Australiëhavenwegtracé naar de RWZI – West voorzien.

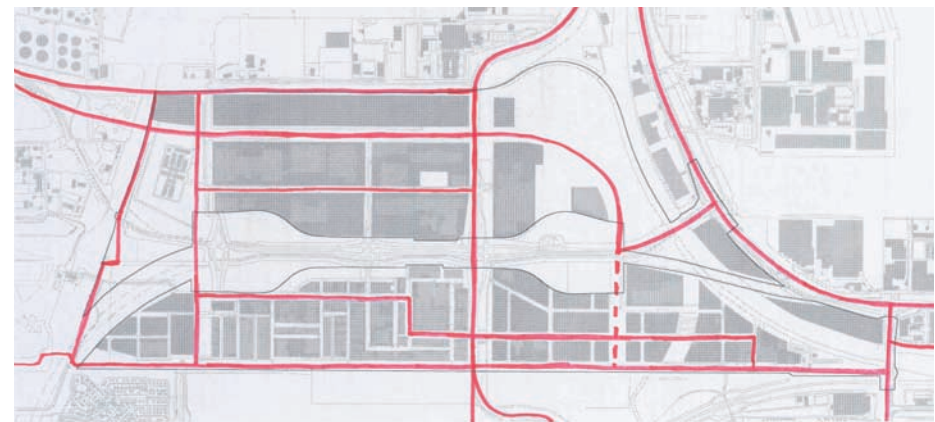
### Nieuwe hoofdtracés, principes & ingrepen

De Westpoortweg met een middenberm van 20 meter breed gaat de rol van Noordzeeweg als belangrijk oostwestgericht kabels- & leidingentracé overnemen. Het noordzuidtracé Herwijk-Abberdaan vervalt met de komst

van de Westrandweg. Verder blijven de eerder genoemde hoofdtracés kabel- & leidingen gehandhaafd. In het SPvE Sloterdijk III van 1995 werd nog gesproken over K&L-stroken, oftewel brede bermen die exclusief voor kabels en leidingen gereserveerd zijn. In dit SP wordt gesproken over K&L-tracés, omdat de druk op de ruimte groter wordt en er zal per wegvak veel specifiekere moeten worden afgestemd welke delen van het profiel voor kabels en leidingen beschikbaar zijn er welke voor rijbanen, fietspaden, bomen of sloten. Meer 'fine-tuning' dus. Uitgangspunt is en blijft wel dat de kabels en leidingen in principe niet onder de rijbaan komen te liggen. Bij de door te trekken hoofdweg Theemsweg-Daveren is dit misschien onvermijdelijk, gezien de relatief smalle bermen en vele kabels en leidingen, of er moeten een aantal kabels en leidingen verplaatst worden. Ook in het zuidelijk deel van de Australiëhavenweg is een verlegging van bestaande kabels en leidingen voorzien, omdat de uitgeefbare kavels van Sloterdijk III Oost in westelijke richting worden vergroot. Bij het ontwerp van Dortmuiden en Tijnmuiden is zo veel mogelijk rekening gehouden met de bestaande kerosineleiding, zodat verlegging hiervan waarschijnlijk niet nodig is. Deze ligt bij Dortmuiden (grotendeels) in de middenberm en in Tijnmuiden de westelijke zijberm. Overigens loopt de kerosineleiding net ten noorden van de waterkering en de hier gelegen zogenaamde 'scapertrap' (waar leidingen bovenkomen en aansluitingen/splitsingen worden gemaakt) door de punt van een kavel



Kabels & leidingen hoofdtracés, bestaande situatie



Kabels & leidingen hoofdtracés, 2012



in het zuidwestelijk deel van Sloterdijk III Zuid. Voorgesteld wordt om de kerosineleiding hier te verplaatsen, zodat deze om de kavel heen loopt. In de vorige paragraaf zijn de principeprofielen van de verschillende hoofdwegen opgenomen. Hierbij is zijn ook de zones bestemd voor kabels en leidingen in de principeprofielen aangegeven. In een aantal profielen, zoals de Westpoortweg, Luvernes, Dortmuiden en Tijnmuiden en het noordelijk deel van de Australiëhavenweg, lijkt ruimte genoeg. In andere profielen, zoals het zuidelijk deel van de Australiëhavenweg en de doorgetrokken Theemsweg/Daveren, is minder ruimte. In het algemeen is er –verdeeld over het profiel- meer dan 20 meter beschikbaar voor kabels en leidingen. Bij het opstellen van de Voorlopige Ontwerpen (VO's) voor deze herinrichting of aan te leggen hoofdwegen zal de definitieve 'fine-tuning' plaatsvinden. De ligging van de kabels en leidingen ten opzichte van de bestaande en nieuwe bomen vraagt hierbij speciale aandacht.

### 5.3 Parkeren

In totaal kent Sloterdijk III nu circa 3300 parkeerplaatsen, waarvan 1800 parkeerplaatsen op eigen terrein en 1500 aan de openbare weg. Zowel op eigen terrein als in openbare ruimte wordt, gezien de geplande groei van het programma, een verdubbeling verwacht. Met name de ontwikkeling van Sloterdijk III Oost zal nog tot veel extra parkeerplaatsen leiden. Verwacht wordt dat er in 2020 zo'n 3600 parkeerplaatsen (+1.800) op eigen terrein zijn en 2900 (+ 1.400) in de openbare ruimte: totaal ongeveer 6500 parkeerplaatsen.

In Sloterdijk III geldt het volgende principe: de hoofdwegen zijn vrij van parkeerplaatsen om de doorstroming niet te frustreren.

In Sloterdijk III Noord komen geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Gebruikers- en bezoekersparkeren vindt op eigen terrein plaats. Sloterdijk III Zuid kent de hoogste bebouwingsdichtheid van Sloterdijk III. Parkeren vindt voor een groot deel in de openbare weg plaats. Wel geldt hier de eis om minimaal 25% (en liefst meer) van het parkeren voor werknemers op eigen terrein te accommoderen.

In Sloterdijk III Oost moeten de gebruikers de parkeerplaatsen op eigen terrein inrichten. Daarnaast wordt langsparkeren in de openbare straten standaard; dit is bedoeld voor bezoekers van dit deelgebied. Het

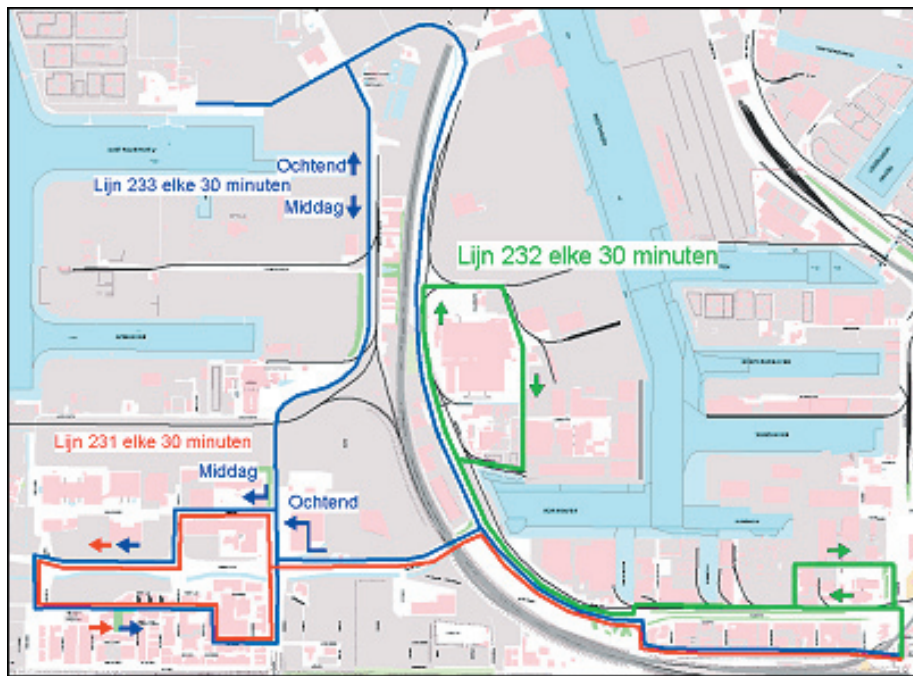
minimumprofiel van de straten is dan ook 15 meter (een rijbaan van 7 meter en aan beide zijden parkeervakken van 2,5 meter en een strookje voor de voetganger van 1,5 meter). In overleg met de ontwikkeling op de kavels is ook dwarsparkeren in de zijstraten mogelijk, maar dan komen de parkeervakken deels en voetgangerstrook geheel op eigen terrein. In Sloterdijk III Oost komen er straks in de boulevard Sierenborch (met dwarsparkeren) nog 850 openbare parkeerplaatsen bij. In de gewone straten (met vnl. langsparkeren) in Sloterdijk III Oost en het westelijk deel van Zuid worden nog zo'n 550 parkeerplaatsen toegevoegd. Er worden in Sloterdijk III in het openbare gebied geen speciale parkeerplaatsen voor vrachtauto's gerealiseerd.

### 5.4 Spoorwegen

In de visie is rekening gehouden met een fors aantal spoorreserveringen in en om de Sloterdijken. Hierbij is de ruimtereservering voor nu het belangrijkste, aangezien het tijdstip van aanleg nog niet bepaald is en het voor sommige lijnen zelfs onzeker is of ze er überhaupt wel komen. Toch is het belangrijk voor Amsterdam, Westpoort en de regio om deze reserveringen in ieder geval niet onmogelijk te maken.

Er rekening wordt gehouden met 2 extra sporen langs de bestaande Hemlijn van station Amsterdam Sloterdijk naar Zaandam. Hiervoor is ruimte op het bestaande talud. Ook wordt nog steeds gerekend op de komst van de Westrandspoorlijn van Schiphol naar station Sloterdijk. Het goederenvervoer en personenvervoer over spoor kan met deze nieuwe spoorlijn voor een deel om de westkant van de stad heen worden geleid, zodat de zwaar belaste ringspoorlijn West van goederenvervoer wordt ontlast, hetgeen de milieuhinder hier sterk ten goede komt. In Sloterdijk III Oost ligt de reservering voor de zogenaamde Haarlemboog, een directe verbinding voor goederen en personenvervoer tussen de Haarlemlijn en de Hemlijn/havenspoorlijn. Aan de noordrand van Sloterdijk III ligt een reservering voor een nieuw spoorwegemplacement aan de Aziëhavenweg. Het gaat hier om een goederenemplacement gekoppeld aan de havenspoorlijn.

Tenslotte zijn er plannen om voor het traject Haarlem – Amsterdam Muiderpoort een ander spoorwegsysteem in te voeren om de capaciteit op dit traject te kunnen vergroten. Dit nieuwe systeem, het 'richtingbedrijf' genaamd, is erop gebaseerd dat de treinen in een bepaalde richting een eigen spoor hebben, zodat tussendoor (bij stations) niet gewisseld hoeft te worden. Om een mogelijk invoering van dit systeem niet te frustreren is in dit SP ook een spoorreservering opgenomen voor een extra spoorboog vanaf de Haarlemlijn over de Hemlijn naar de noordelijke sporen bij station Amsterdam Sloterdijk. In verband met deze reservering is het verstandig om het terrein van de voormalige de tippelzone niet geheel te bebouwen, in het westelijk en middendeel van de voormalige tippelzone is wel bebouwing mogelijk.



GVB buslijnen, vervoerplanconcept 2006

## 5.5 Openbaar vervoer

Vanaf de openstelling van de Westpoortweg zal de streekbusverbinding IJmuiden - Amsterdam Sloterdijk halteren op de Westpoortweg ter hoogte van de kruisingen met Dortmuiden/Aziëhavenweg en de Australiëhavenweg.

Daarnaast wordt de lijnvoering van de GVB spitslijnen volgens het GVB Vervoerplan (concept, 2006) als volgt:

Splitslijn 231 (1/2 uur dienst): Station Sloterdijk – Basisweg – Noordzeeweg – Westpoortweg – Dortmuiden – Scharenburg – Abberdaan – Jarmuiden – Australiëhavenweg – Westpoortweg – Basisweg – station Sloterdijk

Spitslijn 233 (1/2 uur dienst):

in de ochtendspits station Sloterdijk – Basisweg – Westpoortweg

– Dortmuiden – Scharenburg – Abberdaan – Jarmuiden – Australiëhavenweg – Hornweg – Basisweg – station Sloterdijk

in de avondspits station Sloterdijk – Basisweg – Hornweg –

Australiëhavenweg – Westpoortweg – Dortmuiden – Scharenburg – Abberdaan – Jarmuiden – Australiëhavenweg – Westpoortweg-Basisweg – station Sloterdijk.

Aanbevolen wordt om beide spitsbussen behalve door Scharenburg-Borghout en Abberdaan-Jarmuiden ook door de (auto)boulevard Sierenborch via de Seineweg en Rhoneweg van en naar station Sloterdijk te laten rijden. Dat betekent dat er rekeing moet worden gehouden met bushaltes in Sierenborch. Het arbeidspotentieel rondom de boulevard Sierenborch in Sloterdijk III Oost gaat de komende jaren naar verwachting immers nog fors groeien van circa 190 arbeidsplaatsen naar circa 2.000 arbeidsplaatsen. Ook worden hier relatief veel bezoekers verwacht. In totaal groeit Sloterdijk III naar verwachting van 4.700 arbeidsplaatsen in 2004 naar ruim 9.200 arbeidsplaatsen in 2020.

Het bedrijfsleven kan natuurlijk ook het aanvullend vervoer vanaf station Amsterdam Sloterdijk zelf blijven organiseren in navolging op de bestaande initiatieven zoals de TPG-busjes.

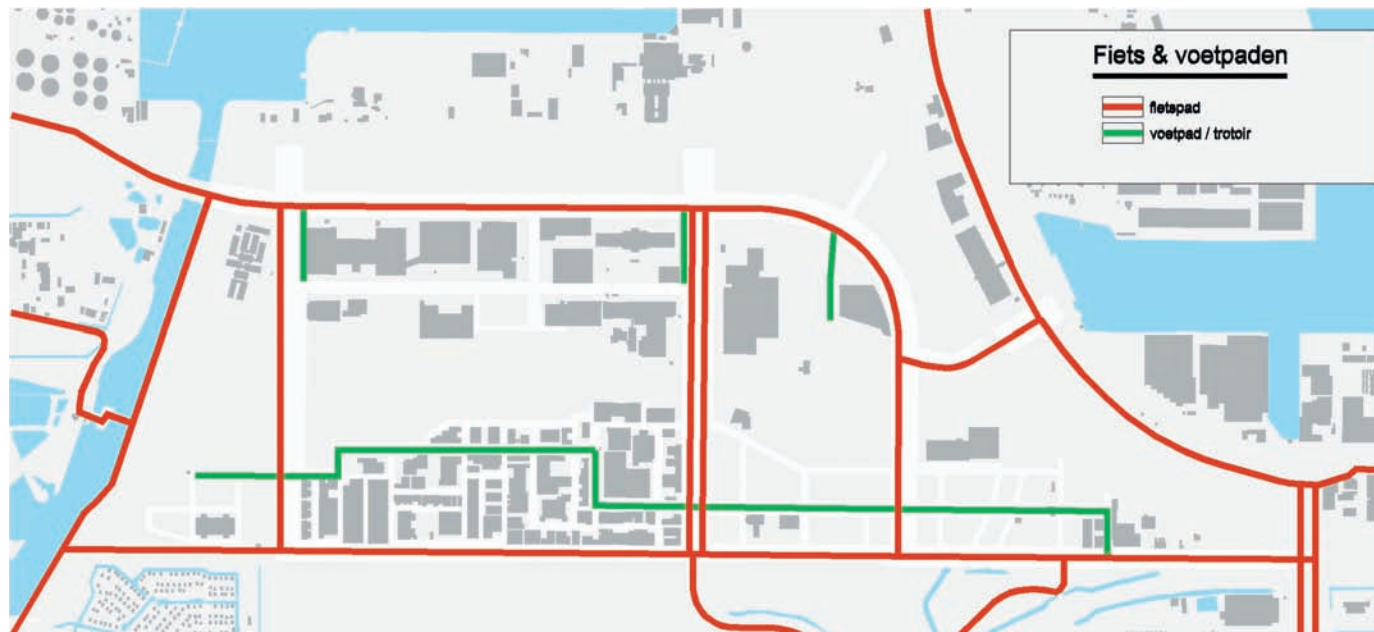
## 5.6 Fiets- & voetpaden

Alle hoofdwegen (met een 50km/uur snelheidsregime, en een 70km/uur snelheidsregime op de Westpoortweg) worden geflankeerd met vrijliggende tweerichtingsfietspaden. Bij een tweezijdige ligging zijn de fietspaden 3,5 meter breed, bij een enkelzijdige ligging 4 meter. De Australiëhavenweg wordt, als hoofdverbinding met Geuzenveld, geflankeerd met tweerichtingsfietspaden aan beide zijden van de weg. De andere hoofdwegen krijgen tweerichtings fietspaden aan één zijde van de weg. Fietspaden langs het zogenaamde hoofdnet auto Amsterdam zijn en worden onderdeel van het hoofdnet fiets en worden in rood (asfalt) uitgevoerd. Bij de doorgetrokken Theemsweg ligt het vrijliggende fietspad op de kop van de primaire waterkering, op 2 meter boven N.A.P. Dit is 1 meter boven het maaiveld van Sloterdijk III en 2 meter boven het maaiveld van de Brettenzone, waardoor men als het ware de natuurlijke Brettenzone in kijkt. Het fietspad loopt zo vanaf de Seineweg via een viaduct onder de Westrandweg door naar Halfweg en recreatiegebied Spaarnwoude. Dit fietspad is daarmee ook een belangrijke alternatieve

recreatieve fietsroute richting Spaarnwoude; het is een variant op de slingerende route door de Brettenzone. Ook langs het zijkanaal F ligt een vrijliggend fiets pad van 4 meter breed. Dit fietspad is een recreatieve verbinding tussen het Brettenfietspad en het fietspad langs de Westpoortweg. Dit fietspad wordt tevens als weg gebruikt om het gemaal en de windmolens langs het kanaal te bereiken.

Alleen de centrale ontsluitingsweg van Sloterdijk III Zuid en Oost, Abberdaan – Jarmuiden – Sierenborch kent trottoirs. Met name in Sloterdijk III Oost is dit noodzakelijk omdat hier meer perifere detailhandel (autoshowrooms en bouw- & woonthemapcentrum) gevestigd zijn en dus naast werknemers ook vele bezoekers worden verwacht.

