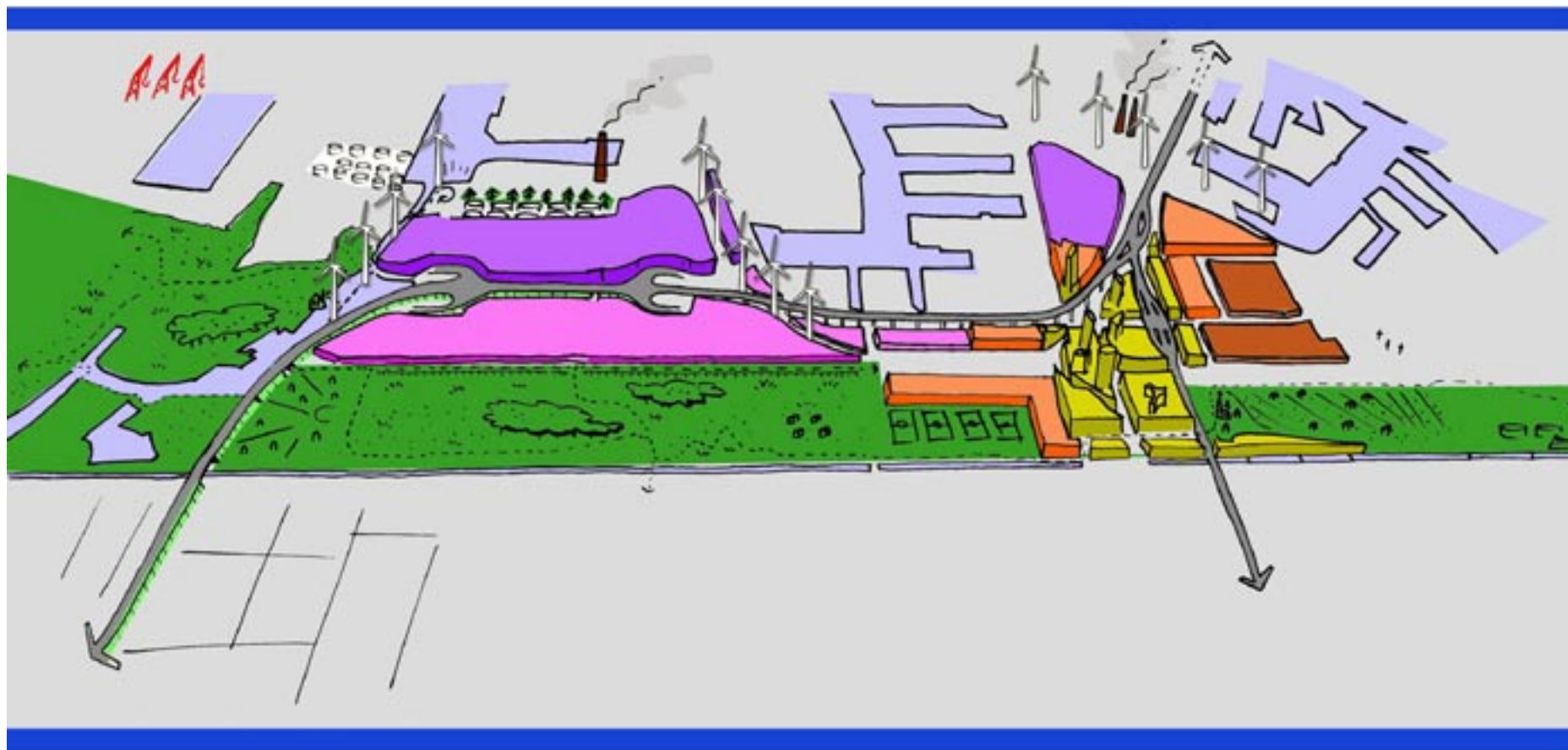


Visie Sloterdijken

Stedenbouwkundige visie op de werkgebieden Sloterdijk I, II & III, Alfadriehoek en Vervoerscentrum



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

maart 2004

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	blz. 5
	1.1 Aanleiding	
	1.2 Doel	
	1.3 Plangebied en tijdshorizon	
	1.4 Visie	
2	SLOTERDIJKEN ANNO 2002 EN PLANKADERS	blz.9
	2.1 Historie	
	2.2 Gebiedsbeschrijving en actuele ontwikkeling	
	2.3 Vigerende plankaders	
	2.4 Veranderend perspectief	
	2.5 Conclusie	
3	VISIE	blz.25
	3.1 Hoofdlijnen	
	3.2 Infrastructuur	
	3.3 Milieutypen en programma	
	3.4 Stedelijk beeld, openbare ruimte, water & groen	
4	ACCENTEN IN DEELGEBIEDEN	blz. 61
5	STRATEGIE & VERVOLG	blz.73
	5.1 Strategie & tijdspad	
	5.2 Verschillen met vigerende plandocumenten	
	5.3 Vervolgacties	

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan de westkant van Amsterdam ligt een langgerekte strip van werkgebieden vanaf het Westerpark tot aan het recreatiegebied Spaarnwoude, ingesloten tussen de Westelijke Tuinsteden en het groengebied De Brettenzone aan de zuidzijde en Westpoort aan de Noordzijde.

Dit grootschalige werkgebied heeft een oppervlak van zo'n 450 hectare (bruto) en omvat de deelgebieden Sloterdijk I, Sloterdijk II en Sloterdijk III, de Vervoersdriehoek en de Alfadriehoek (excl. Teleport). Kortweg noemen we deze werkgebiedencluster in deze visie 'de Sloterdijken'



Het plangebied in vergelijking met de Amsterdamse Zuidas, Teleport en IJburg

Onlangs is voor Teleport (ca. 80 ha bruto) een visie opgesteld, waarbij ingezet wordt op een compactere stedenbouwkundige opzet, intensievere bebouwing en meer functiemenging om zo deze Amsterdamse stadspoort meer stedelijke allure te geven. Voor de werkgebieden Sloterdijk I, II & III ontbreekt zo'n visie, terwijl een aantal ontwikkelingen in en rondom deze werkgebieden wel vragen om een samenhangend kader. Op de eerste plaats ambieert Amsterdam volgens het *ontwerp Structuurplan Amsterdam, Kiezen voor stedelijkheid* dat in de Amsterdamse werkgebieden compacter en intensiever wordt gebouwd, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit en de bestemming. Kortom er wordt ingezet op optimalisering van het grondgebruik. Tot op heden wordt op initiatieven in die richting op ad hoc basis gereageerd en wordt veel aan de markt overgelaten (zie o.a. *Tapijt op de werkvloer, dRO 2001*).

Ten tweede moet de impact van de toekomstige Westrandweg op de structuur van het onderliggend wegennet en op de bereikbaarheid worden onderzocht en moet de bereikbaarheid van het gebied optimaal worden benut.

Ten derde rijst in de werkgebieden Sloterdijk I en II de vraag om upgrading, intensivering en revitalisering van de openbare ruimte, cq. het wegwerken van achterstallig onderhoud met de zogenaamde AES-gelden door Westpoort beheer (zie *Jaarplan 2002, Gemeentelijk Grondbedrijf Amsterdam*).

Ten slotte zijn de huidige kaders, zoals het *bestemmingsplan Sloterdijk I* uit 1980 en het *Stedenbouwkundig Programma van Eisen Sloterdijk III* (1995), (deels) verouderd door recente ontwikkelingen en nieuwe inzichten en bieden onvoldoende houvast voor de huidige vraagstukken. Ook een welstandskader ontbreekt voor dit gebied.

Dit alles maakt dat het de hoogste tijd is om de ontwikkeling van de werkgebieden Sloterdijk I, II & III in eerste instantie structureel en in samenhang te beschouwen voordat tot verdere planvorming wordt overgegaan. De Visie is de kapstok!



Deelgebieden Sloterdijken



Visie Sloterdijken

ruimtelijke ordening

2014-2015

1.2 Doel

Het doel van deze visie Sloterdijken is de ontwikkeling van een integraal stedenbouwkundig kader voor de werkgebieden Sloterdijk I, II en III voor de korte en lange termijn, op basis waarvan de ontwikkelingen in dit gebied beter gestuurd, geregisseerd en getoetst kunnen worden.

Belangrijkste doelstellingen van de visie zijn het beter benutten van de (toekomstige) bereikbaarheid, het intensiveren van het grondgebruik en een strategischer benutting ervan en de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en het stedelijk beeld van dit gebied.

Deze Visie is geen 'af' verhaal, maar vormt het kader op basis waarvan aanbevelingen gedaan worden ten aanzien de uitwerking van deelgebieden, het doen van vervolgonderzoek en de ontwikkeling van aanvullend instrumentarium. Omdat de visie betrekking heeft op een al ver ontwikkeld gebied doen zich situaties voor waarin (bouw)plannen ontwikkeld zijn die afwijken van de lijn van de visie. Deze zijn als gegeven beschouwd. We bevinden ons op een 'rijdende trein'.

De drie hoofddoelstellingen van de Visie zijn:

1. Optimaal benutten en optimaliseren bereikbaarheid.
2. Intensivering grondgebruik, functiemenging & strategische ruimtereservering.
3. Verbetering ruimtelijke karakteristiek van het gebied, van de relatie met de stad en de kwaliteit van de openbare ruimte met aandacht voor ecologie en waterberging.

1.3 Plangebied & tijdshorizon

Plangebied voor deze visie bestaat de werkgebieden Sloterdijk I, II & III, inclusief het Vervoerscentrum en de Alfadriehoek die onder de verantwoordelijkheid van het Gemeentelijk Havenbedrijf vallen. Het plangebied van de Sloterdijken bestaat circa 450 hectare.

Als studiegebied is een ruimer gebied gekozen en is naar de positie van de Sloterdijken in de stad en de regio gekeken. Het studiegebied omvat Teleport, Westpoort, de Brettenzone, Parkstad en de noordelijke delen van Bos & Lommer en Westerpark.

De visie biedt het kader voor ontwikkelingen vanaf heden, met het idee dat de hoofdstructuur van dit kader voor de komende 30 jaar sturend zal zijn.

1.4 Opbouw Visie

De visie op de Sloterdijken begint in hoofdstuk 2 met een beschrijving van de huidige karakteristiek van de Sloterdijken, de context, bestaande plankaders en de trends. In hoofdstuk 3 wordt de stedenbouwkundig visie op de Sloterdijken gepresenteerd. De visie laat zien welke structuren en principes leidend zijn voor de gewenste ontwikkelingen en transformaties de komende 30 jaar. In hoofdstuk 4 zijn de accenten in de verschillende deelgebieden nader uitgewerkt.

De strategie, het tijdspad en de voorgestelde vervolgacties staan in hoofdstuk 5 beschreven.

1749



1900



1961



1995



Historie Sloterdijken en omgeving

2 SLOTERDIJKEN ANNO 2002 EN PLANKADERS

2.1 Historie

In de 18^e eeuw was het gebied van de Sloterdijken nog onderdeel van het grote IJ. De zeedijk kende een grillige loop en slingerde ten noorden van de Haarlemmervaart.

In de 19^e eeuw werden grote delen van het IJ ingepolderd en in 1876 werd het Noordzeekanaal geopend.

In de jaren '50 wordt gestart met de grootschalige stadsuitleg van Amsterdam-West: de Westelijke Tuinsteden. Ook het havengebied aan de westkant van de stad begint zich uit te breiden met de aanleg van de Mercuriushaven, Vlothaven, Jan van Riebeeckhaven en de Westhaven.

In de Groote IJpolder en Houtrakpolder ontwikkelt zich vanaf de jaren '60 het huidige Westpoort of Westelijk havengebieden, parallel aan de uitbreiding van de Westhaven en de Amerikahaven. Ook de Sloterdijken liggen grotendeels in de Groote IJpolder. De Ring A10 en andere snelwegen worden aangelegd en het spoorwegennet wordt uitgebreid met onder andere de aanleg van de het station Sloterdijk. De afgelopen decennia is bovendien in de huidige Brettenzone zand opgespoten en heeft dit gebied als slibdepot gediend. De primaire waterkering, de oude zeedijk, is grotendeels verlegd of gecombineerd met het spoortalud Haarlem-Amsterdam.

2.2 Gebiedsbeschrijving & actuele ontwikkeling

De Sloterdijken liggen in het noordwestelijk deel van de gemeente Amsterdam. Deze reeks bedrijventerreinen is gelegen rondom kantorenknoop Amsterdam-Teleport, ten zuiden van Westpoort en havens en ten noorden van de Brettenzone en de Westelijke Tuinsteden. Hiermee grenst dit grootstedelijk gebied aan de grenzen van de stadsdelen Westerpark, Bos & Lommer en Geuzenveld / Slotermeer. Onderstaand worden de verschillende deelgebieden kort beschreven.

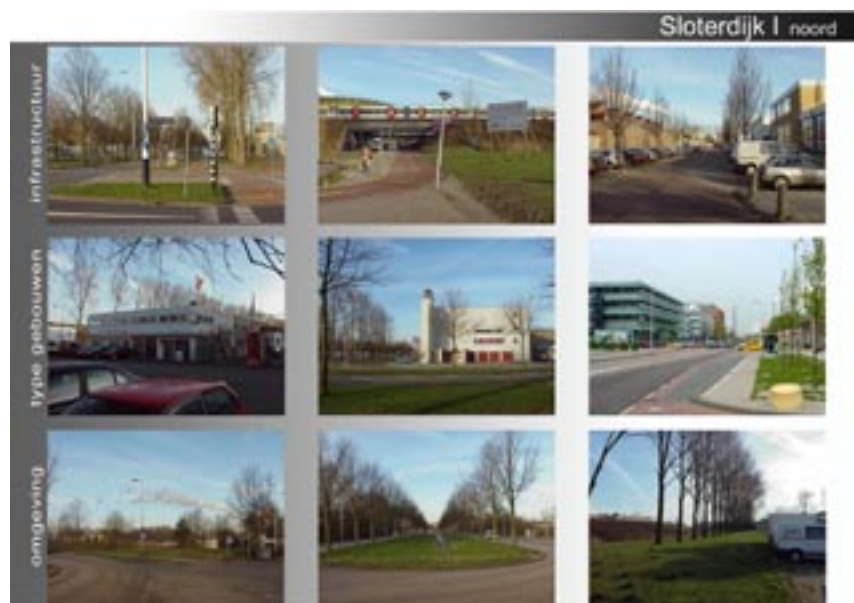
Sloterdijk I

Sloterdijk I is een bedrijventerrein van 75 ha met een heldere gridstructuur en langgerekte Noord-Zuid-gerichte bebouwingsvelden. De bebouwingsvelden zijn een verzameling van veel kleinschalige bedrijven. Aan de kabelweg zijn de laatste jaren nieuwe kantoren, waaronder kabelexploitant UPC, gebouwd. Er is nog weinig uit te geven restructuur. Het gebied is intensief bebouwd, met parkeren grotendeels op de openbare weg, veel hallen en bedrijfsverzamelgebouwen. De meeste bedrijfspanden kennen één of twee bebouwingslagen. Er zijn bijzondere functies als een Musicalstudio en het Grafisch Lyceum. Het volbouwen van de locaties Teleport met voornamelijk kantoren leidt tot grotere druk op Sloterdijk I waar vooralsnog een minder strenge parkeernorm geldt en het in tegenstelling tot het hart van Teleport nog gratis parkeren is. Op diverse plekken zijn ontwikkelaars overgegaan op de bouw van meerlaagse panden



met meer kantoorvloer, zoals bij de zgn. Hoeklooskavel, met name langs de A10 en de Basisweg. Sloterdijk I is ontsloten door de centraal gelegen Transformatorweg en kent een redelijke OV-bereikbaarheid via het eindstation van de westelijk Ringlijn (station Isolatorweg).

Meer en meer komen er voor Sloterdijk I verzoeken binnen om hergebruik of ontwikkeling van hallen voor leisurefuncties, kunstenaars, een partycentrum en andere bijeenkomsten voor veel publiek. Het huidige bestemmingsplan (1981) is onvoldoende duidelijk over de mogelijkheden en onmogelijkheden en veel wordt gerealiseerd middels de artikel 19 procedure uit de wet op de Ruimtelijke Ordening.



Alfadriehoek

De Alfadriehoek is in de jaren '80 bebouwd, voornamelijk met kantoor- en bedrijvensvilla's in zo'n 4 bebouwingslagen. Parkeren vindt hier juist op eigen terrein op maaiveld plaats. Het gebied ligt ten noorden van het station Isolatorweg en is minder dicht bebouwd dan Sloterdijk I maar met hogere gebouwen en een hoger kantoorpercentage.



Sloterdijk II

Sloterdijk II Noord is de zuidelijke punt van het distributie bedrijventerrein het Vervoerscentrum. Kantoorbebouwing als uitloper van Teleport rukt hier op. Illustratief is de bouw van de Millenniumtower, een 90 meter hoge kantooortoren, die hier in 2004 zal worden opgeleverd.

Hoewel Sloterdijk II Zuid even dicht bij Teleport ligt als Sloterdijk I en Sloterdijk II Noord lijkt de druk vanuit de markt om ook hier op kantoorontwikkeling over te gaan nu nog minder groot. Dat is wellicht te verklaren door de minder goede zichtbaarheid vanaf de A10-West. Sloterdijk II Zuid bestaat uit een oost-westgericht strook van dichtbebouwde kavels met vooral kleinschalige bedrijven, gebouwd in één of twee lagen met een oriëntatie op de Basisweg en de dwarsstraatjes. Parkeren vindt vooral op de openbare weg plaats. Een enkel bedrijf (Truckland) loopt met een hogere gevel met showroom aan de



Basisweg vooruit op de komst van de geplande Westrandweg (op kolommen half boven de Basisweg).

Vervoerscentrum

Het Vervoerscentrum ontleent zijn naam aan de daar gevestigde distributiebedrijven. Het is inmiddels een meer gemengd bedrijventerrein, in gebruik voor uiteenlopende bedrijven (o.a. Getronics), zowel grootschalig als kleinschalig, maar nog steeds met een accent op distributie.

Het gebied is goed zichtbaar vanaf de A 10 en op middellange termijn ook vanaf de Westrandweg. Voor dit gebied komen regelmatig vragen vanuit de markt of hier vanwege de zichtlocatie kantoren gebouwd mogen worden, in aansluiting op de bouwkafeel van de Millenniumtower. Of anders zoekt de markt hier naar mogelijk hergebruik van vrijkomende bedrijfshallen voor publieksaantrekkende voorzieningen, zoals religieuze ruimten.



Sloterdijk III

In vergelijking tot de andere deelgebieden ligt in dit gebied nog veel uitgeefbare grond, met verschillende vormen van tijdelijk gebruik door bijvoorbeeld asielzoekers, stadsnomaden en karters. Sloterdijk III Noord biedt plaats aan grootschalige bedrijven voor kavels groter dan 5.000 m², gericht op grootschalige distributiebedrijven. Tussen nu en 2006 wordt op een oppervlak van 16 ha de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) West gebouwd als vervanger voor de huidige RWZI Oost op het Zeeburgereiland en de RWZI Zuid bij de Spaklerweg. Sloterdijk III Zuid en Oost hebben ook een gridverkaveling, zij het veel fijnmaziger dan Sloterdijk III Noord. Hier wordt voorzien in kavels kleiner dan 2.500 m² voor kleinere bedrijven. Inmiddels is bijna driekwart van Sloterdijk III Zuid bebouwd met kleinschalige bedrijven met een grote diversiteit in bouwstijlen. Parkeren vindt plaats op eigen terrein én op de openbare weg. De zuidelijke rand van Sloterdijk III Zuid grenst aan natuur- en recreatiegebied de Brettenzone en vormt een onopvallende bebouwingsrand met veel achterkanten.

De ontwikkelingen in Sloterdijk III Oost zijn gestart met een paar bedrijven in de autobranche, als aanzet voor de geplande autoboulevard Sloterdijk III. Ook is hier de grote bouwmarkt Praxis gevestigd en ligt er bij een ontwikkelaar het initiatief tot de bouw van een compact bouw- en woonthema-centrum. Verder wordt het gebied verkaveld in kavelmaten variërend van 300m² voor bedrijven tot ca. 2.500/3.000m².



2.3 Vigerende plankaders

Het plangebied van de Sloterdijken wordt afgedekt door een reeks van vigerende planologisch-juridische kaders. Het gaat om de volgende plandocumenten:

- Bestemmingsplan Overbrakerpolder uit 1981 (Sloterdijk I)
- Bestemmingsplan Alfa Driehoek uit 1992
- Bestemmingsplan Westhaven e.o. uit 1998 (Sloterdijk II & Vervoerscentrum)
- Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam uit 1938 (Sloterdijk III)
- Bestemmingsplan RWZI Amsterdam West uit 2001 (Sloterdijk III)
- Stedenbouwkundig Programma van Eisen Sloterdijk III uit 1995
- Stedenbouwkundig Plan Sloterdijk III - Oost uit 1996

Bestemmingsplan Overbrakerpolder uit 1981 (Sloterdijk I)

Het industriegebied Sloterdijk I heeft een functie ten behoeve van lichtere industriële bedrijven met een bruto-oppervlakte van circa 75 ha.

De nadruk ligt op industriële bedrijven met als hoofdbestemming *bedrijfsbebouwing* met op een enkele uitzondering na een maximale bouwhoogte van 19 meter, een bebouwingspercentage van 0-100% en een floor space index van 1,5. Een uitzondering is een kantorenstrook ten westen van de Kabelweg, waar een bouwhoogte van maximaal 40 meter is toegestaan, een bebouwingspercentage van 0-100% en een floor space index van 1,8 en 2,7 bij het Coengebouw.

Bestemmingsplan Alfa Driehoek uit 1992

De Alfa Driehoek is ontwikkeld voor hoogwaardige bedrijvigheid en kantoren. Bij *hoogwaardige bedrijven* gaat het om lichte industrie en handel met minimaal 30% en ten hoogste 70% kantoorvloer per vestiging. Ten hoogste 55% van de terreinen mag volgens het bestemmingsplan worden bebouwd. Daarnaast dient 20% van het uitgegeven terrein te worden ingericht met groen en eventueel sierwater. Het overige onbebouwde gedeelte eigen terrein zijn verkeersruimte en parkeerplaatsen. De bouwhoogte varieert van maximaal 19 tot 35 meter met een floor space index van 1,0 tot 1,5. Langs de Einsteinweg (A10) is een kantorenlocatie opgenomen met een bouwhoogte van maximaal 70 meter bij een bebouwingspercentage van 75% en een minimale floor space index van 1,5.

Bestemmingsplan Westhaven e.o. uit 1998 (Sloterdijk II & Vervoerscentrum)

De Westhaven en omgeving vormen het centrale deel van Westpoort en is representatief voor het karakter van dit havengebied. De deelgebieden Sloterdijk II en het Vervoerscentrum vallen onder dit bestemmingsplan. De meeste

bedrijven behoren tot sectoren als distributie, overslag, opslag (onder andere cacao), intermodaal transport, en grafisch werk. In het bestemmingsplan heeft het bedrijfsareaal de hoofdbestemming van handel en bedrijf gekregen. De bestaande activiteiten passen in deze bestemming. Maximaal 75% van de terreinen mag worden bebouwd. Daarnaast dient ten minste 0,5% van de uitgegeven terrein dient te worden ingericht met groen en maximaal 10% van de gronden mag aangewend worden voor water. De onbebouwde kaveldelen zijn bestemd voor laden en lossen en parkeren. De bouwhoogte varieert tussen 40 meter en 70 meter. Op de hoek Basisweg Radarweg is een kantorenbestemming opgenomen met een bouwhoogte van maximaal 90 meter, een bebouwingspercentage van 80% van de kavel en een minimale floor space index van 1,5.

Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam uit 1938 (Sloterdijk III)

In het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP) uit 1938 werd de ontwikkeling van het havengebied gedeeltelijk nog schetsmatig aangegeven. Formeel is het AUP het geldende bestemmingsplan voor Sloterdijk III, exclusief het deelgebied van de RWZI Amsterdam West waarvoor recent een nieuw bestemmingsplan is gemaakt. De bestemming in het AUP is *toekomstige havenuitbreidingen*. Sinds januari 2003 is er een voorbereidingsbesluit van kracht voor een periode van twee jaar. Dat betekent dat er nu al geanticipeerd kan worden op een nieuw te maken bestemmingsplan. Deze visie vormt daarvoor het kader.

Bestemmingsplan RWZI Amsterdam West uit 2001 (Sloterdijk III)

In januari 2001 heeft de gemeenteraad definitief besloten tot de bouw van een nieuwe rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) in Sloterdijk III Noord op een terrein aan de Aziëhavenweg nabij de Afvalverwerkingsinstallatie (AVI). De bestaande RWZI's Oost op het Zeeburgereiland en Zuid aan de Spaklerweg kunnen hiermee op termijn gesloten worden. Het programma van de nieuwe RWZI

bestaat uit rioolwaterzuiveringsinstallaties met dienstgebouwen en bijbehorende nutsvoorzieningen. De nieuwe RWZI zal zo worden ontworpen dat de geuruitstoot tot een minimum wordt beperkt. Een voorwaarde hiervoor is dat een deel van de installaties wordt afgedekt. De maximale bouwhoogte van het complex is 35 meter. Dit bestemmingsplan is in 2003 vast gesteld.

Stedenbouwkundig Programma van Eisen Sloterdijk III uit 1995

Er zijn in het SPvE Sloterdijk III drie zones onderscheiden:

- *Westrandwegzone*: langs beide zijden hoogwaardige bedrijfspaviljoens met een zekere aandeel van max. 30% kantoorvloer of showrooms; er kan onderscheid worden gemaakt tussen zichtlocaties bij de afritten en overige plaatsen langs de weg. (max. bouwhoogte 30 meter, dit is tevens richthoogte, max. bebouwingsoppervlak zuidelijk deel 75% en noordelijk deel 60%, max. fsi 0,5 – 1)
- *Verlegde Noordzeewegzone*: distributiebedrijven langs de zuidzijde van de weg en lichte industrie langs de noordzijde van deze weg en aan de Aziëhavenweg (max. bebouwingshoogte noordelijk deel 15 -20 meter en zuidelijk deel 20- 30 meter, max. bebouwingsoppervlak zuidelijk deel 60% en noordelijk deel 75% max. fsi 0,5 – 1)
- *Zuidrand*: lichte industrie, handel en perifere detailhandel, bijv bedrijven met volumineuze goederen als auto's, boten, caravans en bouwmarkten; deze zone is ook georiënteerd op het destijds geplande NS-station Geuzenveld en eventuele kantoorontwikkeling in Geuzenveld-Noord, in combinatie met recreatief gebruik van de Brettenzone (max. bebouwingshoogte 15 – 20 meter, max. bebouwingsoppervlak 75%, max. fsi 0,5 – 1)

Er wordt in het SPvE zeer beperkt ingezet op kantoorachtige vestigers in Sloterdijk III. Voor Sloterdijk III betekent dit dat als bestemming wordt uitgegaan van bedrijven met maximaal 30% kantooroppervlak per vestiging. Waarbij in geval van specifieke

zichtlocaties (Westrandwegzone), als voorwaarde gesteld wordt dat die 30% ook bij benadering gehaald moet worden en dat extra eisen gesteld worden aan de vormgeving van het pand. Sloterdijk III Noord voorziet in kavels groter dan 5.000m² voor grote en zeer grote vestigers. Sloterdijk III-Zuid en Oost voorzien in kavels kleiner dan 2.500m² voor kleinere vestigers. Dit SpvE is vastgesteld in de Amsterdamse gemeenteraad.