Daarnaast worden vanaf de bushaltes op de Westpoortweg voetpaden aangelegd langs de fietspaden van Dortmuiden en de Australiëhavenweg. Zo kan vanaf de bushaltes naar respectievelijk DANZAS en de TPG worden aangelegd. Ook het voetpad naast de weg Galwin naar Gielissen blijft gehandhaafd. Verder zullen de vrijliggende fietspaden naast de hoofdwegen ook als wandelpad worden gebruikt.

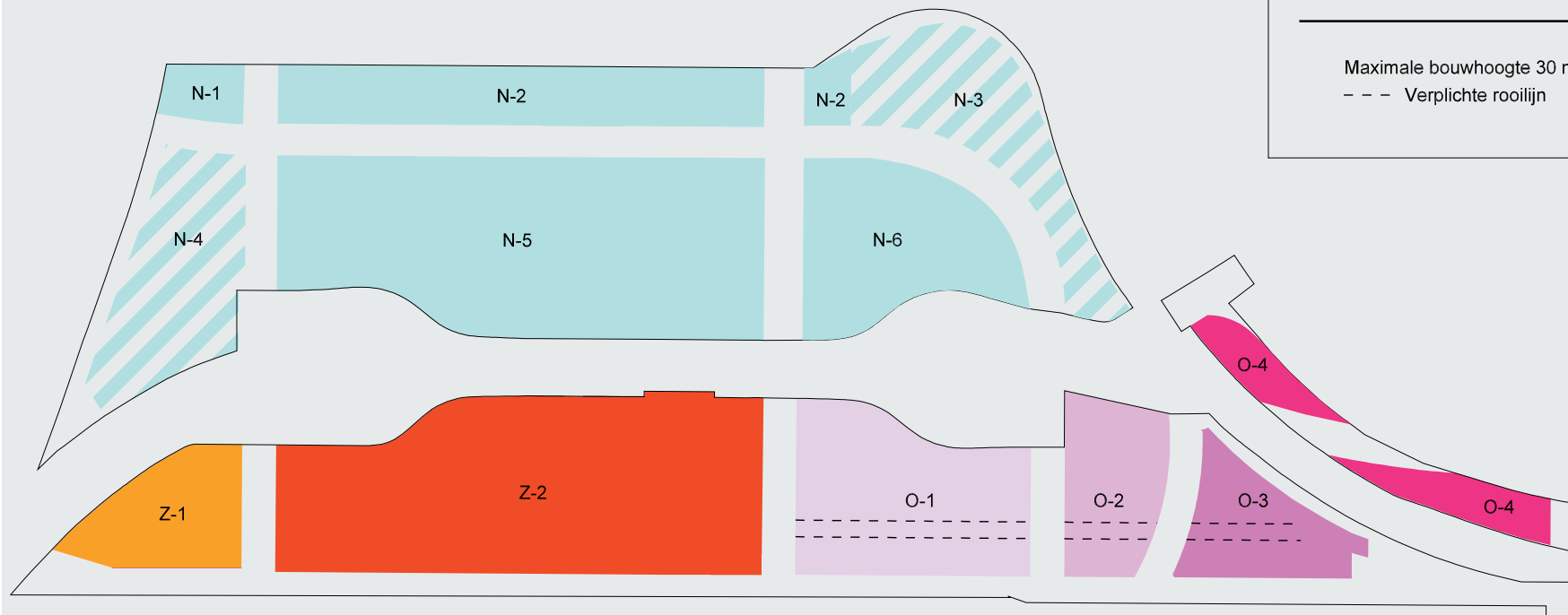






## Programma & Stedebouwkundige eisen

Maximale bouwhoogte 30 meter  
 - - - Verplichte rooilijn



### Noord

Grootschalige bedrijven  
 (kavels > 5000m<sup>2</sup> - 10000m<sup>2</sup>)  
 FSI > 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

- Grootschalige distributie & industrieële bedrijven
- Reservering grootschalige bedrijven

### Zuid

Kleinschalige bedrijven  
 (kavels < 5000m<sup>2</sup> - 10000m<sup>2</sup>)  
 FSI > 0,9 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

- Mix kleine bedrijven
- Mix kleine bedrijven (veelal bestaand)

### Oost

Kleinschalige bedrijven  
 (kavels < 5000m<sup>2</sup> - 10000m<sup>2</sup>)  
 FSI > 0,7 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

- Autobedrijven
- Bouw-woon bedrijven
- Mix kleine bedrijven
- Bedrijfsverzamelgebouw

## Hoofdstuk 6

# Programma & bebouwing

### 6.1 Programma & milieutypen

In Sloterdijk III wordt grofweg onderscheid gemaakt tussen Sloterdijk III Noord dat bestemd is voor grootschalige milieuhinderlijke bedrijven in de distributie- & industriële sector en Sloterdijk III Zuid en Oost met kleinschalige milieuhinderlijke bedrijven. In Noord zijn twee zones, die waar nu het asielzoekerscentrum staat en die in de bocht tegen de spoordijk aan, aangewezen als strategische reservering. Dat betekent dat ze gereserveerd zijn voor een elders uit de stad te verplaatsen grootschalige bedrijf of voor een bijzonder stapelexperiment van een distributiecentrum of een industrieel bedrijf. Sloterdijk III Oost kent ook twee clusters met perifere detailhandel, de autoboulevard en het bouw- & woonthemaparc.

In 2004 is 86,5 ha terrein uitgegeven in Sloterdijk III. Er is nog 58,5 ha uitgaafbaar terrein. Dit betekent dat het programma van Sloterdijk III Noord tot 2020 zal groeien naar circa 700.000 m<sup>2</sup> bvo en 9.270 arbeidsplaatsen. (zie tabel).

### 6.2 Stedenbouwkundige eisen & wensen

Bij de ontwikkeling van de kavels in Sloterdijk III worden een aantal stedenbouwkundige (functionele en ruimtelijke) eisen gesteld. Daarnaast gelden een aantal wensen. Hierbij geldt als doel een intensiever grondgebruik. Dit intensiever grondgebruik kan enerzijds zitten in stapeling van bebouwingslagen, een hoger bebouwingspercentage per kavel, compactere parkeeroplossingen, maar anderzijds ook in een hoger aantal arbeidsplaatsen of een compactere vorm van opslag/distributie. In Sloterdijk III gelden de volgende stedenbouwkundige eisen en wensen:

#### Sloterdijk III Noord

##### *Eisen:*

- Grootschalige logistieke en industriële bedrijven
- Kavels van minimaal 5000 – 10.000 m<sup>2</sup> (lieft groter dan 10.000 m<sup>2</sup>)
- Maximaal 30% kantoorvloeroppervlak per bedrijfsvestiging
- Milieucategorie 2, 3, 4 & 5
- Minimaal bebouwings% per kavel: 60% (in 2004 gemiddeld 50%)
- Maximale bebouwingshoogte: 30 m (stapeling in 2 - 3 distributiehallen mogelijk)
- Minimum fsi: 0,6 m<sup>2</sup> / m<sup>2</sup> (gemiddeld 0,56 in 2004)
- Parkeren werknemers en bezoekers (en laden en lossen) 100% op eigen terrein

##### *Wensen*

- Streef bebouwings% per kavel: 75%
- Streef fsi: 0,8 m<sup>2</sup> / m<sup>2</sup>
- Experiment met stapeling van distributiehallen en/of parkeerplaatsen (werknemers & bezoekers) op dak

Referentie voor Sloterdijk III Noord is het deels gestapelde Distributiecentrum Schuitema in Woerden aan de A12 met 750 arbeidsplaatsen; hier zijn twee distributiehallen op elkaar gestapeld tot een hoogte van 21,5 meter; van de kavel van ca 100.000 m<sup>2</sup> is nu voor nog niet de helft bebouwd, maar kent een vloeroppervlak van 55.000 m<sup>2</sup> bvo (fsi van 0,55); er is een uitbreiding van ca 20.000 m<sup>2</sup> extra bvo gepland; dit zou een fsi van 0,75 betekenen.



Sloterdijk III ZuidEisen:

- Kleinschalige bedrijven (zeer divers)
- één bedrijf of bedrijfsverzamelgebouw op kavels van maximaal 5000 – 10.000 m<sup>2</sup> (liefst kleiner 5.000 m<sup>2</sup>)
- maximaal 30% kantoorvloeroppervlak per bedrijfsvestiging
- Milieucategorie 2 & 3 (4 bij hoge uitzondering)
- Minimaal bebouwings% per kavel: 70% (nu gemiddeld 70% in Zuid)
- Maximale bebouwingshoogte: 30 m (stapeling 3 bedrijfshallen &

kantoordeel of parkeerdek/-dak mogelijk)

- Minimum fsi: 0,90 m<sup>2</sup> / m<sup>2</sup> (in 2004 gemiddelde fsi van 0,9 in Zuid)
- Parkeren werknemers 100% op eigen terrein; voor bezoekersparkeren en tijdelijk parkeren van laad- en losverkeer kan ook geparkeerd worden in openbare straten

Wensen:

- Streef bebouwings% per kavel: 75 - 100%
- Streef fsi: 1 - 1,5 m<sup>2</sup> / m<sup>2</sup>
- Stapeling en/of overbouwd parkeren, op dak parkeren, etc.

**Gegevens Sloterdijk III 2004 & 2012**

|                          |                                  | Terr.opp<br>in ha | Beb.opp in<br>m2 | Vloeropp<br>in m2 | Arb.pl        | Beb %          | FSI<br>m <sup>2</sup> bvo /m <sup>2</sup> |
|--------------------------|----------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|---------------|----------------|-------------------------------------------|
| Noord                    | Bestaand 2004                    | 49,5              | 169.000          | 186.000           | 2.450         | 50             | 0,56                                      |
|                          | <u>Nog uit te geven</u>          | <u>35</u>         | <u>125.000*</u>  | <u>138.000*</u>   | <u>1.250*</u> | <u>&gt;60%</u> | <u>&gt;0,6</u>                            |
|                          | Totaal                           | 84,5              | 294.000*         | 324.000*          | 3.700*        |                |                                           |
| Zuid                     | Bestaand 2004                    | 22                | 154.000          | 197.000           | 2.000         | 70             | 0,90                                      |
|                          | <u>Nog uit te geven</u>          | <u>6</u>          | <u>39.000*</u>   | <u>50.000*</u>    | <u>1.450*</u> | <u>&gt;70%</u> | <u>&gt;0,9</u>                            |
|                          | Totaal                           | 28                | 193.000*         | 248.000*          | 3.450*        |                |                                           |
| Oost                     | Bestaand 2004                    | 17,5              | 40.000           | 42.000            | 200           | 44             | 0,46                                      |
|                          | <u>Nog uit te geven</u>          | <u>16</u>         | <u>80.000*</u>   | <u>84.000*</u>    | <u>1.900*</u> | <u>&gt;70%</u> | <u>&gt;0,7</u>                            |
|                          | Totaal                           | 32,5              | 119.000*         | 125.000*          | 2.100*        |                |                                           |
|                          | <i>Uitgegeven (2004)</i>         | <i>86,5</i>       | <i>362.000</i>   | <i>426.000</i>    | <i>4.650</i>  | <i>56</i>      | <i>0,66</i>                               |
|                          | <i>Uit te geven</i>              | <i>58,5</i>       | <i>244.000*</i>  | <i>272.000*</i>   | <i>4.600*</i> |                |                                           |
|                          | <b>Totaal uitgeefbare kavels</b> | <b>145</b>        | <b>606.000*</b>  | <b>697.000*</b>   | <b>8.850*</b> |                |                                           |
| Totaal<br>Sloterdijk III | <b>Totaal openbare ruimte</b>    | <b>82</b>         |                  |                   |               |                |                                           |
|                          | <b>TOTAAL PLANGEBIED</b>         | <b>227</b>        |                  |                   |               |                |                                           |

\*) raming op basis van voorzien dichtheden van bebouwing en arbeidsplaatsen

### Sloterdijk III Oost

#### *Eisen:*

- Kleinschalige bedrijven
- één bedrijf of bedrijfsverzamelgebouw op kavels van maximaal 5000 – 10.000 m<sup>2</sup> (lieft klein 5.000 m<sup>2</sup>)
- clustering van auto- en motordealers, garages en –gerelateerde bedrijven in bebouwingsveld O1: de autoboulevard Westpoort op de zogenaamde K-kavels
- clustering bouw- & woninggerichte bedrijven in bebouwingsveld O2: het bouw- & woonthemapcentrum Westpoort op de zogenaamde L-kavels
- maximaal 30% kantoorvloeroppervlak per bedrijfsvestiging
- Milieucategorie 2 & 3 (4 bij hoge uitzondering)
- Minimaal bebouwings% per kavel: 70% (in 2004 gemiddeld 44%)
- Maximale bebouwingshoogte: 30 m (stapeling 3 bedrijfshallen & kantoordeel of parkeerdek/-dak mogelijk)
- Minimum fsi: 0,70 m<sup>2</sup> / m<sup>2</sup> (in 2004 gemiddelde fsi van 0,46)



BMW dealer aan de Spaklerweg, Amsterdam

- Bebouwing in de rooilijn aan de boulevard Sierenborch, zodat hier een rechte en duidelijke bebouwingswand ontstaat (verder worden in Sloterdijk III geen eisen gesteld aan de situering van de bedrijfsbebouwing op de kavel)
- Publieksingangen van de bedrijven aan de boulevard Sierenborch aan deze weg situeren, zodat de brede trottoirs van deze boulevard ook echt het domein voor bezoekers wordt
- Parkeren werknemers 100% op eigen terrein; bezoekersparkeren in de openbare straten (in de bebouwingsvelden bij de Basisweg (O4, De Schil) is geen ruimte voor parkeren in de openbare weg)

#### *Wensen:*

- Streef bebouwings% per kavel: 75 - 100%
- Streef fsi: 1 – 1,5 m<sup>2</sup> / m<sup>2</sup>
- Hogere bebouwing% kavel, meerdere bebouwingslagen en/of overbouwd parkeren, op dak parkeren, parkeerdek, etc.

Er wordt in Sloterdijk III Oost bijzondere aandacht gevraagd voor de ontwikkeling van de autoboulevard, waar het bebouwingspercentage per kavel en de fsi zeer laag is. Juist hier kan de bebouwingsdichtheid omhoog; zeker nu wegontsluiting door het doortrekken van de Theemsweg wordt verbeterd en het gebied met de komst van de Westrandweg een zichtlocatie wordt. De BMW-dealer aan de Spaklerweg in Amsterdam, gelegen aan de A10-Oost, is hiervoor een goede referentie van een autobedrijf waar de ruimte intensief wordt gebruikt. Bij de ingebruikname van de 8 meter hoog gelegen Westrandweg wordt ook deze autoboulevard een zichtlocatie, hetgeen tot een versnelde ontwikkeling van dit gebied zal leiden. Naast KIA worden in Sloterdijk III intensiever bebouwde kavels geëist; ook worden meer 'etalagetorens met auto's' verwacht.

Voor het bouw- & woonthemapcentrum in Sloterdijk III, een cluster van woonwinkels, bouwbedrijven en aanleverende bedrijven, liggen plannen voor een tweelaags gebouw verdeeld over drie kavels. Er wordt een fsi van circa 1,5m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> gehaald. Daarnaast worden er op twee van de drie gebouwen twee parkeerdekken met circa 800 parkeerplaatsen ontwikkeld. Een prima voorbeeld van intensievere bebouwing.

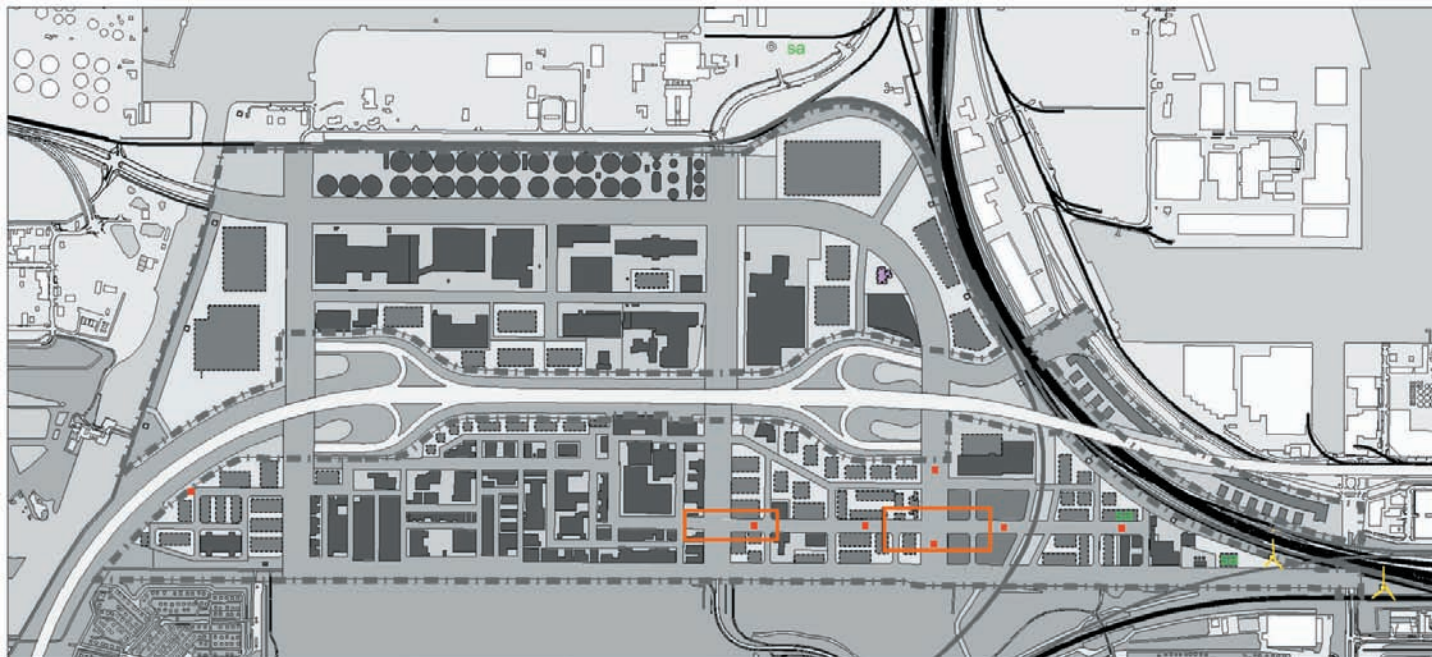
### 6.3 Bijzonder programma

#### Benzinestation Westpoortweg

Het huidige Shell benzinestation aan de Noordzeeweg kan een nieuwe locatie krijgen aan de Westpoortweg in Sloterdijk III. Voorkeurslocatie is de kavel ten noorden van Gielissen in de bocht van de Westpoortweg. Het benzinestation wordt ontsloten vanaf de weg Galwin (dus niet vanaf de Westpoortweg). Eventueel zou een alternatieve locatie aan de noordzijde van de Westpoortweg (in de bocht) kunnen worden gezocht.

Voor een LPG-benzinestation gelden wel hoge veiligheidseisen. De opslagtank en het vulpunt beperken plaatselijk de bebouwingsmogelijkheden in de omgeving van het tankstation waarbij de volgende eisen gelden: om de oriënterende waarde van het Groepsrisico niet te overschrijden dient binnen een straal van 150 meter het aantal arbeidsplaatsen niet groter zijn dan 19 personen per hectare, uitgaande van een doorzet van LPG van minder dan 1500 m<sup>3</sup>/jr. Om de norm van het Plaatsgebonden Risico niet te overschrijden (geen afwijkingmogelijkheden!) mogen er in beginsel binnen een straal van 110 meter vanaf het

vulpunt geen beperkt kwetsbare bestemming (zoals bedrijven) gerealiseerd worden. Als in de milieuvergunning van het benzinestation is aangegeven dat de jaarlijkse doorzet van LPG niet hoger is dan 1000 m<sup>3</sup>/jr is de minimale afstand tussen het vulpunt en een beperkt kwetsbare bestemming 45 meter. In overleg met de eigenaar en de Dienst Milieu- & Bouwtoezicht moet bekeken worden of deze locatie geschikt is.



#### BIJZONDERE VOORZIENINGEN SLOTERDIJK III

-  tankstation (voorkeurslocatie)
-  nieuwe windturbine (onderdeel lijnopstelling)
-  nieuwe nutsvoorziening (trafo, warmtestation e.d.)
-  concentratie publieksfuncties (horeca)
-  stadsdeelwerk Geuzeveld/Slotermeer en/of afvalverzamelstation A'dam-West (mogelijke locatie)

0 200 400 600 800 1000m



Gemeente Amsterdam  
Dienst Ruimtelijke Ordening



### Concentratie publieke functies aan Sierenborch

De boulevard Sierenborch in Sloterdijk III Oost trekt van vanwege de hier geconcentreerde perifere detailhandel meer publiek en bezoekers dan de andere deelgebieden van Sloterdijk III. Dit is daarom de ideale plek voor andere publieke functies en met name horeca en dan met name de kruisingen van Sierenborch met de Australiëhavenweg en Luvernes.

### Extra windturbines

Bij de voormalige tippelzone aan de Theemsweg wordt nog een extra windturbine geplaatst, als aanvulling op de lijnopstelling langs de Hemspoorlijn. Mits dit volgens de veiligheidseisen m.b.t. afstand tot de spoorlijnen mogelijk is, wordt ook ten westen van de Seineweg, buiten het plangebied, nog een nieuwe windturbine aan deze lijnopstelling toegevoegd.

### Nutsvoorzieningen in Sloterdijk III Oost en Zuid

Met name in Sloterdijk III Oost zijn nog extra nutsvoorzieningen noodzakelijk, waaronder een aantal trafohuisjes en een warmtekrachtstation. Hiervoor zijn locaties in de middenberm van de boulevard Sierenborch en Luvernes gereserveerd. Ook in het uiterst westelijke, nieuw te ontwikkelen, deel van Sloterdijk III is nog een nieuw transformatorstation gepland.

### Mogelijke nieuwe locatie stadsdeelwerf Geuzenveld/Slotermeer en afvalsorteerstation Amsterdam West

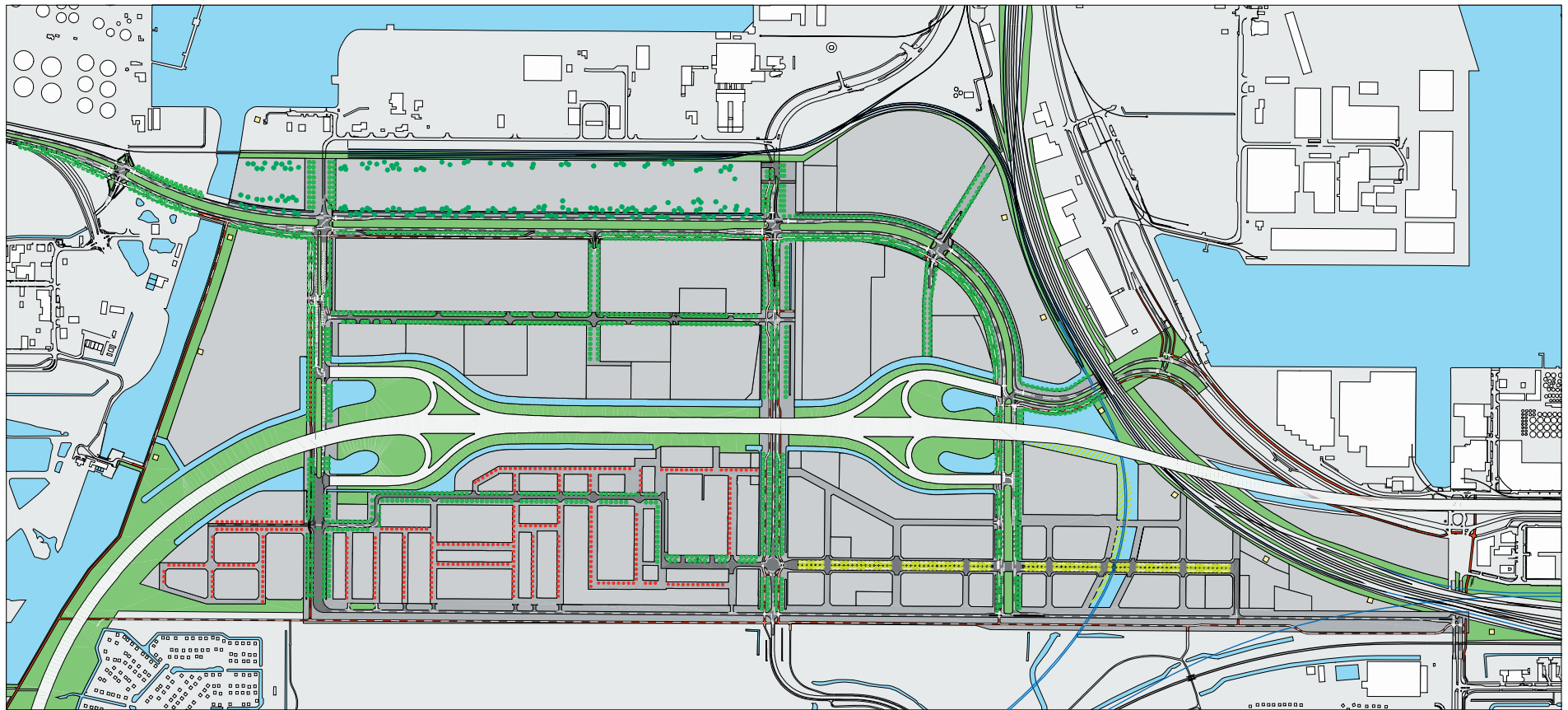
Het stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer wil misschien de stadsdeelwerf met materiaalopslag uit de Brettenzone weghalen. Daarnaast zoeken de vier stadsdelen van Amsterdam West een nieuwe locatie voor een gezamenlijk afvalsorteerstation in verband met de intentie om binnen 2 à 3 jaar een gefuseerde afvalinzameling te hebben. Kavel M4 en/of de voormalige tippelzone in Sloterdijk III Oost -naast Westpoortbeheer- zouden mogelijk goede locaties voor deze functies kunnen zijn, vanwege de nabijheid van Amsterdam-West. Een andere logische locatie zou een plek nabij het Afval Energie Bedrijf of de AVI-West aan de Aziëhavenweg zijn.

## **6.4 Welstand**

Er is in overleg met de supervisor voor gekozen om in dit gebied *géén welstandeisen* te formuleren. Sloterdijk III wordt een welstandsvrij werkgebied. Wel is afgesproken de consequenties van het welstandvrije beleid na 3 jaar (medio 2008) te evalueren.

Uiteraard vindt door de Dienst Ruimtelijke Ordening wel bouwplantoetsing plaats op basis van de stedenbouwkundige eisen van dit Stedenbouwkundig Plan. Voor de kavels zijn heldere regels ten aanzien van bebouwingspercentage op de kavel, fsi, bouwhoogte en rooilijn voorgeschreven. Er wordt veel aan de markt overgelaten. De bedrijven krijgen binnen deze stedenbouwkundige eisen (zie paragraaf 6.2) alle architectonische vrijheid. Diversiteit in type, kleur, hoogte en materialisering van de bedrijfsgebouwen is kenmerkend voor dit gebied; het is immers geen Amsterdam Zuid. Door de clustering van verschillende typen bedrijven (grootschalige logistiek/transport, auto/motorbranche, bouw- en woonbranche en bedrijfsverzamelcomplexen) ontstaat vanuit de verschillende functionaliteiten automatisch een clustering in type bedrijfsarchitectuur en materialisering. Zo staan in Noord vooral grote dichte bedrijfshallen met weinig ramen. In Oost hebben de autobedrijven met showrooms veel glas in de gevel. Het bouw- en woonthemapcentrum zal dit ook krijgen. Verder hebben en krijgen veel bedrijfsverzamelgebouwen in Zuid en Oost een gevel met verschillende verhoudingen glas, plaatwerk en baksteen.

De publieke sturing zit naast de stedenbouwkundige eisen vooral in de inrichting van de openbare ruimte, waarbij met name het (functionele) beeld van de wegprofielen -de industriële lanen- belangrijk is voor de uitstraling van en oriëntatie in het gebied. Ook de aansluiting van de buitenruimte op de kavels met de openbare ruimte vraagt extra aandacht. Vanaf de toekomstige Westrandweg, die in Sloterdijk III op een 8 meter hoog talud ligt, ontstaat een beeld van grote distributiehallen aan de noordzijde van de weg, waar je deels overheen en tussendoor kijkt en de schoorstenen, de kranen, de windmolens én het water van het havengebied ziet. De Westrandweg is hier de 'scenic portway' van Amsterdam. Een blik naar de zone ten zuiden van de snelweg levert een beeld op van een uitgestrekt veld aan zeer diverse kleinere en vaak hogere bedrijfspanden, die zich presenteren naar de snelweg.



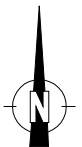
## Ontwerp openbare ruimte Sloterdijk III

-  Italiaanse Els
-  iep
-  Goudes
-  Vliegden

-  hoofdweg (asfalt)
-  straat (betonklinker)
-  fietspad
-  kavel

-  water
-  riet
-  windturbine lokatie
-  gras

0 200 400 600 800 1000m



## Hoofdstuk 7

# Openbare Ruimte, Water & Groen

### 7.1 De grote maat & de 'industriële lanen'

Sloterdijk is onderdeel van een karakteristiek complex van grootschalige werkgebieden, grote bedrijven en industrieën, doorsneden en ontsloten door veel zware weg- en spoorinfrastructuur.

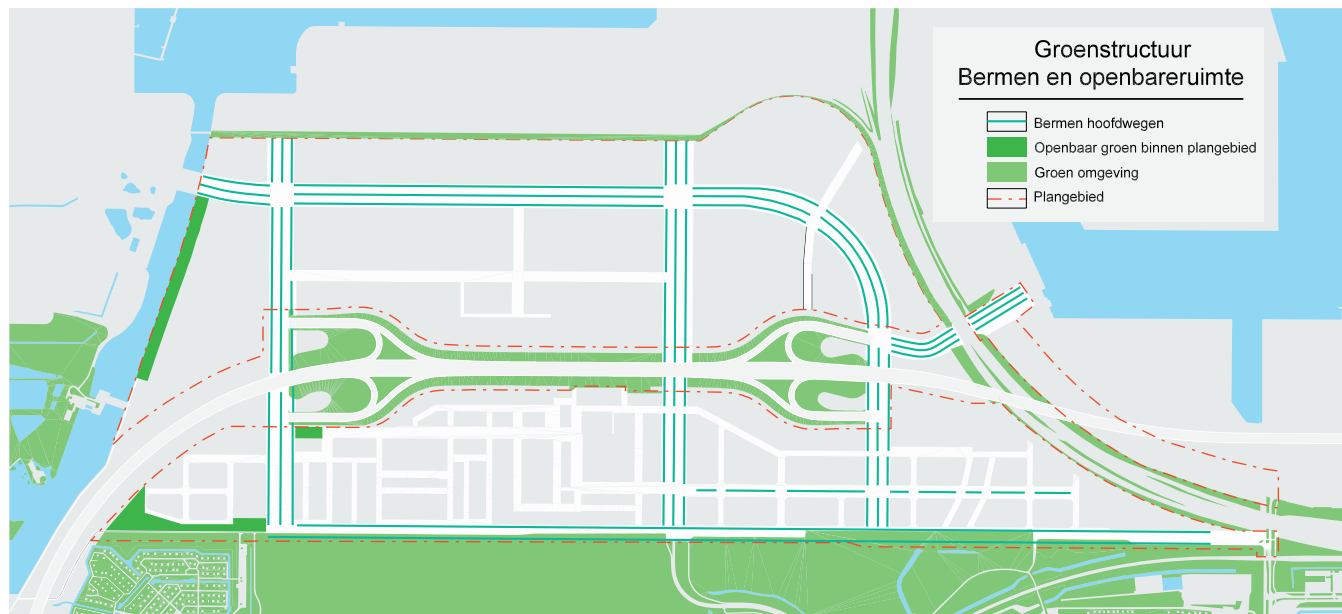
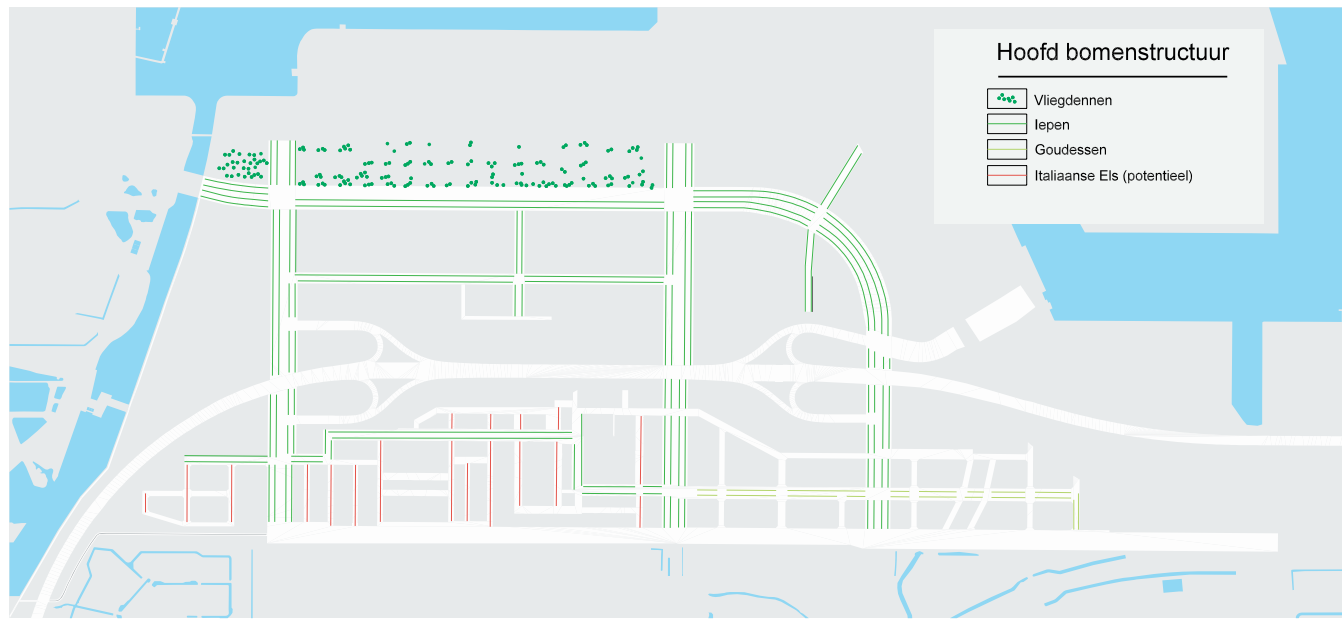
Ook de water- & groenelementen, de havens, zijkanaal F en de ruige Brettenzone kennen die grote maat. Dit geheel levert een uniek industrieel beeld in de Amsterdamse regio op. Dit bijzondere stedelijk beeld moet worden gekoesterd en versterkt.

De hoofdwegen in het gebied 'doen mee' met de grote maat die bij het gebied past. Ze zijn te karakteriseren als 'industriële lanen', d.w.z. breed opgezette wegen, met ruime groene midden- & zijbermen in verband met grote draaicirkels voor het vrachtverkeer, veel ruimte voor de vele kabels en leidingen en vier rijen bomen.

Deze karakteristieke laanprofielen zijn in hoofdstuk 5 'plan: infrastructuur' uitgewerkt. De industriële lanen geven met haar groene bermen voor de vele kabels en leidingen en monumentale bomenrijen kleur aan de verder stenige Sloterdijken en zorgen mede voor een hoogwaardige uitstraling van het gebied.







## 7.2 Bomen

De hoofdbomenstructuur is gekoppeld aan de hoofdwegen. Hier is steeds uitgegaan van 4 rijen iepen.

De Westpoortweg krijgt circa 500 nieuwe iepen; het stuk aan de noordzijde van de Westpoortweg bij de RWZI West krijgt aan de noordzijde van de weg een reeks met groepjes Vliegdennen (circa 100 exemplaren in verschillende maten). Deze kleine groepjes dennen vormen samen met de dennen op het terrein van de RWZI voor een strook van ruim 1 kilometer lengte een bijzonder beeld: de monumentale industriële architectuur van de zuiveringstanks van de RWZI in een duinachtig landschap. De aanplant van de Vliegdennen in het openbaar gebied moet worden afgestemd op de aanplant op het terrein van de RWZI.

De hoofdwegen Dortmuiden, Tijnmuiden, Australiëhavenweg en Luvernes worden heringericht / geherprofileerd en krijgen 4 rijen iepen (Tijnmuiden 3 rijen). Hierbij worden ruim 400 nieuwe iepen gepland, overwegend 4 rijen, twee aan elke kant van de weg. Daarnaast zou onderzocht moeten worden of in het wegdeel van de Basisweg tussen de Noordzeeweg en de Seineweg ook niet nieuwe rijen iepen gepland kunnen worden. Dit is zeker aan te bevelen.