Stedenbouwkundig Plan Sloterdijk III - Oost uit 1996

Het Stedenbouwkundig Plan (SP) voor Sloterdijk III-Oost is een nadere uitwerking en aanpassing van het SpvE Sloterdijk III uit 1995.

Autobedrijven worden gesitueerd langs de westelijke rand van de Australiëhavenweg, die daarom 'autoboulevard' wordt genoemd. De oost-west-gerichte hoofdas is de centrale ontsluitingsas of 'ruggegraat' van Sloterdijk III Oost. In het 'laanprofiel' is in het midden van de weg een dubbele rij bomen en een parkeerstrook opgenomen. Zijstraten krijgen geen bomen. Aan de hoofdas zijn ook de functies horeca en een benzinepomp gesitueerd en verbindt de drie deelgebieden (clusters) K, L en M van Sloterdijk III Oost met elkaar. Het aandeel kantoorfunctie in deze zone zal, evenals in het gehele gebied, maximaal 30% van het totaal gebouwd bvo per kavel c.q. vestiging mogen zijn. Voor deze zone wordt aanbevolen dit percentage ook werkelijk te realiseren. Voor de bebouwing van de kavels is per uit te geven deel een minimum floor space index van 0,5 aangegeven. Een maximum per uit te geven kavel hoeft niet te worden gesteld. Voor de bouw kavels (met uitzondering van L1) geldt voor het bebouwingspercentage een minimum van 50% en een maximum van 75%, berekend per uit te geven kavel en tevens gekoppeld aan de bedrijfsvestiging. Er wordt met vier typen kavelbegrenzings gewerkt. Ook is er ruimte gereserveerd voor een nieuwe spoorboog tussen de Haarlemlijn en de Zaandamlijn.

2.4 Veranderend perspectief voor de Sloterdijken

Westrandweg

In 1991 heeft het kabinet besloten tot de aanleg van de Westrandweg (A5) tussen Schiphol tot en met de 2^e Coentunnel. Er is in 1993 gekozen voor het tracé 'alternatief I hoge ligging' uit de Projectnota, Milieueffectrapport De Westrandweg. De Westrandweg is in dit voorkeursalternatief gelegen op een dijktafval met uitzondering van het deel ter hoogte van de Basisweg waar de Westrandweg vanwege ruimtegebruik op kolommen staat. In 1997 is door Rijkswaterstaat nog een aanvullend plan gemaakt voor de landschappelijke inpassing van de weg. De aanleg van de Westrandweg en de 2^e Coentunnel is voorzien tussen 2006 en 2011. Dat betekent dat de Westrandweg in 2011 in gebruik genomen zou kunnen worden.

Het Structuurplan Amsterdam *Kiezen voor stedelijkheid* (Amsterdam, 2003) kiest, mede op grond van een nadere studie door bureau West 8 naar de landschappelijke inpassing van de Westrandweg, voor een Westrandwegafslag in de Osdorper Bovenpolder (in afwijking van het RWS-ontwerp) en vraagt extra aandacht voor fiets- en waterviaducten in het tracé. Voor dit westelijk deel van Amsterdam is een Structuurplanuitwerking gepland, waarin de ontwikkeling van dit deel van Amsterdam –inclusief de inpassing van de Westrandweg– nader wordt uitgewerkt.

Structuurplan Amsterdam 'Kiezen voor stedelijkheid'

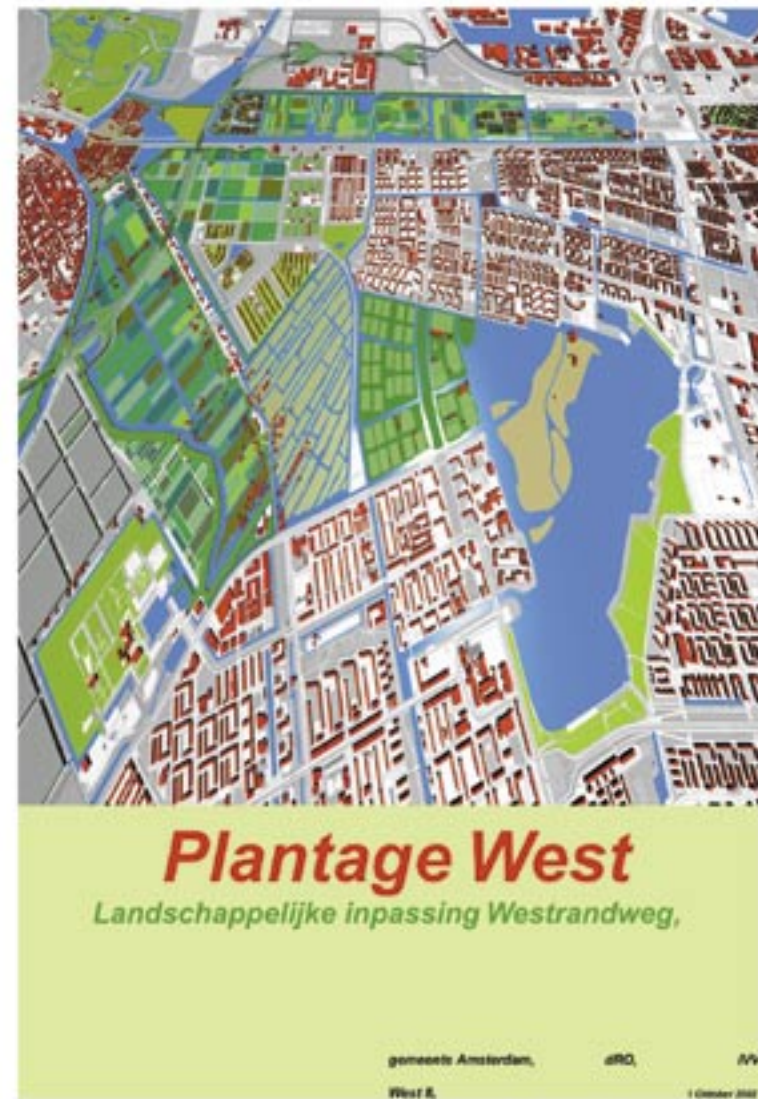
In het Structuurplan zijn voor de Sloterdijken een aantal in studie zijnde infrastructurele reserveringen opgenomen, namelijk:

- een nieuwe Haarlemmerweg ten zuiden van Sloterdijk III tussen de Seineweg en Halfweg (om de kern van Halfweg heen)
- spoorboog Haarlem – Zaandam

- Westrandrail (de Westrandrail is gekoppeld aan een mogelijk bouw van een tweede Schipholterminal tussen de 4^e en 5^e baan; met de Westrandrail kunnen de goederentreinen om de Amsterdam-West heen geleid worden, zodat er in het bestaand stedelijk gebied minder milieuhinder is; de Westrail kan natuurlijk ook voor personenvervoer ingezet worden)
- Westrandweg (met afslag in Haarlemmermeer in plaats van bij Haarlemmerweg).
- Voltooien Ringmetrolijn tussen isolatorweg en Amsterdam CS Sloterdijk I is en blijft op termijn een *stedelijk bedrijventerrein*, dat wil zeggen een bedrijventerrein met een stedelijke uitstraling met vooral bedrijven in milieuklasse III & IV en maximaal 30% kantooroppervlak per vestiging. Er wordt niet gewoond. Teleport en de Alfariehoek valt binnen het milieutype *grootstedelijk werken*, dat betekent dat het hier een intensiever (kantoorrijker) werkgebied omvat rondom het multimodaal verkeersknooppunt station Sloterdijk met een (boven)regionale uitstraling. Ook hier wordt niet gewoond. Sloterdijk II, het Vervoerscentrum en Sloterdijk III vallen in het structuurplan onder het grootschalige werkgebied Westpoort met bedrijven tot milieuklasse V en maximaal 30% kantoorvloeroppervlak per vestiging. De noordrand van de Brettenzone blijft buiten de Hoofdgroenstructuur waarmee ze op te vatten is als lange termijn reservering voor bedrijven. Het Structuurplan geeft aan dat er in Westpoort, inclusief de Sloterdijken, ruimte moet blijven voor grootschalige, milieuhinderlijke bedrijven. Er is, bovenop de autonome groei, ruimte nodig voor het verplaatsen van niet mengbare functies uit de transformatiegebieden zoals b.v. de noordelijke IJ-oever en Amstel I. Intensivering en optimalisering in de Sloterdijken en Westpoort, zijn daarom noodzakelijk om ruimte te winnen. Het structuurplan kondigt een structuurplanuitwerking aan voor

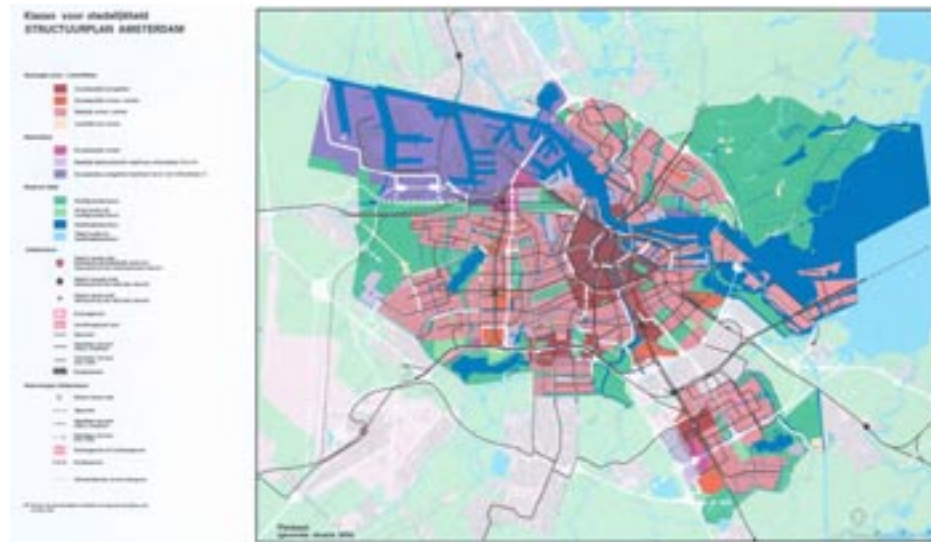


Plan voor landschappelijke inpassing Westrandweg (RWS, 1997)



*Ontwerpstudie landschappelijke inpassing Westrandweg
(West 8 i.o.v. gemeente Amsterdam, 2002)*

de Westrand van Amsterdam, met de deelgebieden westelijke polder, Brettenzone, Geuzenbos met de groenzone Spaarnwoude Houtrak-Westpoort. In deze Structuurplanuitwerking moeten onder andere de locatie van een afslag van de Westrandweg, extra ruimte voor bedrijventerreinen en een ontwikkelingsstrategie voor de groen- en waterstructuur worden bepaald.



Visie Teleport (oktober 2001)

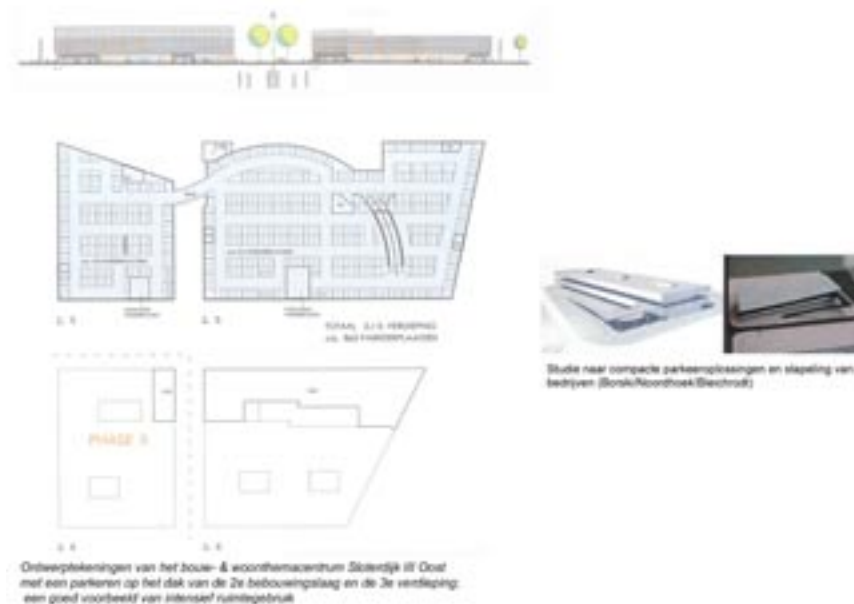
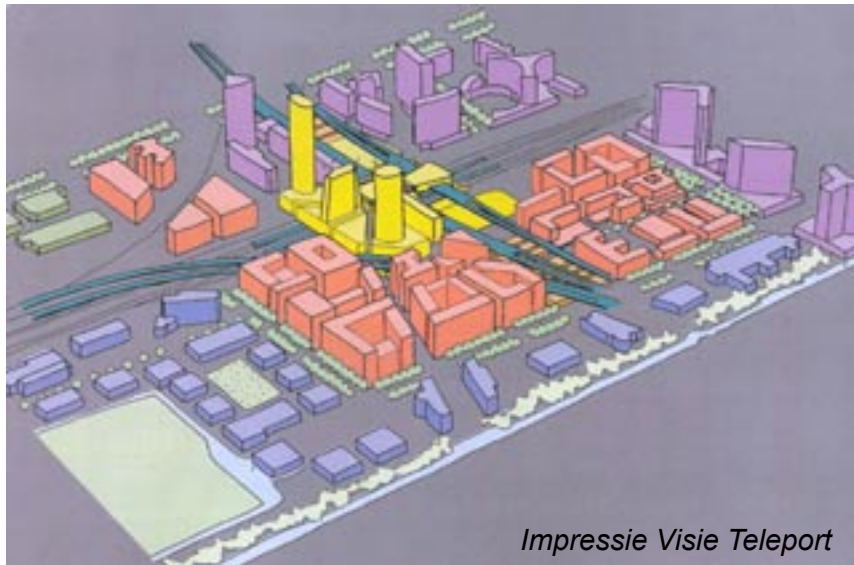
De Visie Teleport doet voorstellen om de vervoersknoop bij station Sloterdijk beter te laten functioneren als hart van Teleport en zet in op een intensievere bebouwingsopzet met meer functiemenging en een heldere stedenbouwkundige structuur. De volgende lagen zijn onderscheiden:

- Vervoersknoop
- Grid
- Randen
- Ontsluitingsstructuur & groen

De visie stelt een verplaatsing van het uit te breiden bus- en tramstation voor van het Orlyplein naar het Carrascopein onder de kolommen van de spoorlijnen. Door deze verplaatsing ontstaat er ruimte voor een echt voetgangersplein en het toevoegen van bebouwing en extra voorzieningen (supermarkt, sport, congres, leisure) om de levendigheid en sociale veiligheid in het gebied te verhogen. Er wordt ingezet op forse hoogbouw aan het plein in het hart van Teleport.