Daarnaast hebben ontsluitingswegen de Abberdaan, Jarmuiden, Scharenborg en Bornhout twee rijen iepen in het profiel. Het westelijk deel van de Abberdaan wordt met hetzelfde profiel met bomen verlegd in verband met de nieuwe aansluiting van de Westrandweg.

Voor de boulevard Sierenborch is, volgens het Inrichtingsplan Sloterdijk III Oost, ingezet op 2 rijen Goudessen. Er zullen circa 180 exemplaren worden aangeplant.

Bovendien wordt voorgesteld om ook langs de basisweg nieuwe rijen iepen te planten; dit kan gekoppeld worden aan de herinrichting/ stroomlijning van de kruising Westpoortweg-Basisweg. Er dient nog wel eerst een K&L onderzoek voor de bermen van de basisweg plaats te vinden.

Verder komen er in de openbare straten van Sloterdijk III Noord en Oost geen bomen. In Sloterdijk III Zuid staan nu wel in een aantal straten bomen. Aanbevolen wordt om hier voor één boomsoort te kiezen als

herkenbare ambassadeurssoort van Sloterdijk III Zuid. Dit is geen iep (welke is voorbehouden aan de hoofdwegen), maar een andere soort en kleinere maat boom: de Italiaanse Els. Deze Italiaanse Els hoeft niet in alle straten te komen, maar daar waar (rest)ruimte is in het straatprofiel.

## 7.3 Groen & ecologie

De groenstructuur van Sloterdijk III bestaat uit de zij- en middenbermen van de hoofdwegen, het Hemspoorlijntalud, de bermen van de havenspoorlijn, de groene oever van het Zijkanaal F en de boezemwaterkering grenzend aan de Brettenzone. Sloterdijk III is daarmee als het ware omlijst door grasbermen en er ligt een grofmazig grid van grasbermen in het gebied.

Met name de bermen van de spoorlijnen, de grasoever van het Zijkanaal F en het gras op en aan de waterkering kunnen door het inzaaien van bloemrijke schrale grasvegetaties en een extensief beheer een ecologische functie vervullen als leefgebied voor met name insecten en kleine zoogdieren. Het gaat hier dus om kruiden- en grasmengsel, extensief beheerd (1 à 2 x maaien per jaar) waardoor het lang wordt (voor meer adviezen over het gras- en kruidenmengsel kan contact opgenomen worden met DRO Planteam openbare Ruimte, Groen en Stadsecologie). De randen van het werkgebied krijgen daarmee een ruige natuurlijke inrichting en uitstraling. Ook het talud van de Westrandweg kan met zo'n bloemrijke schrale grasvegetatie worden beplant; de verantwoordelijkheid van inrichting en beheer ligt bij Rijkswaterstaat. De midden- en zijbermen van de hoofdwegen krijgen schrale grasvegetatie die vaker gemaaid wordt. Het gras van de bermen van deze industriële lanen blijft daarmee kort(er) en geven het werkgebied een hoogwaardige uitstraling, maar vervullen ook een ecologische functie voor met name kleine insecten.

De extra sloten en waterpartijen met natuurvriendelijke oevers bieden een leefgebied voor watervogels en amfibieën (o.a. de rugstreeppad). Daarnaast liggen op de grote kavels in Sloterdijk III Noord kansen voor een ecologische elementen in de inrichting van de buitenruimte op de kavel. Zo wordt op de kavel van de RWZI het maaiveld ingericht als leefgebied van de rugstreeppad (poelen en schrale vegetatie).

## 7.4 Water

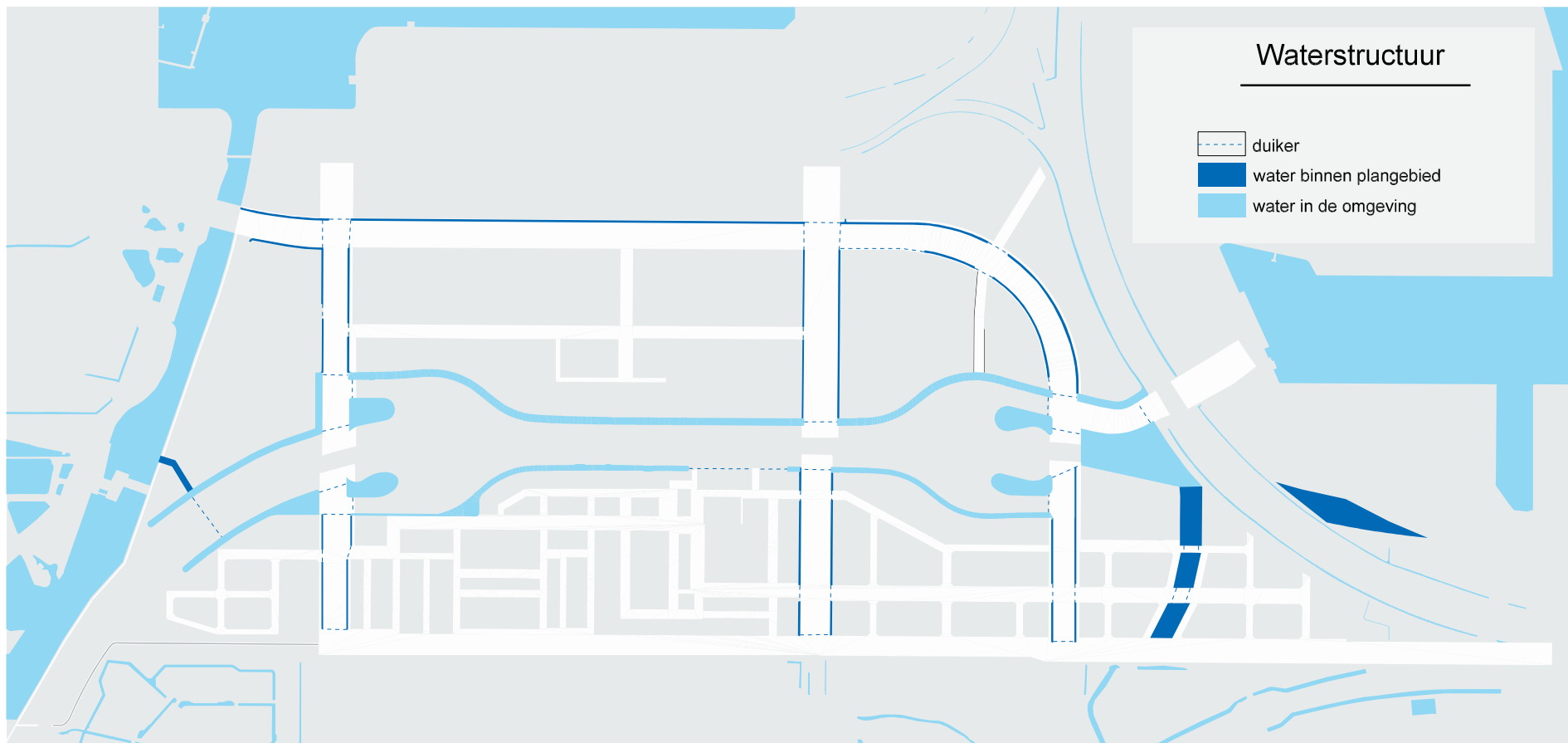
De 15 tot 20 meter watergangen langs het talud van de Westrandweg vormen de centrale oostwestgerichte wateras in Sloterdijk III. Daarnaast hebben of krijgen het spoortalud en de meeste hoofdwegen sloten (met 3 meter breed wateroppervlak) voor een goede afwatering. Alleen bij Tijnmuiden en de verlengde Theemsweg ontbreken de sloten vanwege ruimtegebrek en/of de grote hoeveelheid aan kabels en leidingen in de grond. Bij een natuurlijke inrichting en beheer hebben de waterlopen ook een ecologische functie als leefgebied voor o.a. watervogels en amfibieën.

Daarnaast worden in Sloterdijk III Oost twee bijzonder waterelementen toegevoegd:

- een water- & rietpartij ('waterruit') onder en naast de Westrandweg ten oosten van de Hemspoorlijn, bij het bouwplan De Schil
- een water- & rietpartij onder het Westrandwegviaduct en in de Haarlemboogreservering ('water- & rietboog').

### Water- & rietboog

De water- & rietboog verwijst naar de typisch Noord-Hollandse plassen, sloten en rietvelden en vormt een spannend contrast met de grootschalige



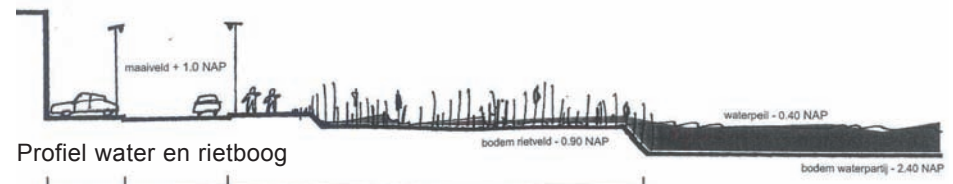


infrastructuur erboven en ernaast. Ze benadrukt de bochtige vormen van de infrastructuur en is bovendien ecologisch interessant door ruimte te bieden aan watervogels, vissen en amfibieën. In het inrichtingsplan Sloterdijk III Oost (DRO, feb 2004) is de water- en rietboog zo ontworpen dat er vanaf de verschillende wegen, straten en het spoor verschillende doorkijken ontstaan; bovendien kan er door werknemers en bezoekers van de autoboulevard en het bouw- & woonthemaparc langs het water gewandeld worden. Voorgesteld wordt om een aantal zitbankjes met afvalcontainer op strategische plekken langs deze boog te plaatsen. In de omgeving van station Duivendrecht zijn al voorbeelden te vinden van de fly-overs van spoorlijnen over en door waterpartijen en rietvelden. Voorgesteld wordt de waterpartijen 2 meter diep te maken en de zones waar het riet zich ontwikkelt het water 0,5 meter diep te maken. Bij een maaiveld van 1,0 meter boven NAP en een waterpeil van 0,40 meter onder NAP ligt de bodem van de rietvelden dan op 0,90 meter onder NAP en de bodem van de waterpartij op 2,40 meter onder NAP. Elk jaar zal de water- en rietboog zich opnieuw ontwikkelen van een compleet open watervlakte (met net gemaaid riet) tot een beperkte waterboog met forse rietvelden (tot 2 meter hoog riet). De gemeente Amsterdam (OGA & Westpoortbeheer), het Hoogheemraadschap AGV (DWR) en Rijkswaterstaat moeten nadere afspraken maken over de aanleg en het beheer van de water- & rietboog.

### Waterberging

In 2004 is er 3,9 ha open water in Sloterdijk III, voornamelijk bestaand uit de brede waterlopen naast de Noordzeeweg. De verdere ontwikkeling van het gebied gaat gepaard met een toename aan verhard oppervlak, dat voor een duurzaam watersysteem gecompenseerd moet worden met open water, 10% van de toename aan verhard oppervlak (volgens de Keur van AGV/DWR). Ook het bestaande water moet 100% gecompenseerd worden. Regenwater dat op de kavels valt komt via het hemelwaterriool in de sloten en watergangen terecht en stroomt dan naar het Zijkanaal F, vanwaar het wordt afgevoerd naar de Amerikahaven en Noordzeekanaal.

Er wordt in Sloterdijk III nog circa 58,5 ha aan grotendeels verharde kavels uitgeven en komt er nog circa 5 ha aan verharding van nieuwe



hoofdwegen bij (m.n. doortrekken Theemsweg en Luvernes en verbreden Dortmund). Daarnaast zal de Westrandweg met haar afslagen nog circa 8 ha aan verhard oppervlak opleveren. Dat is totaal dus maximaal 70 ha aan extra verharding. Bovenop de bestaande 3,9 ha dient in Sloterdijk III nog eens 7 ha extra open water (totaal 10,9 ha) gerealiseerd om aan de normen van de waterbeheerder te voldoen. Deze compensatie wordt verdeeld over twee projecten, te weten de aanleg van de Westrandweg (initiatiefnemer Rijkswaterstaat) en de verdere ontwikkeling van Sloterdijk III (initiatiefnemer gemeente Amsterdam).

Met de nieuwe waterstructuur kent Sloterdijk III, inclusief de Westrandwegzone, 14,3 ha aan open water en wordt dus ruimschoots aan de norm voldaan. Binnen het plangebied worden de waterruit en de waterboog in Sloterdijk III Oost aangelegd en komen nieuwe sloten langs de Westpoortweg, Dortmuiden, Australiehavenweg en Luvernes (totaal 3,5 ha). Buiten het plangebied worden langs het talud van de Westrandweg, in de aansluitingen ervan en onder het viaduct over de Hemspoorlijn forse waterlopen en -partijen aangelegd (totaal 10,8 ha). Over de fasering van de realisatie van deze waterstructuur dienen nadere afspraken gemaakt te worden tussen Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam en het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / DWR. Met deze waterstructuur is er een goede spreiding van de waterlopen over het plangebied, hetgeen belangrijk is voor een evenwichtige afvoer van hemelwater tijdens piekbuien. Tot slotte zijn er een fors aantal nieuwe duikers nodig om de verschillende waterlopen met elkaar te verbinden.

#### Waterkwaliteit & riool

Het gebruik van uitlogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van het oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden. Emissies van PAK (verduurzaamd hout), lood, (onbehandeld) zink en koper moeten worden tegengegaan. Uitgangspunt is dat schoon- en vuilwaterstromen in het werkgebied worden gescheiden, Relatief schoon water van gevels en daken wordt op de kavel vastgehouden (dak, groen of vijver) en/of wordt, net als het water van de secundaire straten- via het hemelwaterriool direct afgevoerd naar het oppervlaktewater. Vuil water van de bedrijven wordt via het vuilwaterriool afgevoerd naar de RWZI. Voor duurzaam omgaan met regenwater wordt ook verwezen naar de beleidsnotitie 'Richtlijnen voor het lozen van regen-, grond- en leidingwater' van AGV/DWR.

## **7.5 Kwaliteit inrichting, beheer & materiaalgebruik openbare ruimte**

De openbare ruimte in Sloterdijk III bestaat uit de volgende onderdelen, die ieder een eigen inrichting en beheerregime kennen, namelijk:

- hoofdwegen (functionele en statige inrichting en beheer)
- ontsluitingswegen (functionele inrichting en beheer)
- boulevard Sierenborch (hoogwaardige inrichting en beheer)
- gewone straten (functionele en sobere inrichting en beheer)
- waterpartijen & groenstroken (functionele & natuurvriendelijke inrichting en beheer)

#### Hoofdwegen:

De profielen van de hoofdwegen zijn in hoofdstuk 5 uitgebreid beschreven. Het zijn brede iepenlanen met brede bermen voor K&L, zogenaamde industriële lanen. De weg is in asfalt, de vrijliggende fietspaden in rood asfalt, de bermen in bloemrijke schrale grasvegetatie. Voor alle hoofdwegen worden de standaard hoge lichtmasten van Westpoort gebruikt.

#### Ontsluitingswegen:

Sloterdijk III Noord heeft de ontsluitingswegen Scharenburg, Bornhout, Herwijk en Galwin. Dit zijn brede asfaltwegen met iepen. Voor alle ontsluitingswegen worden de standaard hoge lichtmasten van Westpoort gebruikt.

In Sloterdijk III Zuid is kent ook de Abberdaan iepen en een asfalt bestrating. Abberdaan aan de westzijde (in een bajonet) verlegd in verband met de komst van aansluiting van de Westrandweg en doorgetrokken naar het gebied ten westen van Tijnmuiden. Het bestaande profiel met iepen en een trottoir wordt hierbij zoveel mogelijk gecontinueerd.

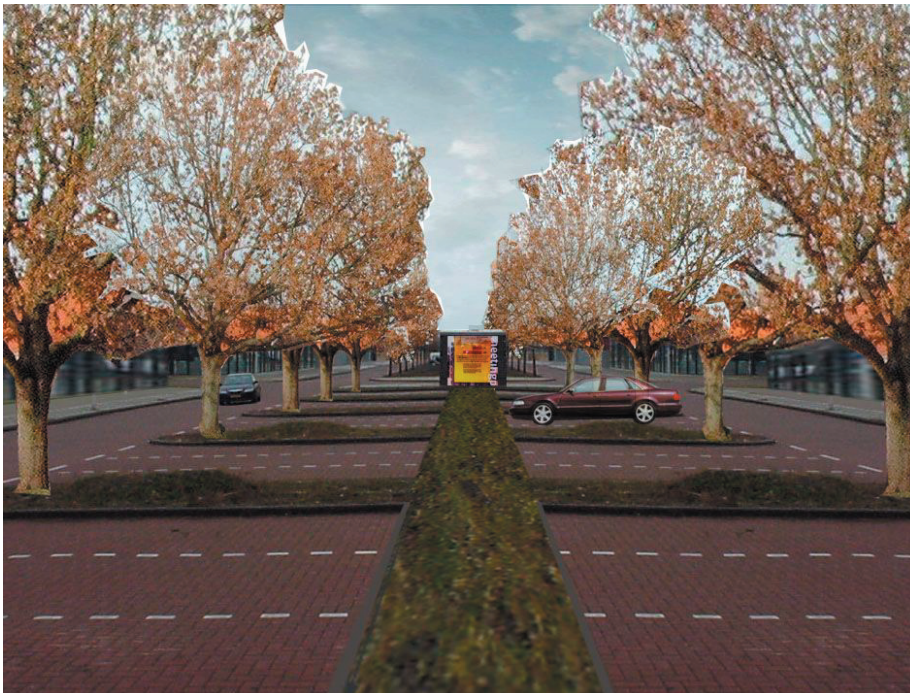
#### Auto- & woonboulevard Sierenborch

In Sloterdijk III Oost is de auto- en woonboulevard Sierenborch de centrale ontsluitingsweg én een verblijfsplek. Door de clustering van autobedrijven en een woon- & bouwcentrum en horeca aan deze boulevard wordt hier een concentratie aan bezoekers verwacht.

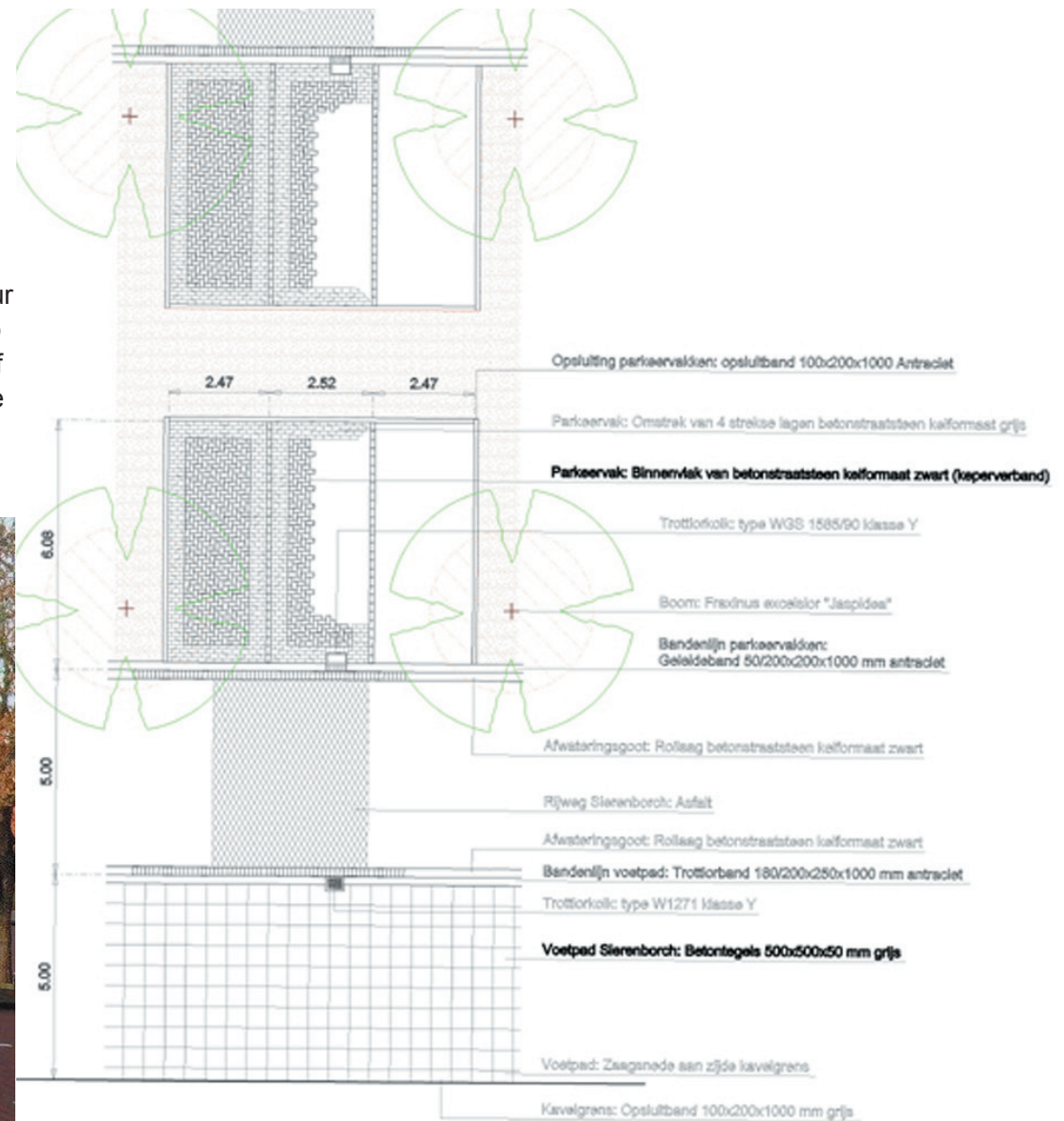


Sierenborch krijgt dan ook een hoogwaardige inrichting en zal ook een intensiever beheer vragen. De boulevard vraagt dus een hoger investerings- & beheerbudget.

Centraal in het profiel ligt een 3 meter brede 'chique' grasstrook met haaks daarop parkeervakken en om de 4 vakken een boomvak. Hierdoor ontstaat een centrale grasberm in de vorm van een visgraad. Voor Sierenborch wordt voor Goudessen als boulevardboom gekozen, omdat deze boom een forse ronde kruin krijgt, windbestendig is, beheervriendelijk is en in de herfst en winter een prachtige goudgele kleur heeft. Inzet is de aanplant van middelgrote exemplaren. Er dient sowieso bodemverbetering plaats te vinden. Deze boomsoort, de Goudes, wijkt af van de lepen die aan alle hoofdwegen in Westpoort staan en maakt deze 1 km lange boulevard daarmee bijzonder. Het onderhoud van het gras en de bomen vraagt extra aandacht, maar hoort bij een hoogwaardige boulevard.



Impressie Sierenborch (autoboulevard)



Sierenborch (autoboulevard)



Naast de dubbele eenrichtingsrijbanen van 5 meter breed krijgt deze boulevard ook forse trottoirs van 5 meter breed. Het trottoir wordt compleet uitgevoerd met de 50 x 50 grijze trottoirtegels.

Materialisering aout boulevard (zie ook inrichtingsplan openbare ruimte Sloterdijk III Oost, dRO, feb 2004):

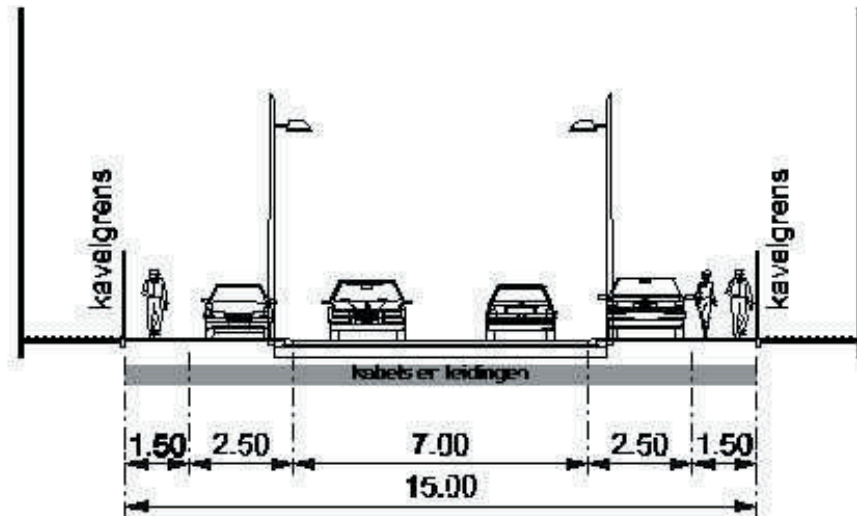
|                    |                                                                                                                                                                                           |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rijweg:            | asfalt                                                                                                                                                                                    |
| Afwateringsgoot:   | rollaag betonstraatsteen keiformaat zwart                                                                                                                                                 |
| Berm & boomvakken: | gras (géén onderbegroeiing!) (begrenzing met opsluitband antraciet)                                                                                                                       |
| Parkeervakken:     | binnenvlak: betonstraatsteen keiformaat zwart (keperverband)<br>omstrek: 3 strekse lagen betonstraatsteen keiformaat grijs                                                                |
| Trottoir:          | grijze 50 x 50 cm trottoirtegels met trottoirband 18/20 x 25 cm antraciet<br>(met gezaagde tegels tot aan gevel én trottoirband; alleen in bocht één strekse laag betonstraatsteen grijs) |
| Boom:              | Goudes: Fraxinus excelsior 'Jaspidea' ('om de 10,5 m in elk 4 <sup>e</sup> parkeervak', boomvakken zijn 3 m breed, parkeervakken 2,50 m breed; bochtstraal R = 1,50 m)                    |
| Lichtmast:         | In trottoir: conische buismast 6 m; in centrale grasberm: conische buismast 4 m                                                                                                           |

#### Gewone straten (& maaiveld kavels)

De gewone straten in Sloterdijk III Zuid en Oost kennen een sober en doelmatig standaardprofiel. Het profiel is minimaal 15 meter breed: 7 meter rijbaan en aan beide zijden 2,5 meter langsparkeervak en 1,5 meter voetgangersruimte

Deze straten hebben parkeervakken op de 'trottoirs'. In Sloterdijk III Oost krijgen deze straten geen bomen. In Sloterdijk III Zuid staan in sommige straten bomen. Inzet is dat dit op termijn één herkenbaar en representatief boomsoort wordt, dat bij mogelijke herinrichtingen in de toekomst wordt gebruikt. Er wordt voorgesteld om in deze straten in Zuid de Italiaanse Els (Almus x spaethii) te planten.

De straten in Oost en Zuid zijn minimaal 7 meter breed met trottoirs van minimaal 4 meter breed, waarvan 0,5 m molgoot, 2,5 m parkeervak (langsparkeren) en 1,5 meter wandelzone. Er is gekozen voor langsparkeren 'op de trottoirs' in de straten, om de gebruikers en bezoekers van het gebied ruim parkeergelegenheid te bieden. Bovendien wordt er sowieso in de straten geparkeerd. In een aantal straten is een bredere rijbaan en trottoir aangehouden (volgens het inrichtingsplan openbare ruimte Sloterdijk III Oost). Hier is ruimte voor haaks parkeren.



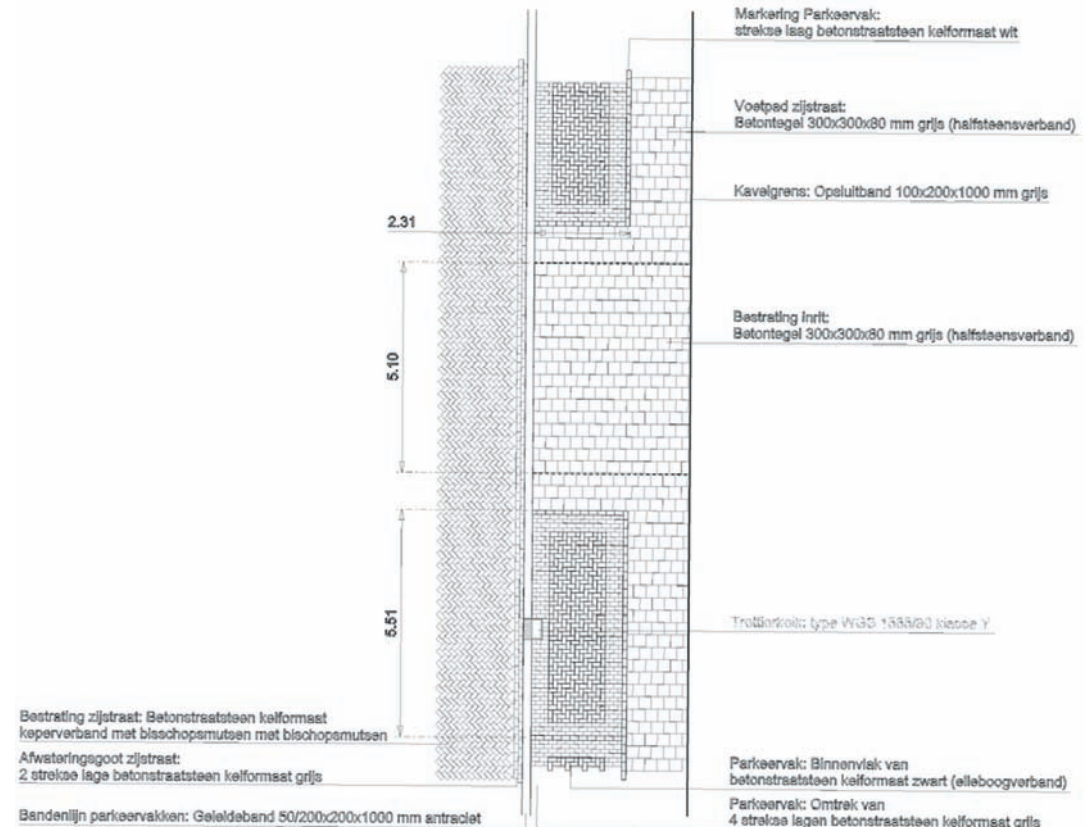
Standaard doornede zijstraten

Soms wordt in overleg met de ontwikkelaar van een kavel gedeeltelijk haaksparkeren op de kavel mogelijk gemaakt. Dit gebeurt in ieder geval in de straten bij het bouw- en woonthema-centrum op de L-kavels. In verband met de hoge bebouwingsdichtheid op de kavels is hier in overleg met de ontwikkelaar gekozen voor dwarsparkeren (deels op de kavel). De bochtstralen zijn overal 10 meter. Bij de ontwikkeling van de kavels zullen de locatie en de vorm van de parkeervakken in de straten moeten worden afgestemd op de bouwplannen. Er dient rekening te worden gehouden met de inritten naar de kavel e.d.

De materialisering van de gewone straten is als volgt:

|                  |                                                                                                                                                                                                        |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rijweg:          | rode betonstraatsteen in keperverband                                                                                                                                                                  |
| Afwateringsgoot: | Rollaag betonstraatsteen keiformaat rood (één laag)                                                                                                                                                    |
| Trottoir:        | grijze betontegel 30 x 30 x 8 cm                                                                                                                                                                       |
| Trottoirkolk:    | type WGS 1585/90 klasse Y                                                                                                                                                                              |
| Parkeervakken:   | binnenvlak: betonstraatsteen keiformaat zwart (keperverband)<br>omstrek: 3 strekse lagen betonstraatsteen keiformaat grijs<br>parkeerzones en inritten kavels<br>gemarkeerd met witte betonstraatsteen |
| Lichtmast:       | conische buismast 6 m (opsluiting trottoirband 1 x 1 meter; invulling grijze betonstraatsteen in halfsteensverband)                                                                                    |

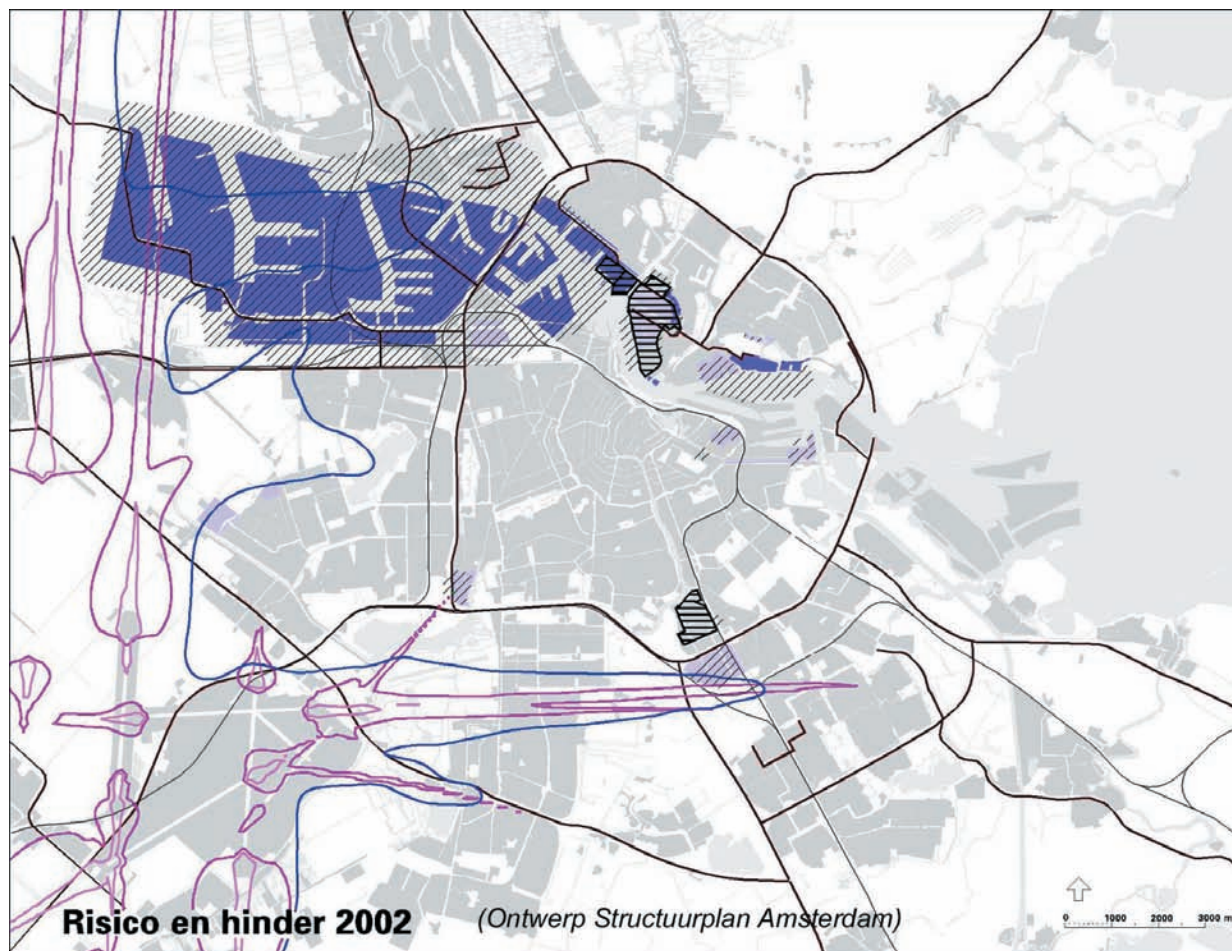
Bij de gewone straten van Zuid en Oost geldt –net als voor de hoofdwegen en de hoofdontsluitingswegen- dat er voor één inrichtingsprincipe en één type materialisering wordt gekozen die standaard wordt toegepast. Hiermee wordt ‘verrommeling’ van deze deelgebieden voorkomen. Ook de bestrating van de kavels moet zoveel mogelijk in dezelfde grijze betonklinkers en betontegels als in de parkeervakken en voetgangerszones van de straten plaatsvinden.



Detail zijstraat t.v.p. langsparkeren en inritten

### Waterpartijen & groenstroken

In Sloterdijk III Oost zitten twee waterpartijen, de waterruit en de waterboog (zie eerdere paragraaf over water). In het ontwerp van de waterboog is een deel met een ondiepere waterbodem ontworpen, waardoor in deze zone een rietkraag ontstaat, die de boogvorm benadrukt. Het rietveld moet twee maal per jaar worden gemaaid. De groenstrook met fietspad naast het Zijkanaal F, de groenstrook ten zuiden van het zuidwestelijk deel van Sloterdijk III Zuid en de groenstroken onder aan het talud van de Hemspoorlijn krijgen een bloemrijke schrale grasvegetatie (evt. extra grasmengsels) en worden extensief/ecologisch beheerd.