Rondom het station wordt een gridstructuur voorgesteld met compacte en flexibele kavels. Zo ontstaat een rasterstructuur met stedelijke wanden van gemiddeld 35 meter (fsi van 4 – 6). De ruimte onder de spoorviaducten met een vrije hoogte van circa 9 meter worden bestemd voor kleine bedrijfsunits, geschikt voor starters, kunstenaars en bijvoorbeeld ook een tandartspraktijk. De openbare en private buitenruimte wordt met deze visie beperkt en vereenvoudigd. Het karakter van de straten wordt hard en stenig met, waar mogelijk, rijen bomen. De oever van de Haarlemmervaart kent een ecologische inrichting met een circa 8 meter brede strook kruipvegetatie, een wandelpad en waterlelies in de vaart.

De visie is vastgesteld. De mogelijkheden voor de verplaatsing van het busstation zijn onderzocht.



Stedenbouwkundig advies Bouw- & woonthemapcentrum Sloterdijk III Oost (november 2002)

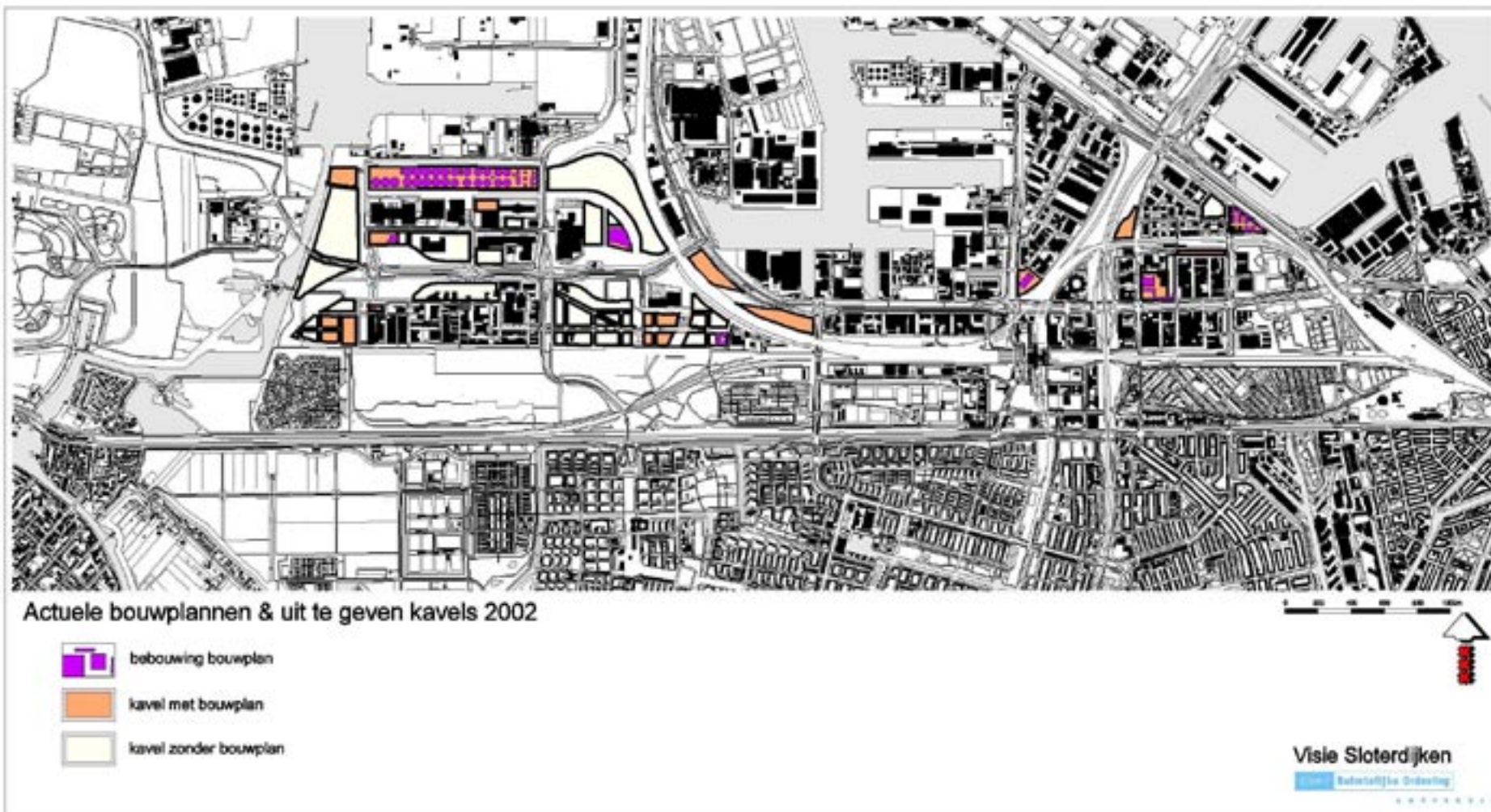
Voor de kavels L3 t/m L6 is een stedenbouwkundig advies met programmatische en ruimtelijke randvoorwaarden opgesteld. Met deze randvoorwaarden kan de ontwikkelaar voor deze kavels een bouwplan voor een bouw- en woonthemapcentrum ontwikkelen. In dit advies worden de doelen ten opzichte van het SP Sloterdijk III Oost uit 1996 flink bijgesteld op de volgende punten. Er wordt ingezet op clustering van bedrijven en PDV-winkels in de bouw- en woonsector, waardoor de dichtheid omhoog kan en van een collectieve parkeervoorziening gebruik gemaakt kan worden. Inzet is een 2-laags parkeerdek op het dak van de bebouwing op kavels L3 en L5. Er wordt gestreefd naar een fsi van 2. Hiermee wordt dus ingezet op het (bijna) volledig bebouwen van de kavels in 2 bebouwingslagen.

Actuele bouwplannen

Recent en parallel aan het opstellen deze visie gaan de ontwikkelingen in de Sloterdijken gewoon door. Verschillende bouwplannen zijn recent ontwikkeld en in sommige gevallen is reeds met het bouwen gestart. Voorbeelden van actuele bouwplannen in de sloterdijken zijn:

- RWZI West
- Tijnmuiden (bedrijven)
- Millennium Tower
- Gielissen
- Westcenter (bedrijven, kantoren, hotel en Mac Donalds)
- Bouw- en woonthemapcentrum
- De Schil (bedrijven)

De bijgevoegde kaart geeft een indruk van de nog niet uitgegeven kavels en kavels met een bouwplan (in ontwikkeling) in de Sloterdijken. Voor zover beschikbaar zijn ook de gebouwen uit de bouwplannen ingetekend, met de bouwplannen die op korte termijn zijn voorzien.

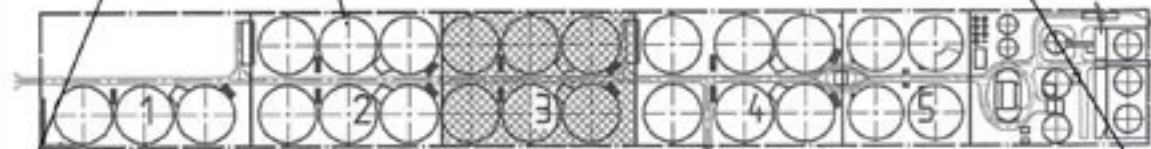




Bouwplan Gielissen (impressie)



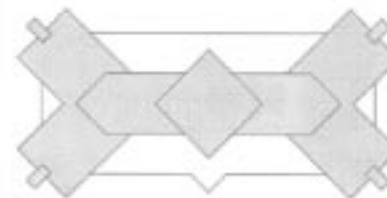
Bouwplan Westcenter



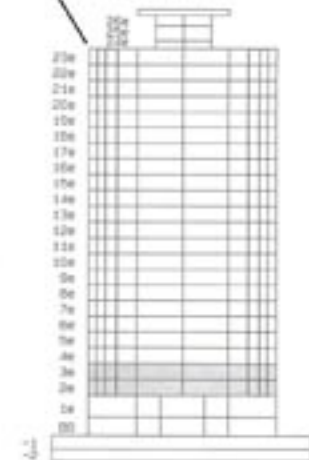
Bouwplan RWZI Westpoort



Bouwplan Tijnmuiden



Bouwplan Millenium Tower



2.5 Conclusie

Voor de deelgebieden Sloterdijk I en III zijn de bestemmingsplannen sterk verouderd ten opzichte van de actuele situatie en de huidige ontwikkelingen. Veel wordt gerealiseerd middels de artikel 19 procedure uit de wet op de Ruimtelijke Ordening. Ook het SpvE Sloterdijk III uit 1995 en het SP Sloterdijk III Oost lijken ten dele al weer verouderd, vooral als het gaat om de verhoging van de bebouwingsintensiteit die hier gewenst is. De druk vanuit de kantorenmarkt om extra kantorenlocaties vraagt met name voor Sloterdijk I en Sloterdijk II om een standpuntbepaling over waar en in welke hoogte kantoren of hotels zijn gewenst.

De opkomst van de 'vrijtijds- en cultuurindustrie' met bouwaanvragen in Sloterdijk I, II en het Vervoerscentrum vragen om stellingname.

Het Structuurplan Amsterdam (2002) en de geplande aanleg van de Westrandweg laten een ander licht op het gebied doen schijnen waarin de autobereikbaarheid verbetert en de gebieden geïntensiveerd en geoptimaliseerd dienen te worden.

Deze nieuwe trends en een veranderde ruimtelijke opgave vragen om een antwoord. Dit antwoord wordt in het volgende hoofdstuk, Visie, gegeven. Deze visie is het nieuwe ruimtelijk en functionele kader voor de Sloterdijken. In hoofdstuk 5, strategie en vervolg, is aangegeven in hoeverre deze visie afwijkt van de vigerende plandocumenten en wat de consequenties daarvan zijn.

3 VISIE

3.1 Hoofdlijnen

Deze paragraaf stipt kort de relatie tussen de Sloterdijken en hun omgeving aan en beschrijft vervolgens de hoofdlijnen van de visie voor de Sloterdijken aan de hand van drie hoofddoelstellingen.

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 en Teleport 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.

Dit maakt dat er voor een lange periode een groot contrast tussen de westelijke tuinsteden en het werkgebied zal blijven bestaan. Teleport kan zowel voor het werkgebied als voor de buurten ten zuiden van de Haarlemmertrekvaart als een stedelijk koppelgebied gaan werken. En verder vormen de groene strip van Westerpark tot Brettenzone en de Haarlemmertrekvaart de grenszone met geheel eigen groene functies en voorzieningen en een sterke eigen contrasterende inrichting, waar mensen uit de aangrenzende gebieden gebruik van kunnen maken.