- |                                                                                     |                                                                               |                                                                                     |                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
|  | stedelijk bedrijventerrein                                                    |  | ongevalsconcentratiegebied<br>95% volgens het Rijk          |
|  | grootschalig werkgebied                                                       |  | ongevalsconcentratiegebied<br>80% volgens het NLR           |
|  | invloedsfeer van gezonde<br>werkgebied met geluid-<br>veroorzakende bedrijven |  | rijkswegen en / of gevaarlijke<br>stoffenroute (hinderbron) |
|  | ontwikkelingsgebied,<br>vrij te maken van milieuhinder                        |  | rijksspoorwegen (hinderbron)                                |
|  | bepkingengebied Schiphol                                                      |                                                                                     |                                                             |



## Hoofdstuk 8

# Milieu

### 8.1 milieueffectrapportage

Onderzocht is, of voor plan- en besluitvorming over dit stedenbouwkundig plan en het nog op te stellen bestemmingsplan 'Sloterdijk III' een Milieueffectrapport (MER) moet worden gemaakt. (Met de afkorting MER wordt het milieueffectrapport zelf aangeduid, met de afkorting m.e.r. de procedure van de milieueffectrapportage.) Daarbij zijn tevens de overwegingen betrokken die voortvloeien uit de EU-richtlijn nr. 2001/42/EG inzake de Strategische milieubeoordeling (SMB), die vanaf 21 juli 2004 van kracht is.

In het geval van Sloterdijk III gaat het om een plangebied van in totaal ongeveer 227 ha, exclusief de verkeersarealen die binnen de contouren van het plangebied zijn opgenomen als reservering voor de aanleg van de Westrandweg en voor het bestaande tracé van de Hemspoorbaan. Van de 227 ha zijn in het verleden ongeveer 86,5 ha uitgegeven op basis van art.19-procedures Wro. Binnen het plangebied resteert nog ongeveer 65 - 75 ha bruto bedrijventerrein, waarvan 58,5 ha netto uitgeefbaar is opgenomen en dat voor het overige deel bestaat uit herin te richten gebied van de openbare ruimte (aanleg/herinrichting hoofdwegen, straten en twee waterpartijen).

Voor de Westrandweg wordt op dit moment door Rijkswaterstaat een nieuwe Tracénota/MER voorbereid. De milieueffecten van de wegaanleg op het plangebied worden dus binnen dat kader bepaald en meegewogen in het tracébesluit van de minister van Verkeer en Waterstaat.

#### *m.e.r.-beoordeling*

In het Besluit milieueffectrapportage 1994 staat, dat ten behoeve van de vaststelling van een ruimtelijk plan, waarin de aanleg van een bedrijfsterrein met een oppervlak van 150 ha of meer wordt geregeld, een milieueffectrapport moet worden gemaakt en dat bij een drempelwaarde van 75 ha door het bevoegd gezag (in dit geval de gemeenteraad) moet worden *beoordeeld*, of zij een MER wil laten maken om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven.

*Ondanks het aantal hectare bedrijventerrein, dat in principe de m.e.r.-plichtige drempelwaarde van 150 ha bruto terrein overschrijdt, wordt toch geconcludeerd, dat daaruit geen directe m.e.r.-plicht hoeft voort te vloeien. Wel wordt aanbevolen om een m.e.r.-beoordeling uit te voeren om te bezien of er bijzondere omstandigheden zijn die kunnen leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze m.e.r.-beoordeling moet gebeuren voordat het bestemmingsplan Sloterdijk III in procedure gaat.*

#### *SMB*

De nieuwe EU-richtlijn SMB heeft inmiddels rechtstreekse werking, aangezien implementatie in Nederlandse wetgeving nog niet heeft plaatsgevonden. Volgens de SMB-richtlijn en het ontwerp-wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer en het Besluit Mer zijn in ieder geval de plannen die kaderstellend zijn voor mogelijk m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteiten en plannen die de toon zetten voor latere

(uitvoerings)besluiten SMB-plichtig. Bestemmingsplannen vallen ook onder de werkingssfeer. In feite is de richtlijn bedoeld als aanvulling op de geldende m.e.r.-regeling en wordt SMB ingezet als er binnen een plankader in de toekomst mogelijk sprake kan zijn van een m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteit. Dat betekent, dat op dit moment zowel de Europese SMB-plicht als de m.e.r.-beoordelingsplicht voor de plannen voor Sloterdijk III van kracht is.

#### *Aanpak milieuraapportage voor het bestemmingsplan*

In dit milieuhoofdstuk van dit SP zijn randvoorwaarden per thema bepaald en is inventariserend onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit en de externe veiligheid. Bij het eerste ruimtelijk plan dat in procedure gaat om verdere ontwikkelingen mogelijk te maken, in dit geval het bestemmingsplan, is het nodig om een SMB te maken waarbinnen tevens de m.e.r.-beoordeling wordt afgedekt. In dat SMB zullen de milieueffecten van mogelijke inrichtingsalternatieven worden bepaald voorzover dat nog niet is gebeurd. Milieuaspecten die reeds voldoende in beeld zijn gebracht, worden niet opnieuw onderzocht.

Uit de SMB/m.e.r.-beoordeling die plaatsvindt op basis van dit SP Sloterdijk III moet blijken of er reeds voldoende rekening gehouden is met het milieu, of dat alsnog een MER moet worden opgesteld.

Zolang in de plannen nog geen sprake is van een m.e.r.-plichtig initiatief, is er geen formele m.e.r. vereist. Het is de bedoeling van deze werkwijze dat als er in de toekomst ooit een MER nodig zou zijn, deze alleen aanvullende milieu-informatie bevat, waarbij op onderdelen terug kan worden verwezen naar de SMB/m.e.r.-beoordeling om zodoende tijdswinst in de procedure te behalen. Het hele proces is erop gericht om het niveau van de milieu-informatie nauw aan te laten sluiten bij elk besluitvormingsmoment.

## **8.2 Milieucategorieën bedrijven**

In Sloterdijk III wordt gekozen voor het principe om in het noordelijk deel (Noord) bedrijven met meer milieuhinder toe te staan dan in het zuidelijk deel (Zuid en Oost), eenvoudigweg omdat de afstand met Amsterdam West groter is.

Sloterdijk III Noord is en blijft bestemd voor bedrijven in milieucategorie 2, 3, 4 & 5

Sloterdijk III Zuid en Oost blijven geschikt voor bedrijven in milieucategorie 2 & 3, en bij hoge uitzondering voor bedrijven in categorie 4 (incl. enkele bestaande bedrijven in Sloterdijk III Zuid). Aanbevolen wordt om bij de komst van nieuwe bedrijven hier in een vroegtijdig stadium milieu-inspecteurs van de Dienst Milieu- & Bouwtoezicht bij te betrekken.

## **8.3 Externe Veiligheid**

### *Inleiding*

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's van productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze risico's worden uitgedrukt in een plaatsgebonden en een groepsrisico en betreffen alleen de personen die niet deelnemen aan deze activiteiten.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute of inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met een gevaarlijke stof. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Het PR leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen een route of bedrijf en kwetsbare bestemmingen zoals woonwijken.

Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit. Het aantal personen in de omgeving bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR. Het GR wordt bijvoorbeeld gebruikt om vast te stellen of

de personendichtheid in een bepaald gebied kan worden vergroot. In tegenstelling tot het PR geldt voor het GR niet een grenswaarde maar de oriëntatiewaarde, die gemotiveerd kan worden overschreden. Overigens moet over iedere toename van het groepsrisico verantwoording worden afgelegd en is het raadzaam het bestuur van de regionale brandweer hierbij te consulteren.

In het algemeen worden PR en GR voor transportroutes berekend maar moeten voor inrichtingen (en buisleidingen) vaak vaste afstanden voor het PR en GR worden aangehouden.

#### *Spoorwegen en wegen*

Het plangebied Sloterdijk III valt voor een deel binnen de risicozone van 200 meter van het spoorwegtraject Amsterdam CS-Zaandijk en het naastliggende goederenspoor. Over dit traject vindt geen intensief transport van gevaarlijke goederen plaats en het is dan ook niet te verwachten dat er problemen zullen ontstaan met de externe veiligheid. Alle wegen in het gebied zijn gevaarlijk stoffenroutes. Ook deze wegen hebben een risicozone van 200 m. Over het toekomstig traject Hornweg/Aziëhavenweg of Hornweg/Australiëhavenweg naar de Westrandweg zullen in de toekomst aanzienlijke transporten van LPG en andere gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Deze zijn voornamelijk afkomstig van de BP terminal aan de Australiëhaven en met name het LPG is verreweg bepalend voor de veiligheidsrisico's langs deze wegen. Andere bedrijven in Westpoort die vallen onder het Besluit risico zware ongevallen (BRZO) zullen naar verwachting ook een groot deel van hun gevaarlijke stoffen over deze route gaan vervoeren.

Op grond van gegevens van BP over het LPG vervoer en met geschatte cijfers voor overige bedrijven, is voor het onderliggende SP (november 2004) de externe veiligheid berekend voor bovengenoemde wegtrajecten. Uit deze voorlopige berekeningen blijkt dat het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt voor eventuele nieuwbouwplannen. Ook het groepsrisico vormt geen probleem. Het berekende GR ligt voor de toekomstige situatie onder de oriënterende waarde.

#### *Hogedrukaardgasleidingen en Brandbare vloeistofleiding*

Over de zuidgrens en aan de westkant van het plangebied liggen diverse hogedrukaardgasleidingen van de Gasunie en in Dortmuiden ligt de ASP-kerosineleiding. Deze kerosineleiding wordt ook beheerd door de Gasunie. De aan te houden toetsingsafstanden tot de bebouwing variëren van ongeveer 95m tot 45m ter weerszijden van de bundel gasleidingen, de toetsingsafstand van de kerosineleiding is 55m ter weerszijden. De inzichten met betrekking tot deze afstanden zijn de afgelopen tijd veranderd. Er wordt contact opgenomen met de Gasunie.

#### *Inrichtingen*

Een laatste aandachtspunt voor externe veiligheid is het te verplaatsen benzinestation met LPG-verkooppunt aan de Noordzeeweg.

Voorkeurslocatie hiervoor is de kavel ten noorden van Gielissen aan Galwin in Sloterdijk III Noord. De opslag tank en het vulpunt beperken plaatselijk de bebouwingsmogelijkheden in de omgeving van het tankstation waarbij de volgende eisen gelden:

- Om de oriënterende waarde van het Groepsrisico niet te overschrijden dient binnen een straal van 150 meter het aantal arbeidsplaatsen niet groter zijn dan 19 personen per hectare, uitgaande van een doorzet van LPG van minder dan 1500 m<sup>3</sup>/jr.
- Om de norm van het Plaatsgebonden Risico niet te overschrijden (geen afwijkingmogelijkheden!) mogen er in beginsel binnen een straal van 110 meter vanaf het vulpunt geen beperkt kwetsbare bestemming (zoals bedrijven) gerealiseerd worden. Als in de milieuvergunning van het tankstation is aangegeven dat de jaarlijkse doorzet van LPG niet hoger is dan 1000 m<sup>3</sup>/jr is de minimale afstand tussen het vulpunt en een beperkt kwetsbare bestemming 45 meter.

Voor LPG-tankstations met een doorzet van meer dan 1500 m<sup>3</sup> per jaar moeten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico door middel van een kwantitatieve risicoanalyse worden berekend. Bovenstaande eisen zijn de maatgevende eisen voor tankstations. Voor de afleverzuil en de opslagtank van LPG gelden ook veiligheidsafstanden, maar die vallen in de huidige situatie binnen die van het vulpunt.



Een klein deel van het plangebied ligt binnen de zone van Crompton aan de Mainhavenweg. Op dit ogenblik wordt er een kwantitatieve risico-analyse (QRA) gedaan naar het GR en PR van deze fabriek.

#### 8.4 Geluidhinder

De wet geluidhinder maakt onderscheid tussen gevoelige en ongevoelige bestemmingen, waarbij bedrijven als ongevoelig worden gezien.

In Sloterdijk III zal uitsluitend ruimte zijn voor bedrijvigheid. De wet Geluidhinder zal daarom geen beperkingen opleggen aan de inrichting van Sloterdijk III.

Er staan in Sloterdijk III nu drie bedrijfswoningen en wellicht zal er incidenteel ook een nieuw gerealiseerd worden. Een bedrijfswoning wordt in de regelgeving gezien als een integraal onderdeel van de inrichting en is daarmee geen gevoelige bestemming.

#### 8.5 Luchtkwaliteit

Het beleid met betrekking tot de luchtkwaliteit staat in het Besluit luchtkwaliteit d.d. 11 juni 2001. In dit besluit zijn grenswaarden voor de luchtkwaliteit vastgelegd. In de huidige situatie is het zo dat de in het Besluit gestelde eisen op sommige plaatsen (met name langs drukke verkeerswegen) worden overschreden. Deze plaatsen worden op grond van het Besluit geïntermediateerd, waarna de betrokken overheden maatregelen kunnen ontwikkelen om de geconstateerde knelpunten op te lossen. Teneinde toekomstige nieuwe situaties met grenswaarde overschrijding zoveel mogelijk te vermijden, wordt van de overheden verwacht dat zij ook bij de besluitvorming inzake nieuwe ontwikkelingen de grenswaarden in acht nemen. Indien de grenswaarde niet wordt overschreden voldoet de luchtkwaliteit aan de wettelijke norm.

In het plan voor Sloterdijk III zal het hoofdverkeerswegennet door de komst van de Westrandweg worden aangepast (bv omlegging Noordzeeweg). Ook zullen de wegen een hogere gebruiksintensiteit krijgen. Van de wegen in het plangebied is onderzocht of ergens de grenswaarden worden overschreden (IBA, Projectnummer 127505, mei 2005). Voor dat onderzoek is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens van de dIvV. De huidige situatie is vastgesteld door de (meest recente)

verkeersgegevens van 2003 door te rekenen met de emissiefactoren en achtergrondconcentraties voor 2004. Het onderzoek naar de toekomstige luchtkwaliteit is uitgevoerd uitgaande van de verkeersprognoses voor 2020. Ook voor 2010 en 2015 is de luchtkwaliteit berekend op grond van die prognoses, omdat wettelijk is bepaald dat de vastgestelde normen in 2010 moeten zijn gerealiseerd. Aangezien de ontwikkeling van het gebied in de jaren 2010 en 2015 nog niet volledig zal zijn, overschatten de concentraties voor 2010 en 2015 de toekomstige werkelijkheid. De toegepaste methode geeft echter wel een indicatie van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit over de onderzoeksperiode. De gebruikte achtergrondgehalten zijn afgeleid van metingen die in Amsterdam zijn uitgevoerd door de GG&GD.

Uit het onderzoek blijkt, dat in de huidige situatie de grenswaarde voor de jaargemiddelde stikstofdioxideconcentratie en de daggemiddelde fijn stofconcentratie langs een aantal wegen wordt overschreden. Deze overschrijdingen verdwijnen in de toekomst. De contour ligt dan steeds op de weg zelf. Voor de volledigheid wordt hier vermeld dat arbeidsplaatsen vallen onder de ARBO wetgeving en dat dus op die wijze de gezondheid van werknemers in Sloterdijk III met betrekking tot luchtkwaliteit is geborgd.

In de SMB/m.e.r.-beoordeling die voor besluitvorming over het bestemmingsplan moet worden gedaan, wordt op detailniveau nogmaals bekeken of de luchtkwaliteit in het plangebied aan de normen voldoet. Eventuele alternatieven en de onderzoeksresultaten uit de Tracénota/ MER Westrandweg van Rijkswaterstaat zullen daarbij worden betrokken.

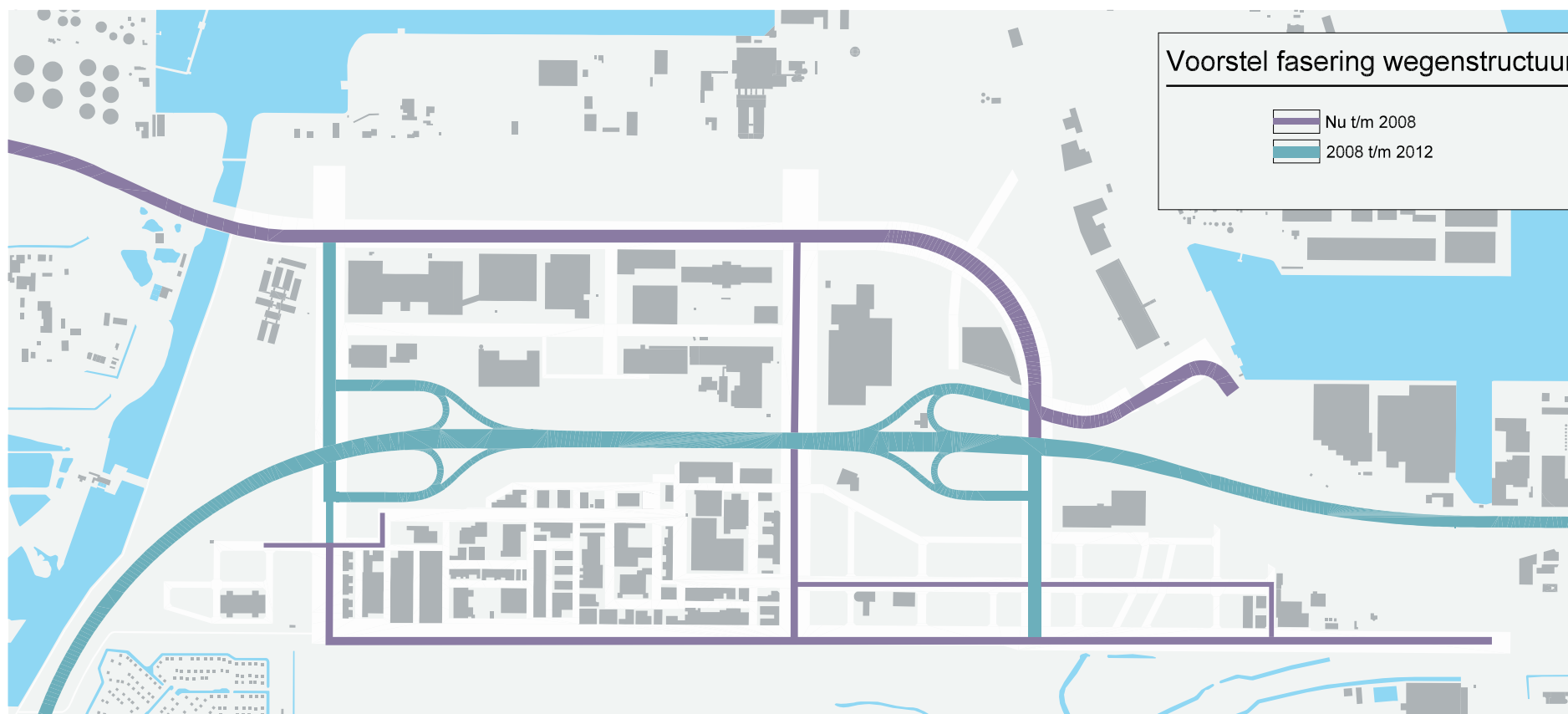
### 8.6 Beperkende zones Schiphol

Door de aan- en uitvliegroutes zijn er verschillende zones waar hoogtebeperkingen gelden. Over Sloterdijk III liggen verschillende hoogtebeperkende zones. Voor het hele plangebied is bebouwing hoger dan 150 meter in het plangebied niet toegestaan. Maar voor een groot deel van het gebied geldt een strengere hoogtezona, die van het zuidwesten naar het noordoosten een beperking van 90 naar 100 meter oplegt. Bij een maximale bouwhoogte van 30 meter van de bedrijven levert dit geen problemen op. Bij de windturbines is een hogere bouwhoogte toegestaan, maar ze moeten wel voldoen aan de hoogtebeperkende eisen van Schiphol. De twee windturbines van 660 Kw. die thans nog aan de Australiëhavenweg staan zijn 90 meter hoog en worden verplaatst naar de Theemsweg. Daardoor ontstaat op de Australiëhavenweg (ten noorden van het plangebied Sloterdijk III) ruimte voor exemplaren van 3mW. waarvan de totale hoogte (as plus een rotorblad in verticale positie) 135 meter bedraagt.