De drie hoofddoelstellingen:

- Optimaal benutten en optimaliseren bereikbaarheid
- Intensivering grondgebruik, functiemenging & strategische ruimtereservering
- Verbetering ruimtelijke karakteristiek van het gebied, de relatie met de stad en de kwaliteit van de openbare ruimte, met aandacht voor ecologie en waterberging

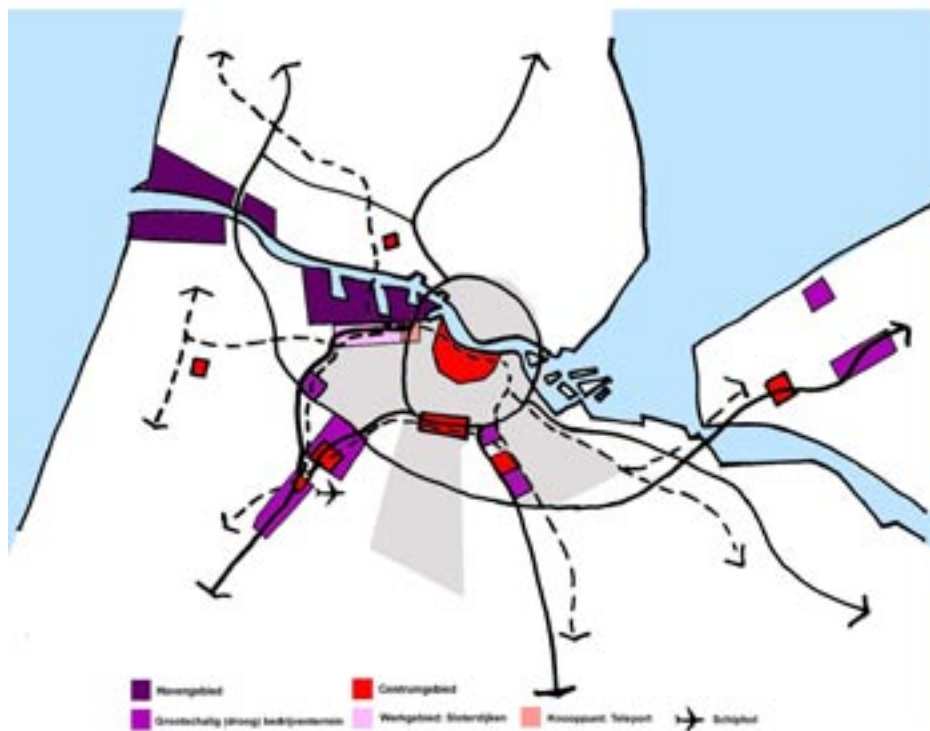
Optimaal benutten & optimaliseren bereikbaarheid

Met de komst van de Westrandweg, inclusief 2^e Coentunnel, verandert de positie van de bedrijvenstrook de Sloterdijken in de stad én de regio. De ingebruikname van deze rijksweg A5 is gepland in 2011. 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. 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 Isolatorweg en dicht bij de vooroorlogse stad. De extensievere typen werkgebied liggen verder van deze openbaar vervoersknooppunten en de woongebieden. Daarnaast behelst de visie verbeteringen in het fietspadennet en veronderstelt het een verbetering van het openbaar vervoer in de Sloterdijken.

Intensiveren grondgebruik, functiemenging & strategische ruimtereservering

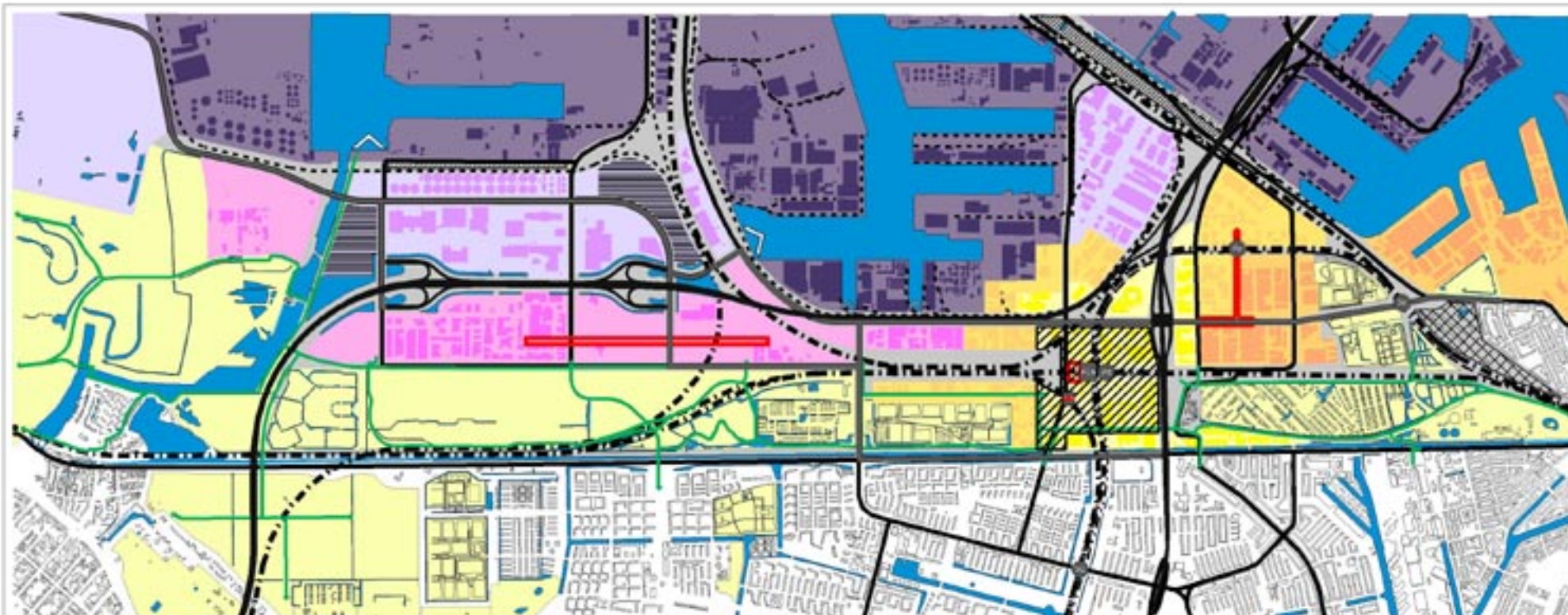
De Sloterdijken, het havengebied en Teleport blijven ook op de lange termijn grootschalige werkgebieden met veel ruimte voor bedrijven die milieuhinder veroorzaken en met een milieucontour over dit hele gebied die de woonfuncties –op bedrijfswoningen na- uitsluit.



Ligging Sloterdijk in Noordvleugel



Ligging Sloterdijk in Amsterdam



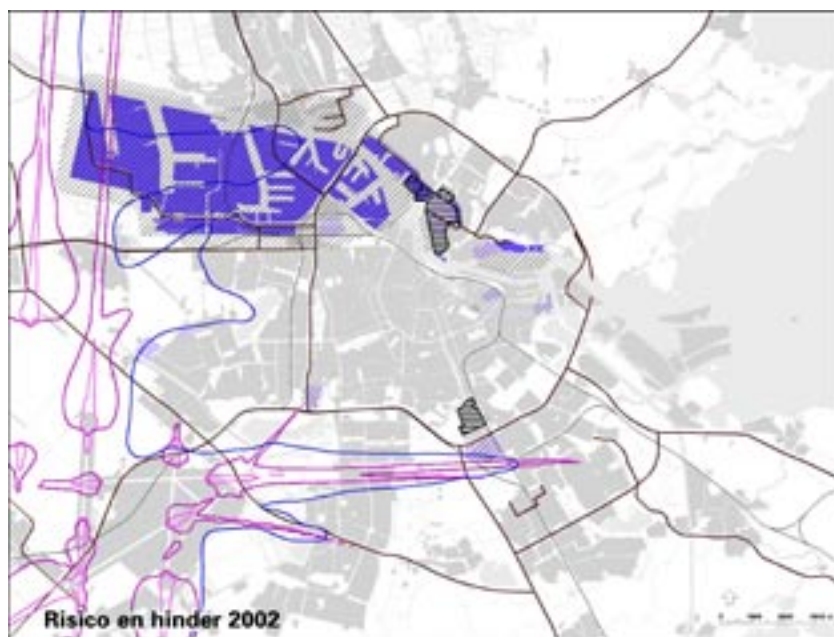
VISIE SLOTERDIJKEN (2030)

	snelweg		grootschalig werkgebied, havengebonden industrie en overslag		water
	regionale hoofdweg (2x2 baans)		grootschalig werkgebied, distributie/transport & industrie		groen
	hoofdweg (2x1 baans)		grootschalig 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 grootschalige culturele, vrijetijds- en publieksvoorzieningen		strategische reservering voor (verplaatsing) grootschalige bedrijven
	N.S. - station				nieuwe stadswijk

Visie Sloterdijken

[Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed](#)

2019-2020



Milieuhinderzones Amsterdam (uit Ontwerp Structuurplan Amsterdam, 2002)

Dat neemt niet weg dat er ook als werkgebied fors geïntensiveerd en geoptimaliseerd moet worden om de groengebieden in en om Amsterdam zoveel mogelijk te sparen. Daarom wordt in een aantal zones van dit grootschalige niet-woongebied ingezet op menging van werkfuncties met publieksaantrekkende culturele en leisurevoorzieningen, die moeilijk te mengen zijn met

woningen. Dit kan bovendien de levendigheid, leefbaarheid en sociale veiligheid in het gebied te vergroten en zorgen voor een efficiëntere benutting van parkeervoorzieningen.

De Sloterdijken worden ingedeeld in een aantal zones met verschillende milieutypen. Deze milieutypering 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 (tot 3000 m²), te mengen met laagwaardige publieksgerichte culturele en leisurevoorzieningen. De kavels kunnen hier intensiever bebouwd worden; het gedeeltelijk parkeren in de openbare ruimte blijft.

Rond station Sloterdijk ontwikkelt het hart van Amsterdam-Teleport. Hier wordt aangestuurd op een grootstedelijk werkgebied met hoge kantoor- en hoteltorens én hoogwaardige publieksvoorzieningen (in het hart) in hoge bebouwingsdichtheden.

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. De kavels worden zoveel mogelijk geheel bebouwd en parkeren vindt steeds meer in pandig plaats. Door hier het publieksgerichte programma te weren, kan dat programma juist in de daarvoor bestemde milieus landen.

Sloterdijk III Zuid biedt in aansluiting op haar huidig profiel nieuwe ruimte voor kleinschalige bedrijven met kavels tussen de 300 – 3000 m². De bouw kan intensiever dan gebruikelijk door een hoger bebouwingspercentage van de kavel te eisen en door

parkeer plaatsen in de openbare weg te delen en voor meerdere initiatieven gezamenlijk op te lossen en door het parkeren waar mogelijk ook inpandig of met dubbel grondgebruik op te lossen.

Hetzelfde geldt voor Sloterdijk III Oost, dat bovendien ruimte biedt aan thematische geclusterde bedrijvigheid, met een beperkte ruimte voor publieksgericht programma zoals perifere detailhandel. De autoboulevard en het bouw- en woonthemacentrum die in ontwikkeling zijn illustreren dit principe. Clustering versterkt de identiteit van het deelgebied en kan door het delen van voorzieningen en parkeren de bebouwingsdichtheid verhogen.

Sloterdijk III Noord en het Vervoerscentrum bieden ruimte voor grote logistieke en industriële bedrijven. De grote kavels (circa 5.000 m² en groter) lenen zich door hun maat voor stapelexperimenten met distributieloodsen en een tweede maaiveld. In deze visie (Sloterdijk III Noord) liggen twee grote kavels (van ruim 10 ha) als strategische reservering bijvoorbeeld 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, Amstel I bij de Duivendrechtse vaart. 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.

Deze milieutypering en de strategische reserveringen vragen om een selectief uitgiftebeleid van de gemeente Amsterdam. Bij vestigingsaanvragen zou Amsterdam ook moeten overwegen om initiatieven door te sturen naar buurgemeenten met name Almere en Haarlemmermeer.

Versterken karakteristiek stadsbeeld & kwaliteit buitenruimte

De Sloterdijken vormen een grootschalige bedrijvenstrook gelegen tussen het Westelijk havengebied in het noorden, de Brettenzone en de Westelijke Tuinsteden in het zuiden, recreatiegebied Spaarnwoude in het westen en de Spaarndammerbuurt en het Westerpark in het westen. Door de aanleg van de Westrandweg en de Hemboog worden de Sloterdijken en Teleport beter zichtbaar en beleefbaar; het gebied komt nadrukkelijker in de stad en de regio te liggen. De Sloterdijken en de havengebieden, havens, de ruige Brettenzone en 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 dit werkgebiedencomplex 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 Westpoort en de Sloterdijken.

Door de intensivering zal het areaal buitenruimte in de Sloterdijken afnemen. Naast schaal en skyline zullen de randen, de industriële lanenstructuur en een aantal 'concentratieplekken' daarom voor een belangrijk deel de identiteit bepalen. Ten zuiden van het gebied ligt de Brettenzone. Een uitbreiding van de fietspadenstructuur maakt het gebied toegankelijker, en verbetert de verbindingen met Sloterdijk en de westelijke tuinsteden. Aan de noordrand van het gebied liggen de grote

havenbekkens. Een goed doorzicht op de West- en Hornhaven en Amerikahaven vanaf diverse routes versterkt de identiteit en het gewenste stedelijk beeld. Aan de zuidpunten van deze havens worden eenvoudige verblijfsplekken gemaakt van waaruit de passant of gebruikers van het gebied van het havenzicht kunnen genieten.

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 iepenrijen. Deze karakteristieke laanprofielen (soms 4 tot 6 rijen bomen) dienen behouden en waar nodig hersteld te worden. De groene industriële lanen geven kleur aan de verder stenige Sloterdijken.

Tot slot roept de visie om een drietal 'concentratieplekken' in de openbare ruimte te ontwikkelen. Dit zijn 'assen van grotere levendigheid' in het grootschalige niet-woongebied. Naast het Orlyplein op Teleport zijn dat het T-kruis Isolatorweg-Transformatorweg in Sloterdijk I en de oost-westas Sierenborch in Sloterdijk III - Oost; Deze concentratieplekken bundelen publiek aantrekkende voorzieningen, zoals showrooms, horeca en een bouw- en woonthemapcentrum. Ze vereisen een extra investering in de inrichting en het beheer van de openbare ruimte, met voldoende ruimte voor de voetgangers. Denk bij Sierenborch bijvoorbeeld aan een truckerscentrum, een horecagelegenheid of een modern bezinestation .

Verbetering ecologische structuur en waterstructuur

In de loop der jaren is de ecologische rijkdom van de Sloterdijken en het Westpoortgebied afgenomen. Als gevolg van de toenemende bebouwing en verkeer is het Westerpark met zijn directe groene omgeving een geïsoleerd gebied geworden en zijn Sloterdijk I, Teleport en Sloterdijk II in ecologisch opzicht niet meer van betekenis voor de stad. Bij Sloterdijk III en het veel

minder intensief bebouwde Westpoortgebied is dat anders. De volgende maatregelen dragen bij aan een duurzame ecologische structuur en maken vanuit dit gebied relaties met Geuzenbos en met de Brettenzone, gebieden met een bijzonder hoge natuurwaarde, mogelijk:

- een ecologisch verantwoorde inrichting van de spoortaluds;
- een ecologische inrichting van de waterlopen langs de Westrandweg en de aan te leggen waterbassins aan weerszijden van de aansluitingen.
- ecologisch beheer van de ruime profielen van de industriële lanen en maatregelen bij wegekruisingen;
- inrichtingsplannen voor de grote kavels ook vanuit ecologische doelstellingen opstellen;

Denk hierbij aan soorten als de Rugstreeppad, maar ook aan kleine zoogdieren en andere amfibieën en reptielen

Naast de ecologische betekenis die water kan hebben dient Sloterdijk III in de toekomst ook voldoende waterbergend vermogen te hebben. Twee nieuwe waterbassins gekoppeld aan de op- en afritten van de Westrandweg kunnen voorzien in voldoende extra water om de extra verharding te kunnen compenseren.

3.2 Infrastructuur

Eén van de hoofddoelstellingen van deze visie is het optimaliseren van de bereikbaarheid van de Sloterdijken, Teleport en het Westpoort gebied en het optimaal benutten van deze bereikbaarheid. Achtereenvolgens worden de ontwikkeling voor het hoofdwegennet, het onderliggend wegennet, het spoorwegen en metronet en het parkeerbeleid beschreven.

Hoofdwegennet

De Westrandweg (tracé volgens MER-tracébesluit Westrandweg 1991) verbindt het Westpoort gebied, de Sloterdijken en Teleport direct met het regionale en nationale achterland. Daarnaast draagt de Westrandweg –met de A9- bij aan de tweede ring rond Amsterdam, waardoor doorgaand en havenverkeer niet meer door de stad hoeft te rijden en de overbelaste A10 een meer stedelijke functie kan krijgen. De Noordzeeweg wordt daarvoor in noordelijke richting verlegd en vormt met de Basisweg en de Transformatorweg de oost-west slagader voor het autoverkeer door de Sloterdijken en Teleport. De Seineweg is de belangrijkste Noord-Zuid-wegverbinding.

De Westrandweg (en de tweede Coentunnel) zal naar verwachting in 2011 in gebruik genomen worden, waarmee de functie van de Haarlemmerweg als regionale verbinding Amsterdam-West-Haarlem/Kennemerland-Alkmaar (deels) wordt overgenomen. Hierdoor wordt de Haarlemmerweg, in overeenstemming de Ontwikkelingsvisie Parkstad, minder belast en kan de weg vanaf de Seineweg tot en met Halfweg een aangepast profiel krijgen met laanbeplanting. De Haarlemmerweg krijgt hier samen met de Haarlemmervaart weer een aantrekkelijke aanblik.

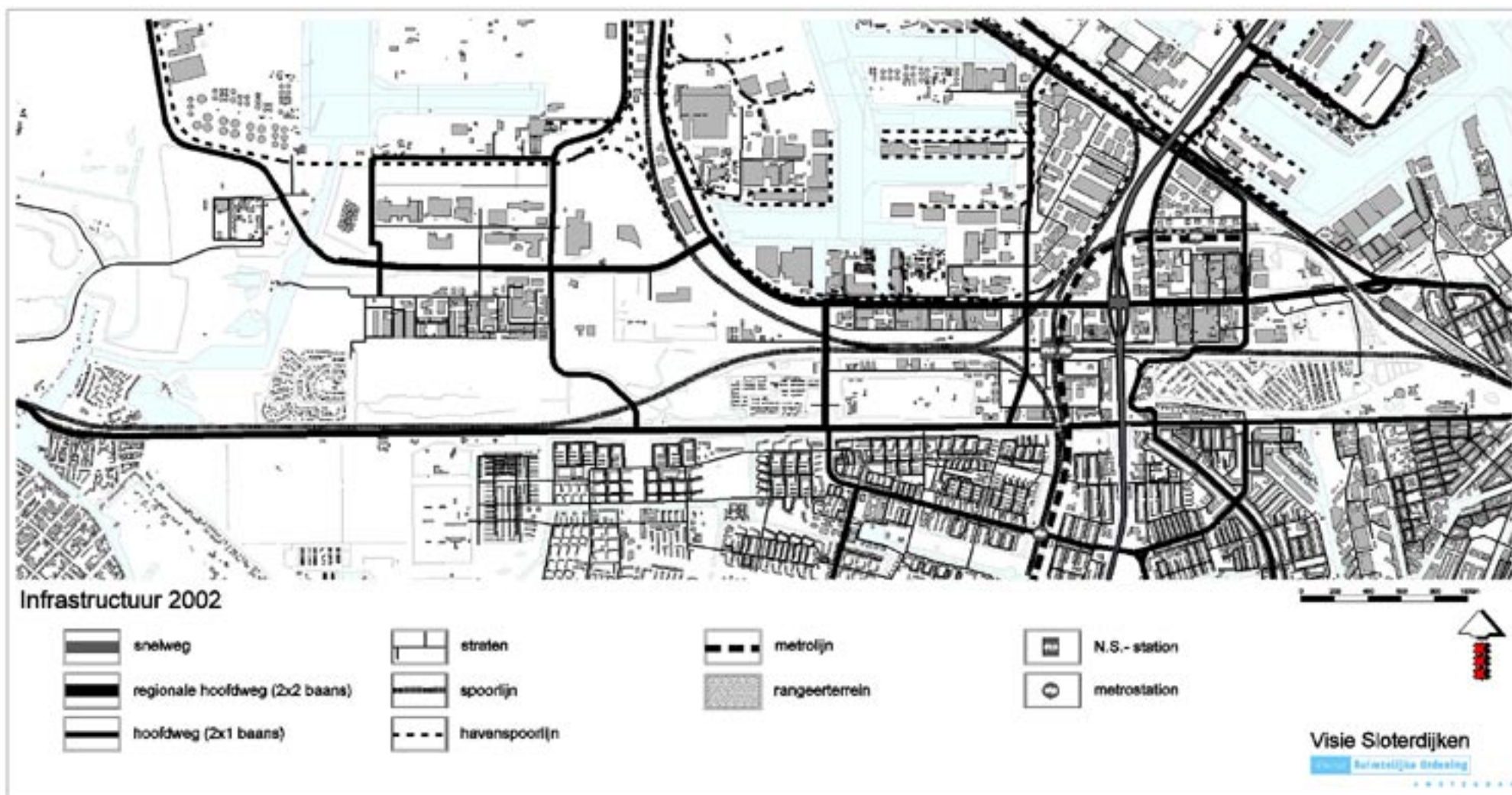
Om zowel het stedelijk verkeer als het verkeer dat naar de havens en de werkgebieden gaat af te kunnen wikkelen zijn naar

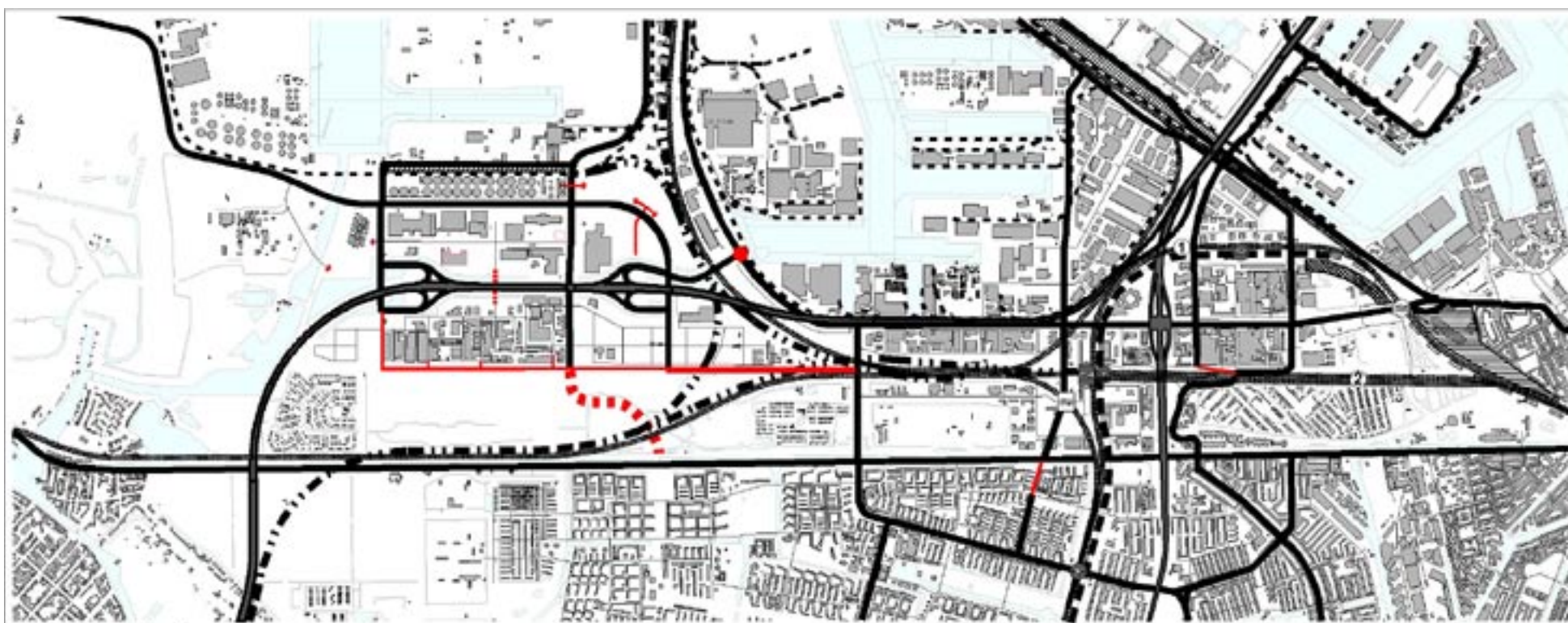
verwachting twee afslagen van de Westrandweg (volgens het MER-tracébesluit Westrandweg) in Sloterdijk III noodzakelijk. De westelijke afslag is met name bedoeld voor het verkeer naar Westpoort. De oostelijke afslag is vooral bestemd voor verkeer richting Teleport en de Westelijke Tuinsteden (Parkstad). Nader verkeerskundig onderzoek zal moeten uitwijzen of de veronderstelling dat het mogelijke programma in de Sloterdijken en omgeving twee afslagen in Sloterdijk III noodzakelijk maakt, terecht is. Indien dit onderzoek uitwijst dat één afslag zal volstaan heeft de oostelijk afslag de voorkeur, op grond van de stedelijk inbedding.

Een enkele aansluiting vanuit Parkstad op de oostelijke afslag van Westrandweg via de bestaande Basisweg en Seineweg lijkt onvoldoende. Daarom voorziet de visie in een aanvullende aansluiting van Parkstad op de Westrandweg middels een verbreding van de Theemsweg naar een doorgaande weg met 2 x 2 rijbanen, zodat dit de hoofdverbinding tussen Amsterdam-West (Parkstad) via de Seine- en Theemsweg naar de oostelijke afslag