### 8.7 Energiebesparing

De bedrijven met alleen een warmtevraag worden in dit gebied aangesloten op stadsverwarming. Bij de bedrijven die naast een warmtevraag een (omvangrijke) koelvraag hebben wordt een individuele energieopslag gerealiseerd dan wel wordt gebruik gemaakt van oppervlaktewater.

Bovendien zullen de windturbines op het moment dat ze technisch en financieel afgeschreven zijn worden vervangen door turbines met een vermogen van 1,5 megaWatt (mW).





## Hoofdstuk 9

# Ontwikkelingsstrategie

### Bouwverkeer Westrandweg

Vanaf 2008 kan veel bouwverkeer voor de Westrandweg in en om Sloterdijk III verwacht worden. Daarom wordt aanbevolen om een zo groot mogelijk deel van de nieuwe wegenstructuur voor die tijd gerealiseerd te hebben, zodat het gebruikelijke verkeer zo min mogelijk last heeft van dit extra bouwverkeer.

### Voorlopige fasering wegenstructuur en waterpartijen

Als gestart wordt met de aanleg van het talud van de Westrandweg, dan wordt de Noordzeeweg uit gebruik genomen. Door de aanleg van de hoofdwegen Westpoortweg en Theemsweg-Daveren en aanpassing van de Australiëhavenweg zijn nieuwe hoofdroutes voor veiliggesteld.

Fase 1: 2005 - 2008

- Aanleg Westpoortweg; ingebruikname 2006
- Verwijderen huidige Noordzeeweg & verlegging hoofdkabel- & leidingen naar het tracé van de Westpoortweg
- Aanleg Theemsweg
- Aanpassing Australiëhavenweg (nieuw profiel; kruising Noordzeeweg eruit); ingebruikname 2008
- Aanpassing (stroomlijnen) kruising Noordzeeweg-Basisweg-Hornweg; ingebruikname 2008
- Aanleg waterpartij bij De schil

Parrallel aan de realisatie van de Westrandweg kunnen de noord-zuid gerichte hoofdwegen die gekoppeld zijn aan de aansluitingen van de snelweg worden gemaakt: Dormuiden-Tijnmuiden en Luvernes

Fase 2: 2008 – 2012

- Aanleg Westrandweg (A5-Noord) met oostelijke aansluiting 'Luvernes' en westelijke aansluiting 'Dormuiden' (RWS); ingebruikname 2012
- Aanleg/aanpassing Dormuiden-Tijnmuiden; ingebruikname 2011
- Aanleg waterlopen en –partijen gekoppeld aan de Westrandweg (RWS) & aanleg water- & rietboog (spoorreservering Haarlemboog)

### Uitgifte kavels

De kavels kunnen geleidelijk uitgeven en bebouwd worden.

Randvoorwaarde hierbij is dat de verschillende deelgebieden goed over de weg bereikbaar blijven. Aanbevolen wordt een deel van de kavels pas ná 2012 uit te geven, omdat dan de definitieve wegenstructuur pas voltooid is.

### Grondprijs- & uitgiftebeleid

In Sloterdijk III wordt een vaste prijs voor de grond betaald, onafhankelijk van het aantal m2 bruto vloeroppervlak er aan bedrijfsbebouwing wordt gebouwd. Voor een hogere bebouwingsdichtheid wordt dus niet extra betaald. De kavels direct gelegen aan de Westrandweg zijn vanaf de ingebruikname van de snelweg in 2012 'zichtlocaties'. Dat betekent dat hier een hogere grondprijs gevraagd kan worden dan in de rest van Sloterdijk III. Dit zou er voor pleiten terughoudend te zijn bij de uitgifte van direct aan de Westrandweg gelegen kavels en hiermee te wachten tot de Westrandweg in gebruik is genomen.

Het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam én het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam voeren een actief en selectief vestigingsbeleid, waarbij nieuwe initiatieven uit de markt op de juiste locatie worden toegestaan, dan wel gestimuleerd. Ook het reguleren van thematische clustering, denk aan de auto- en woon- & bouwboulevard in Sloterdijk III, maakt hier deel van uit. Dat betekent ook dat er actief verplaatst kan worden tussen de Sloterdijken, Teleport, Alfadriehoek, Vervoerscentrum en het havengebied. Voor de grote strategische reserveringen in Sloterdijk III Noord geldt terughoudendheid voor wat betreft de uitgifte ervan. Deze locatie is vooral bestemd voor een elders uit de stad uit te plaatsen grootschalige bedrijf of nieuwe bijzondere grootschalige initiatieven.

## Hoofdstuk 10

# Grondexploitatie

De grondexploitatie voor Sloterdijk III levert een positief saldo op. De grondexploitatie is in een afzonderlijk document vastgelegd.





## Hoofdstuk 11

# Vervolgtraject

### M.e.r. - beoordeling

In november/december wordt een m.e.r.-beoordelingsrapport opgesteld voor het werkgebied Sloterdijk III. Uit de m.e.r.-beoordeling die plaatsvindt op basis van dit SP Sloterdijk III moet blijken of er reeds voldoende rekening gehouden is met het milieu, of dat alsnog een MER moet worden opgesteld en/of het plan nog aangepast dient te worden.

### Bestemmingsplan

Dit Stedenbouwkundig Plan vormt de basis voor een nieuw bestemmingsplan voor het werkgebied Sloterdijk III. In 2007 wordt het bestemmingsplan opgesteld.

### Realisatie, beheer & financiering

Daarnaast dient zo spoedig mogelijk na de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan met de realisatie van het gewenste hoofdwegennet voor Sloterdijk III te worden begonnen. Aanbevolen wordt de ontwerpers van dit SP hier nauw bij te betrekken.

Bovendien dienen er heldere afspraken tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam gemaakt te worden over het tijdstip, eventuele fasering en financiering van de te realiseren/her in te richten hoofdwegen en waterpartijen. Tenslotte dienen Westpoortbeheer, AGV/DWR en Rijkswaterstaat ook heldere afspraken te maken over het toekomstige beheer van de verschillende openbare ruimten.





## Bijlage 1

# Inventarisatie Oppervlaktes

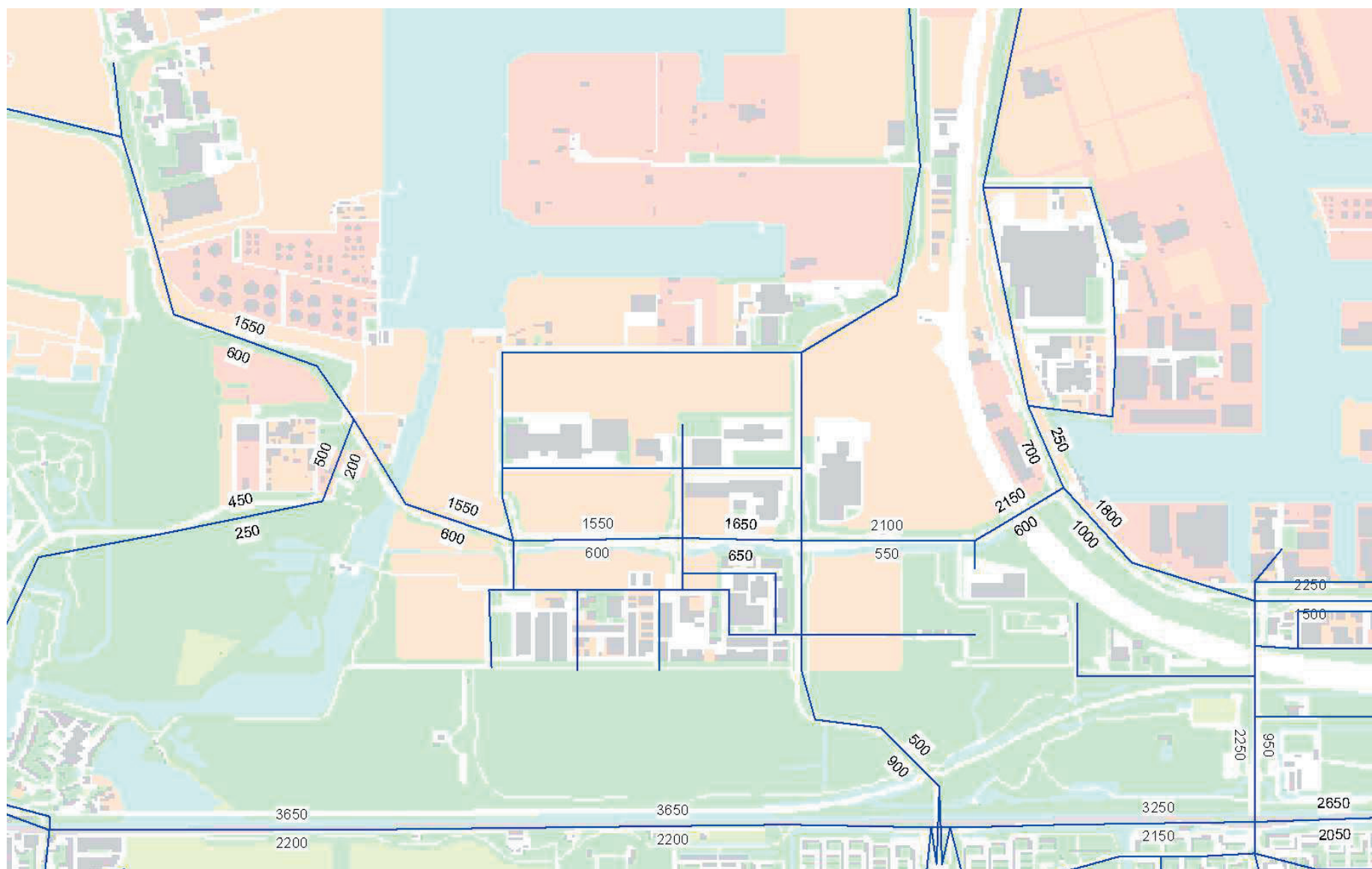
|                            | uitgegeven<br>kavels         | uit te geven<br>kavels       | openbare<br>ruimte    |
|----------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| <b>NOORD</b>               |                              |                              |                       |
| RWZ-1                      | 128.235 m <sup>2</sup>       | 0 m <sup>2</sup>             |                       |
| RWZ-2                      | 19.720 m <sup>2</sup>        | 0 m <sup>2</sup>             |                       |
| RWZ-3+Reservering Oost     | 9.075 m <sup>2</sup>         | 124.405 m <sup>2</sup>       |                       |
| Reservering West           | 0 m <sup>2</sup>             | 120.030 m <sup>2</sup>       |                       |
| N-Noord                    | 260.260 m <sup>2</sup>       | 56.490 m <sup>2</sup>        |                       |
| N-Oost                     | 78.270 m <sup>2</sup>        | 47.900 m <sup>2</sup>        |                       |
| groene strook langs kanaal |                              |                              | 30.385 m <sup>2</sup> |
| <b>TOTAAL NOORD</b>        | <b>495.560 m<sup>2</sup></b> | <b>348.825 m<sup>2</sup></b> |                       |

|                      |                              |                             |                       |
|----------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| <b>ZUID</b>          |                              |                             |                       |
| Z-Oost               | 206.030 m <sup>2</sup>       | 23.320 m <sup>2</sup>       |                       |
| Z-West               | 15.520 m <sup>2</sup>        | 38.155 m <sup>2</sup>       |                       |
| groen eind Theemsweg |                              |                             | 28.270 m <sup>2</sup> |
| <b>TOTAAL ZUID</b>   | <b>221.550 m<sup>2</sup></b> | <b>61.475 m<sup>2</sup></b> |                       |

|                              |                              |                              |                       |
|------------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| <b>OOST</b>                  |                              |                              |                       |
| O-West                       | 35.320 m <sup>2</sup>        | 86.840 m <sup>2</sup>        |                       |
| O-Oost                       | 80.080 m <sup>2</sup>        | 63.335 m <sup>2</sup>        |                       |
| O-de Schil                   | 32.865 m <sup>2</sup>        | 24.860 m <sup>2</sup>        |                       |
| water onder WRW (Schil)      |                              |                              | 36.610 m <sup>2</sup> |
| water onder spoorreservering |                              |                              | 11.967 m <sup>2</sup> |
| <b>TOTAAL OOST</b>           | <b>148.265 m<sup>2</sup></b> | <b>175.035 m<sup>2</sup></b> |                       |

| TOTAAL<br>UITGEGEVEN<br>KAVELS | TOTAAL<br>UIT TE GEVEN<br>KAVELS | OPENBARE<br>RUIMTE     |
|--------------------------------|----------------------------------|------------------------|
| 865.375 m <sup>2</sup>         | 585.335 m <sup>2</sup>           | 817.660 m <sup>2</sup> |
| 86,5 ha                        | 58,5 ha                          | 81,8 ha                |
| 38%                            | 26%                              | 36%                    |

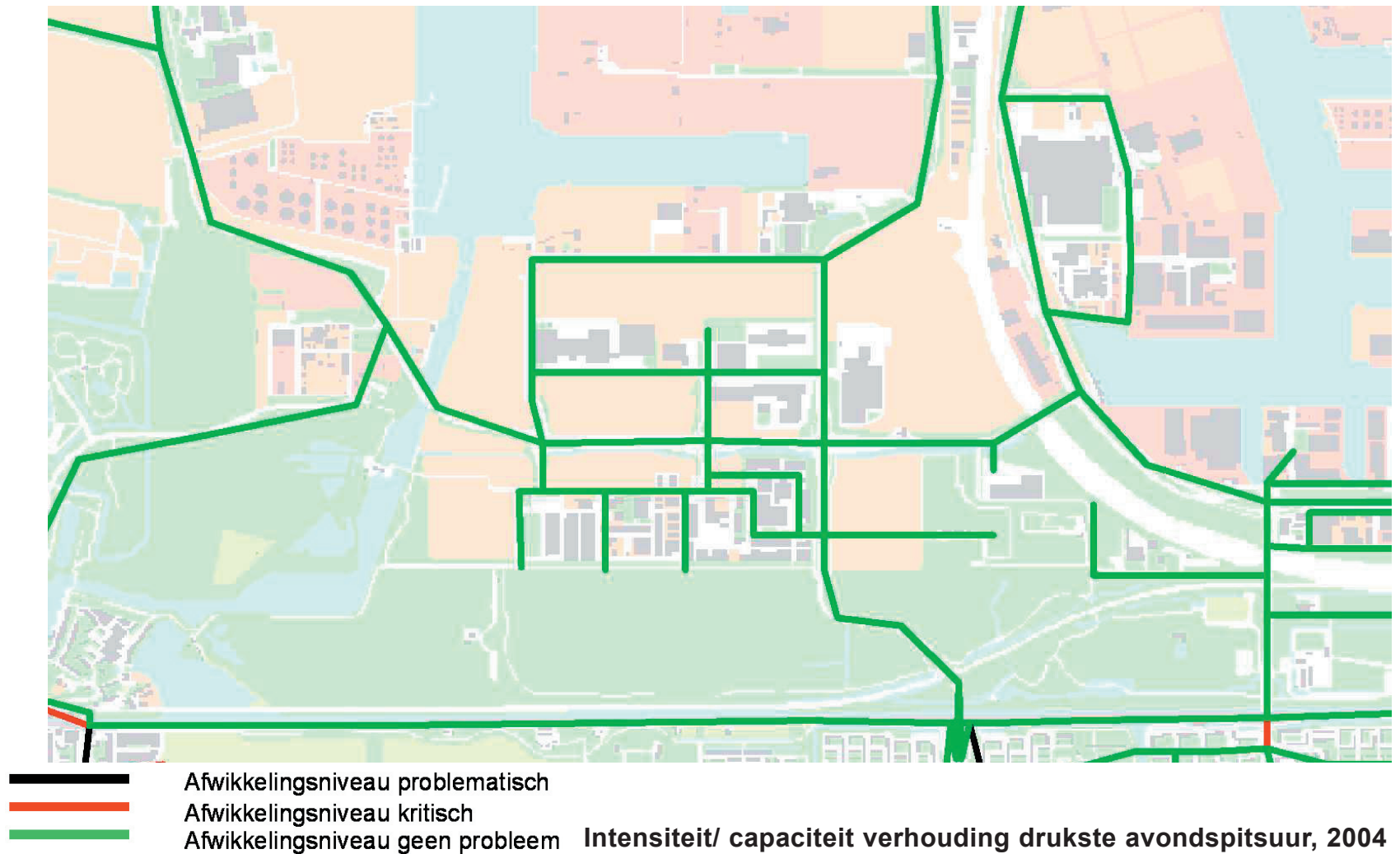
**TOTAAL SLOTEDIJK III 226,84 ha (100%)**