Westrandwegontwerp RWS s.v.z. 2000



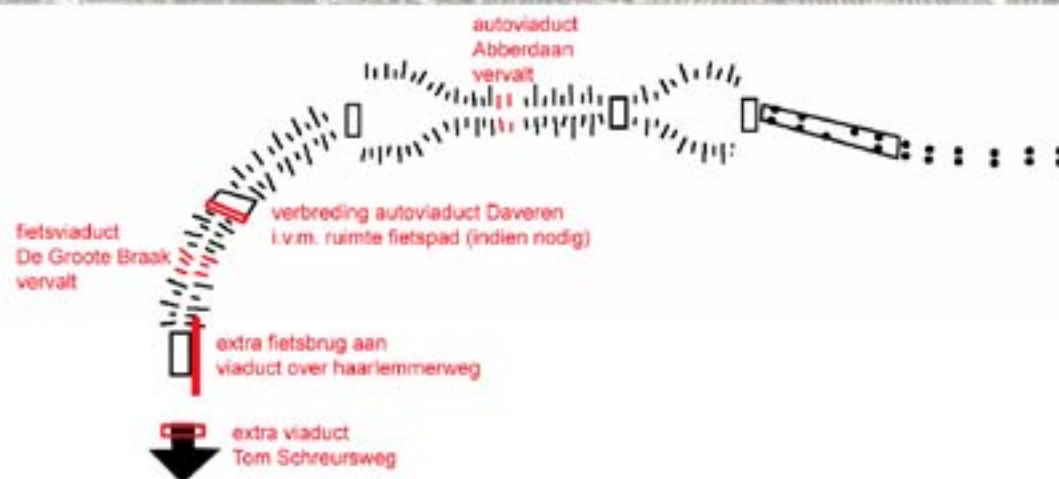
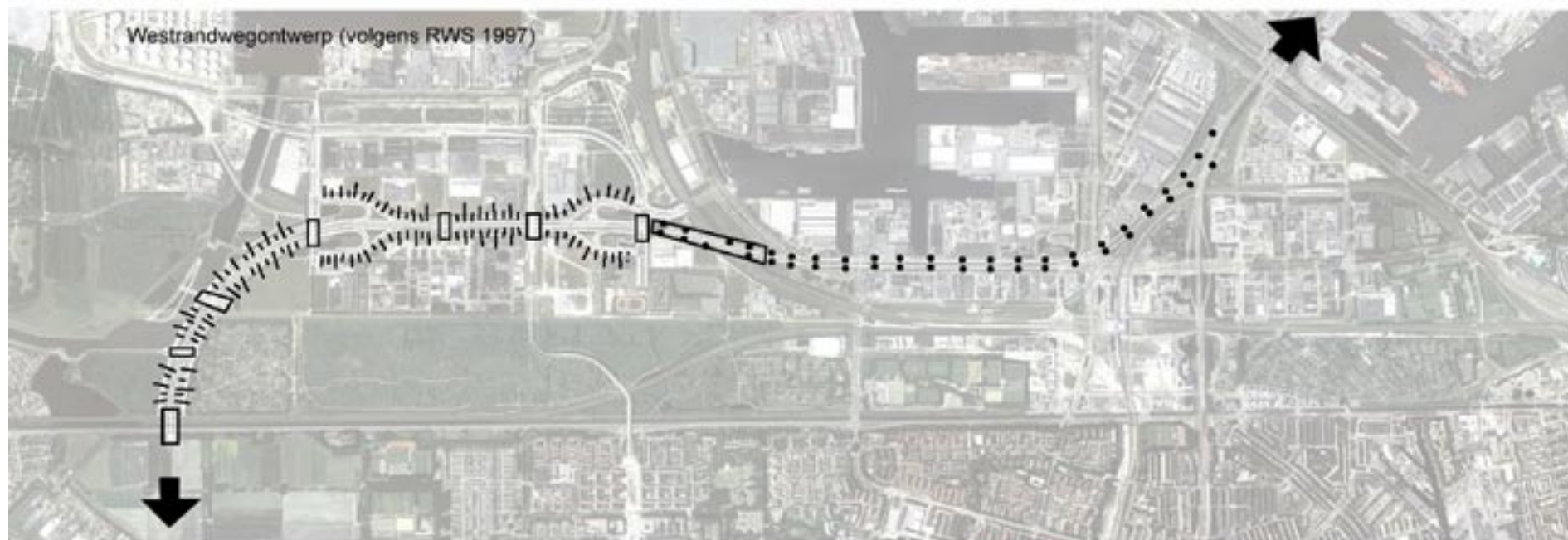


Visie infrastructuur 2030

	snelweg		straten		metro		zoeklocatie verstedelijking/ mogelijk op te heffen rangeertrein
	regionale hoofdweg (2x2 baans)		gewenste straten		reservering metrolijn		N.S. - station
	gewenste regionale hoofdweg		op te heffen straat deel (geen viaduct)		reservering opstelstroken metro		metrostation
	hoofdweg (2x1 baans)		spoorlijn		rangeertrein/ reservering rangeertrein		reservering N.S. - station
	gewenste hoofdweg		reservering spoorlijn		4 sporige westtak van Schinkel tot Zaanstraat		reservering metrostation
	op te heffen hoofdweg		havenspoorlijn		8 sporigheid Sloterdijk van Sloterdijk tot Zaanstraat		stroomlijnen Noordzeeweg - Transformatorweg

Visie Sloterdijk

[Ruimtelijke Ordening](#)



Voorstel aanpassing deel Westrandwegontwerp
volgens Visie Sloterdijken

van de Westrandweg wordt. In deze visie wordt voorgesteld om een deel van de primaire waterkering bij de Theemsweg te verplaatsen, zodat hier een 2 x 2 baans Theemsweg kan worden aangelegd en een vrijliggend fietspad over kop van de waterkering over de gehele lengte van de Brettenzone kan worden aangelegd.

Het is wenselijk dat de verbreding van de Theemsweg vooraf gaat aan de aanleg van de Westrandweg of tegelijkertijd daarmee plaatsvindt.

Voor deze verbreding van de Theemsweg zal een deel van de primaire waterkering bij de Theemsweg moeten worden verplaatst (zoals in het verleden reeds vaker is gebeurd). Hieraan gekoppeld wordt een nieuw vrijliggend fietspad over kop van de waterkering (met zicht in de Brettenzone) vanaf de Seineweg tot het fietspad Daveren, dat ook op de kop van de kering wordt gelegd.

De Australiëhavenweg lijkt mede door de verbreding – en doorgaand maken- van de Theemseweg (maar ook door het degraderen -en grotendeels weghalen- van de Abraham Kuijperlaan in Geuzenveld) op termijn als autoverbinding niet langer noodzakelijk, waardoor het natuurpark de Brettenzone autoluwer gemaakt kan worden.

In een verkeerscapaciteitsonderzoek voor de Sloterdijken, Westpoort en Teleport dat door de dienst Infrastructuur, Verkeer & Vervoer (dIVV) Amsterdam medio 2003 is gestart, wordt de noodzaak van de twee afslagen in combinatie met de gehele voorgestelde hoofdwegenstructuur nader onderzocht. Indien één afslag toch voldoende mocht zijn, gaat hier de voorkeur uit naar de oostelijke afslag omdat deze het beste aansluit op de Westelijke Tuinsteden en Teleport.

De filevorming op de Basisweg (riching Coentunnel) als gevolg van de te krappe capaciteit van de Coentunnel is nu een groot knelpunt in de autobereikbaarheid van Teleport en de Sloterdijken. Alleen de aanleg van de 2e Coentunnel lost dit probleem op.

Onderliggend wegennet

De stamweg van Sloterdijk III, de Noordzeeweg, wordt naar een noordelijkere locatie verlegd, omdat de Westrandweg (op een breed talud met kwelsloten) op de huidige locatie van de Noordzeeweg komt te liggen.

De visie gaat uit van handhaving van het huidige tracé Basisweg-viaduct-Noordzeeweg, met als gevolg dat er in de verbinding Basisweg/Noordzeeweg twee keer een bijna haakse knik zit. Het is wenselijk één knik eruit te halen door het viaduct te verschuiven, zodat de route Basisweg-Noordzeeweg meer gestroomlijnd wordt. Maar vanwege hoge kosten wordt hier voorlopig van afgezien.

Om binnen Sloterdijk III een heldere ontsluitingsstructuur te behouden en met name het zuidwestelijke deel van Sloterdijk III niet te geïsoleerd te laten liggen is in de visie een nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg (2 x1 rijbaan) Daveren ten zuiden van Sloterdijk III opgenomen. Zo wordt de grens tussen de zuidrand van Sloterdijk III en de Brettenzone door een nieuwe weg gevormd. Behalve een beter ontsloten Sloterdijk III – Zuid wordt de grens tussen het groengebied de Brettenzone en het werkgebied opnieuw vormgegeven. Het huidige fietspad Daveren komt daarbij óp de bestaande primaire waterkering, hetgeen de (recreatieve) fietser een aantrekkelijker zicht in de Brettenzone geeft. Voor een goede bereikbaarheid van Sloterdijk-III zuid is het optimaal als Daveren wordt aangelegd vòòr of tijdens de aanleg van de Westrandweg.

In deze visie wordt (in tegenstelling tot het Ontwerp Structuurplan Amsterdam) geen aanleiding gezien om de nieuwe Theemsweg ten zuiden van Sloterdijk III door te trekken richting het recreatiegebied Spaarnwoude 'om Halfweg heen', de Westrandweg-A9 verbinding vangt het regionale doorgaande

verkeer in de toekomst immers grotendeels op. In het talud voor de Westrandweg is het viaduct overigens nog wel meegenomen, deels voor de gewenste fietsverbinding en deels als (zeer) lange termijn reservering.

Voor Sloterdijk I stellen wij voor een directe wegverbinding tussen de Sloterdijkerweg en de Kabelweg te maken, waardoor ook hier een heldere carré-ontsluitingsstructuur ontstaat. De Kabelweg, waaraan meer kantoren wordt ontwikkeld, krijgt hiermee een belangrijkere interne en doorgaande functie.

Tot slot kan de relatie tussen Teleport en Geuzeveld worden verbeterd door het doortrekken van de Radarweg, die door het hart van Teleport loopt, over de Burgemeester Fockestraat naar de Burgemeester van de Vlughtlaan. Hiermee worden de voorzieningen van Teleport beduidend beter met de auto toegankelijk.

Spoorwegen, emplacements en metronet

In de visie zijn de volgende reserveringen voor het treinverkeer opgenomen:

Uitbreiding van het spooremlacement Nieuwe Hemweg en een nieuwe emplacement Aziëhavenweg, de aansluiting van het emplacement Aziëhavenweg op het Hemspoor en vervolgens op de Haarlemlijn richting CS, en omgekeerd een reservering voor aansluiting Haarlem op Hemlijn, een 4^e spoorbuis in de Hemtunnel met uitbreiding van het hemspoor met 2 sporen aan weerszijden, 4-sporigheid van de westtak (tussen Riekerpolder en Zaanstraat), mogelijkheid van 6-sporigheid of 8 sporigheid tussen Sloterdijk en Zaanstraat open houden, de Westrandspoorlijn (voor goederen zowel als voor personen) met een tracé direct langs de Haarlemlijn, de spoorboog Haarlem/Zaandam.

Voor het metronet is uitgegaan van het doortrekken van de metrolijn Isolatorweg-Amsterdam CS en extra keer- en opstelstroken tussen de Isolatorweg en de transformatorweg. De reserveringen komen overeen met de reserveringen

uit het structuurplan 2003, zijn kortgesloten met prorail en zijn gebaseerd op studies om de goederenbereikbaarheid en de personenbereikbaarheid te vergroten (MITstudie Goederenaanlanding Amsterdam, Benutten en Bouwen).

Ruimtelijke consequenties van de reserveringen

Voor het merendeel van de reserveringen is wel globaal de ruimte bepaald, maar is nog geen exact ontwerp gemaakt. Afstemming van het nieuwe kruispunt Seineweg-Theemsweg op de gereserveerde verbindingen Hemspoor-Haarlemlijn is noodzakelijk. Het is verstandig om in dat kader de ruimte van de Tippelzone niet te bebouwen of uit te geven.

De gereserveerde ruimte tussen de L- en de M-kavels in Sloterdijk III-oost maakt aansluiting van de boog op verschillende tracés van de Haarlemlijn mogelijk.

De 8-sporigheid is ter plekke van station Sloterdijk moeilijk inpasbaar. Dit wordt nader onderzocht, 6 sporigheid vanaf station Sloterdijk is inpasbaar.

Voor de viersporige westtak vraagt met name afstemming over de situatie rond de A10, ten Noorden van Teleport, aandacht.

Westrandrail, Haarlemlijn en Brettenzone

De visie gaat uit van een bundeling van de Westrandrail met de Haarlemlijn. Het meest reëel lijkt een zuidelijke ligging omdat er weinig financiële compensatie te vinden is voor het verleggen van de spoorbundel langs de waterkering. Een tracé voor de westrandrail dwars door de Brettenzone is ongewenst omdat de Brettenzone daar te zeer door versnippert.

OV-bereikbaarheid

De OV-bereikbaarheid van Teleport, Sloterdijk I & II en de Alfaridiehoek neemt toe door de aanleg van de Hemboog met overstapstation en het sluiten van de 'kleine ring' (de metroringlijn). Hierdoor neemt de betekenis van de

vervoersknoop op Teleport toe en is metrostation Isolatorweg op termijn geen eindstation meer. De locaties Transformatorweg en Haarlemmerplein lenen zich dan voor nieuwe metrohaltes, waarbij het metrostation Transformatorweg, gecombineerd met de mogelijke sanering van het huidige emplacement Zaanstraat, gepaard kan gaan met een binnenstedelijke ontwikkeling naar een gemengde stadswijk.

Deze verbeterde OV-bereikbaarheid, en de nabijheid van de bestaande (woon)stad maakt Sloterdijk I aantrekkelijker voor een grotere menging en meer stadsgeoriënteerde activiteiten. Zie hiervoor ook de paragraaf milieutypen & programmering.

Daarnaast blijkt dat het openbaar vervoer naar de randen van Teleport, het Vervoerscentrum en Sloterdijk III niet voldoet. De huidige buslijn is te beperkt, waardoor sommige bedrijven zelf al voor aanvullend vervoer (bussen) naar station Sloterdijk zorgen. Hier wordt aanbevolen om op korte termijn in samenwerking met het GVB en de bedrijven in het gebied een aanvullend openbaarvervoersplan voor de Sloterdijken, Teleport en Westpoort te ontwikkelen. Er kunnen bijvoorbeeld extra bussen in de spitsuren worden ingezet, die in overleg met de bedrijven in bepaalde routes tussen het station Sloterdijk en de deelgebieden rijden.

Optimaal benutten bereikbaarheid

De verbeterde aansluiting op het nationale wegennet door de Westrandweg komt het functioneren van de havens en het werkgebied ten goede. Voor het optimaal benutten van deze bereikbaarheid is het essentieel om vast te houden aan een duidelijk onderscheid tussen locaties die een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer hebben (Teleport, Sloterdijk I, het oostelijk deel van Sloterdijk II Zuid, Sloterdijk II Noord en Alfadriehoek) en gebieden die vrijwel uitsluitend voor auto- en vrachtverkeer bereikbaar zijn (Sloterdijk III, het westelijk deel van Sloterdijk II Zuid en het Vervoerscentrum).