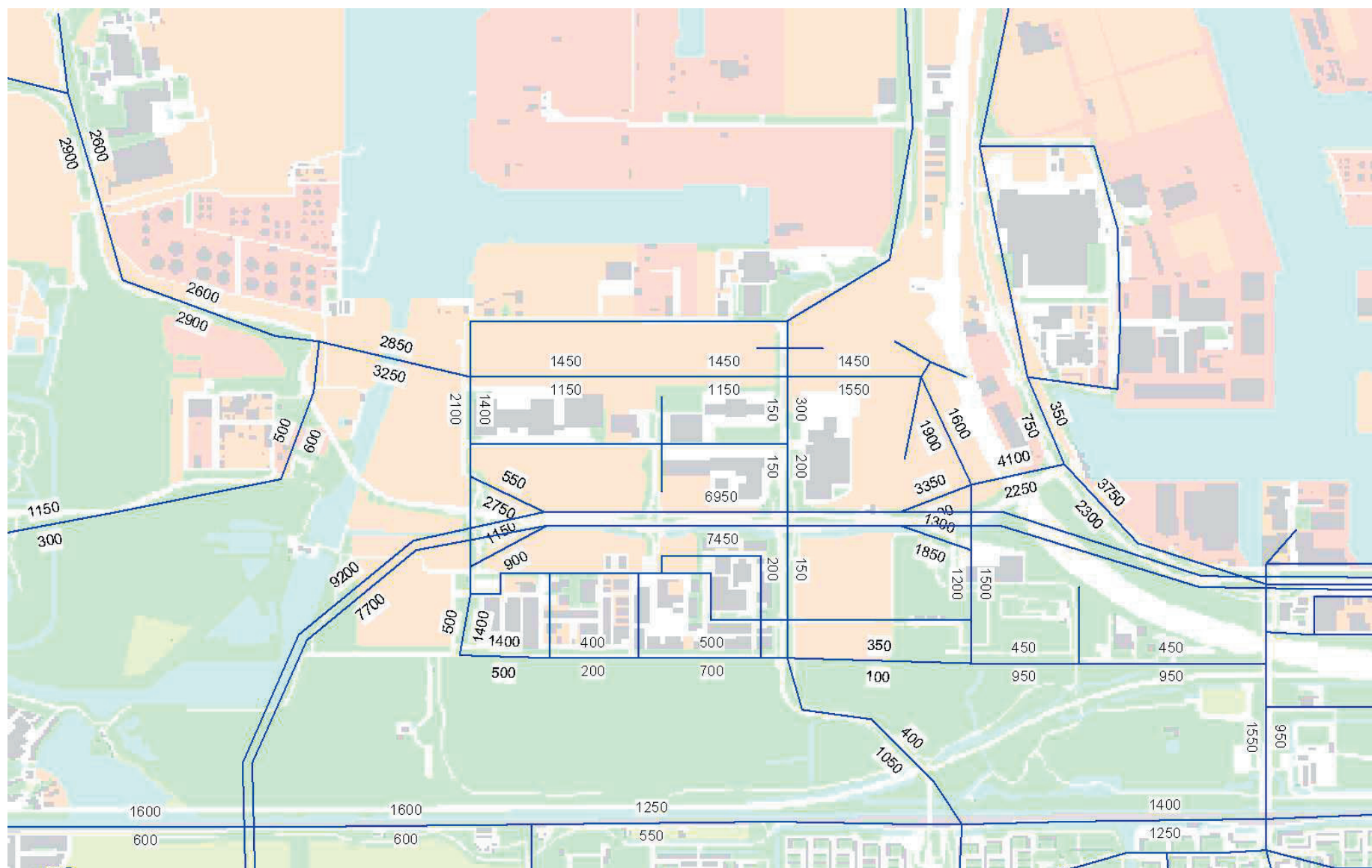
**Verkeersintensiteiten Sloterdijk III, 2004**

## Bijlage 2

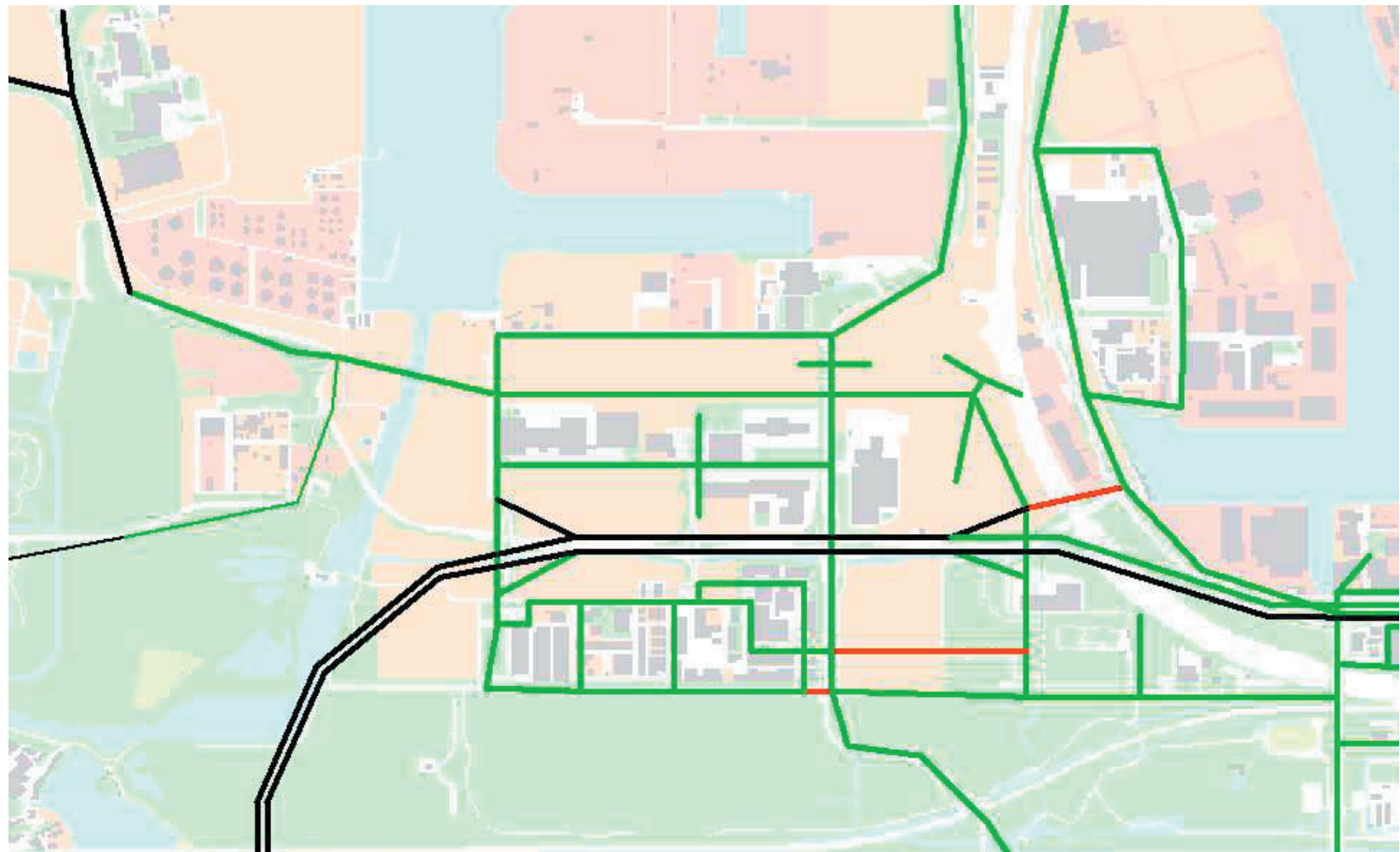
# Verkeersintensiteiten en -capaciteit hoofdwegen





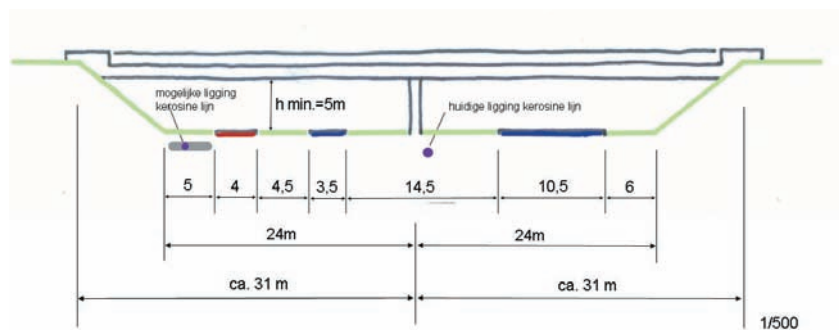


**Verkeersintensiteiten 2020 volgens Mobiliteitstoets, met Australiehavenweg en Theemsweg 2x1, 16 tot 18 uur**

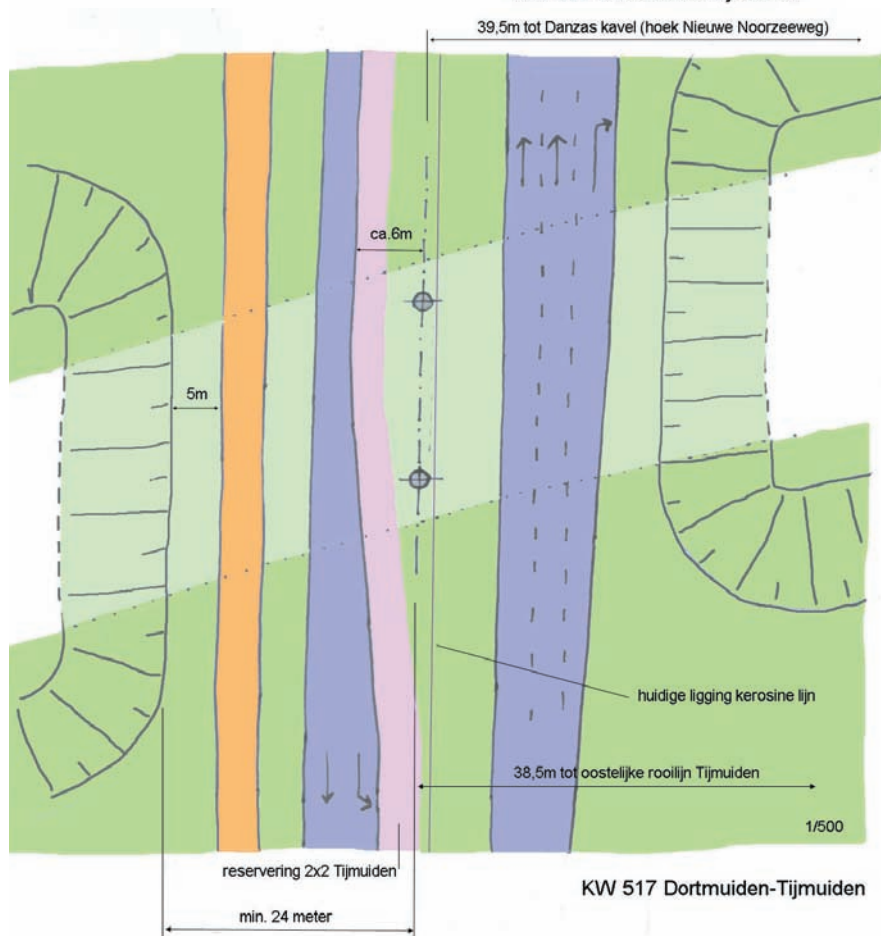


-  Afwikkelingsniveau problematisch
-  Afwikkelingsniveau kritisch
-  Afwikkelingsniveau geen probleem

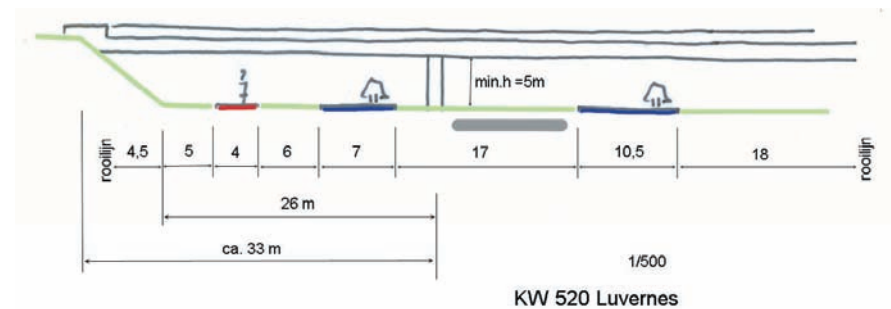
Intensiteit/ capaciteit verhouding drukste avondspitsuur 2020, Australiehavenweg en Theemsweg 2x1



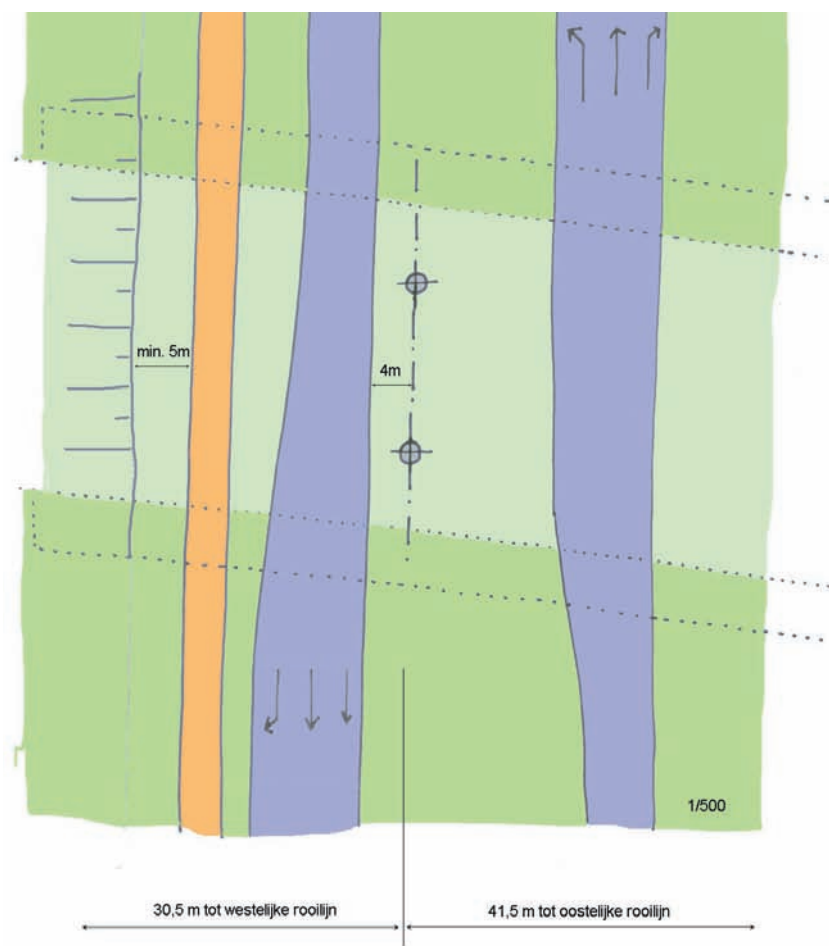
KW 517 Dortmund-Tijmuiden



KW 517 Dortmund-Tijmuiden



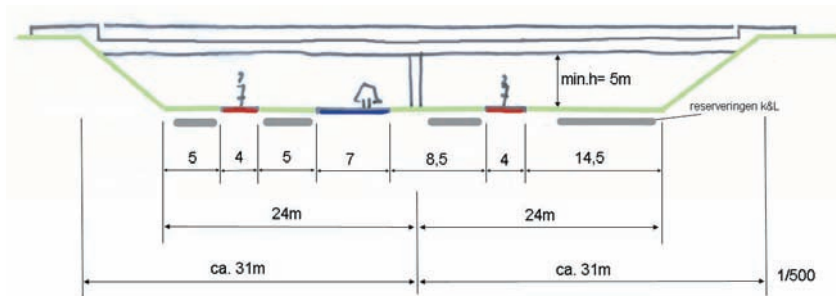
KW 520 Luvernes



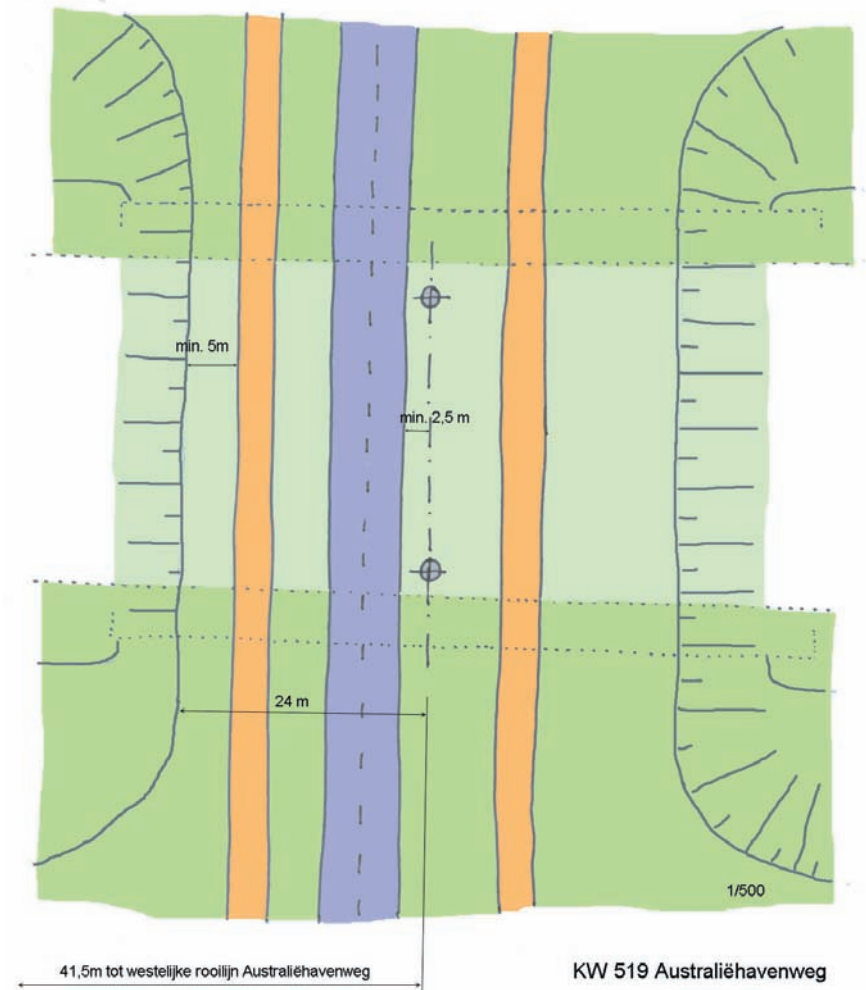


## Bijlage 3

# Kunstwerken Westrandweg



KW 519 Australiëhavenweg



KW 519 Australiëhavenweg