Dit onderscheid vormt de onderbouwing voor de voorgestelde programmering. Een Verkeerscapaciteitsstudie voor de Sloterdijken en Teleport en omgeving, die door dIVV in voorjaar 2003 wordt verricht, moet aantonen of bij de voorgestelde infrastructuur de voorgestelde intensivering van het programma mogelijk is (zie ook paragraaf 3.3 milieutypen en programmering).

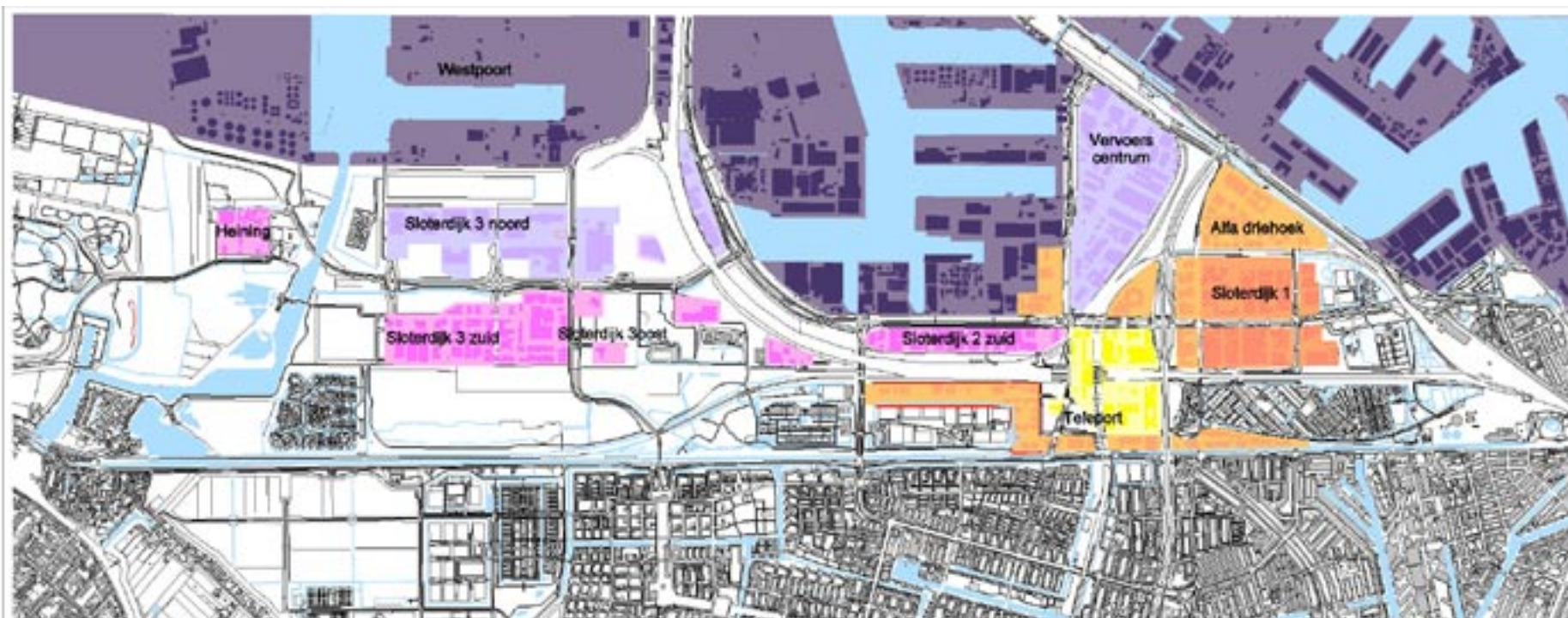
Locatie- en parkeerbeleid

zie volgende paragraaf 'milieutypen en programma'

3.3 Milieutypen en programma

In deze paragraaf wordt de doelstelling uitgewerkt, staan de milieutypes beschreven met een toelichting op de ontwikkeling van de milieutypen per deelgebied en staat het locatiebeleid per deelgebied beschreven.

Belangrijke doelstellingen voor de Sloterdijken zijn het intensiveren van het grondgebruik, het stimuleren van functiemenging in het werkgebied in combinatie met het voeren van een selectief vestigingsbeleid en met name Sloterdijk III optimaal te benutten als strategische ruimtereservering voor de stad. Woningbouw blijft binnen deze doelstellingen uitgesloten. Wanneer de ruimte in de Sloterdijken vooral benut wordt door bedrijven/voorzieningen die vanwege hun milieuhinder niet in gemengde woon-werkmilieus zijn in te passen draagt dat bij tot optimaal ruimtegebruik binnen de gehele stad. Daarnaast is functiemenging een middel om in dit aaneengesloten werkgebied de levendigheid en de sociale veiligheid ook buiten werktijd te verhogen en ook om door dubbelgebruik het ruimtebeslag van parkeerplaatsen te optimaliseren.



Milieus 2002

- grootschalig werkgebied, havengebonden industrie & overslag
- grootschalig werkgebied, distributie/transport & industrie
- grootschalig werkgebied, accent kleinschalige bedrijven & lokaal perifere detailhandel in Sloterdijk 3 - oost

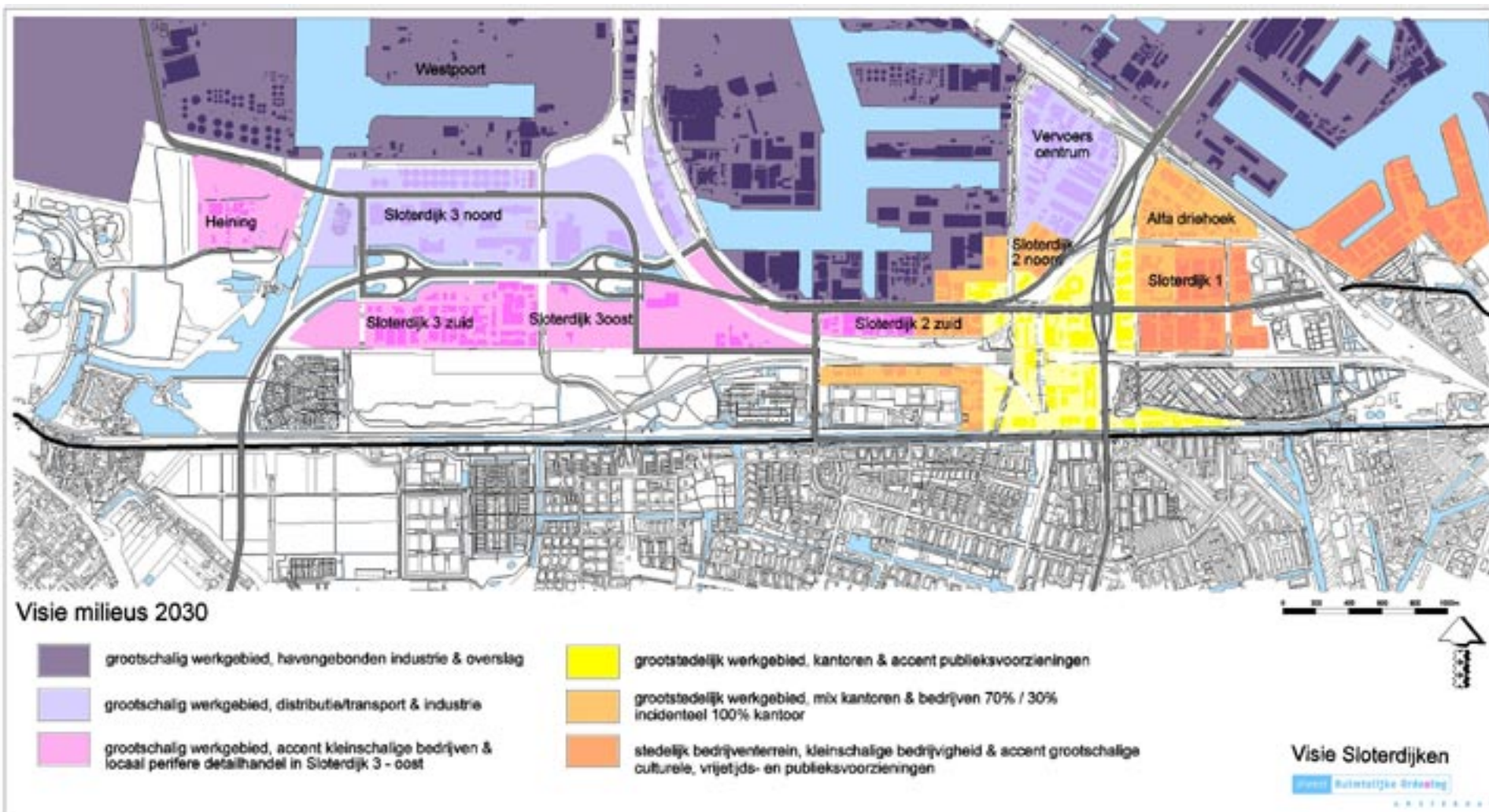
- grootstedelijk werkgebied, accent kantoren & publiekvoorzieningen
- grootstedelijk werkgebied, mix kantoren & bedrijven 70% / 30% incidenteel 100% kantoor
- stedelijk bedrijventerrein, kleinschalige bedrijvigheid & accent grootschalige

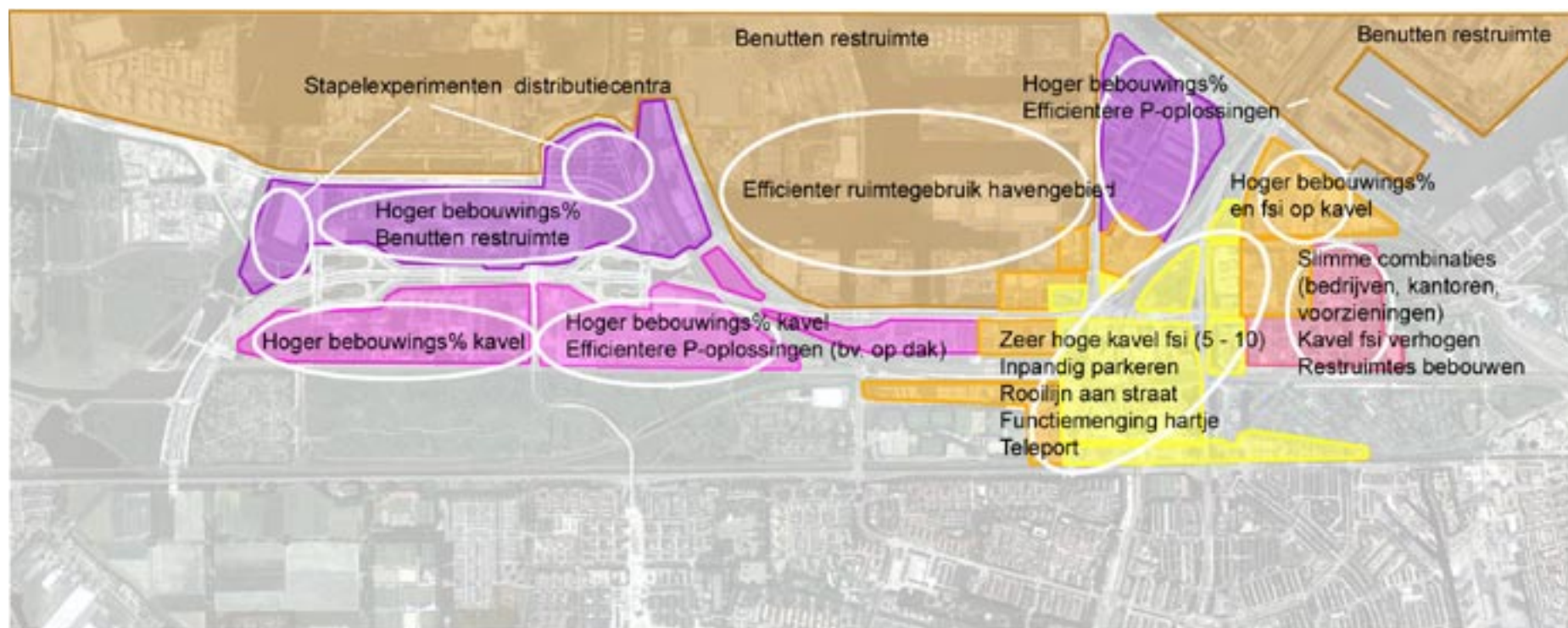


Visie Sloterdijken

[Belastingen & Ondernemen](#)

Productie: Bureau voor de Milieu (2002) op basis van de kaart van de gemeente Amsterdam (2002) en de kaart van de gemeente Amsterdam (2002) en de kaart van de gemeente Amsterdam (2002)





Verskillende intensiveringsstrategieën per milieutype

(afhankelijk van benutting restructuur, fsi kavel, bebouwings% kavel, parkeeroplossingen, rooilijn en bebouwingshoogte)

Intensivering-/verdichtingsstrategie Sloterdijk e.o.

Milieuhinderzones sluiten woningbouw uit

De Sloterdijken blijven op de korte en ook op de lange termijn binnen de milieuhinderzones van het Westpoortgebied liggen. Hierdoor zal woningbouw in het gebied tot in 2030 beperkt blijven tot bedrijfswoningen. Wel geeft het ontwerp Structuurplan Amsterdam aan dat de woonfunctie tot aan de oostelijke rand van Sloterdijk I kan oprukken. Met name de verplaatsing van het rangeerterrein Zaanstraat naar de Hemweg biedt ruimte voor stedelijke verdichting met woningbouw op de overgang van de Spaarndammerdijk naar de Transformatorweg. Het realiseren van bedrijfswoningen (tot 150 m² vloeroppervlak) binnen de Sloterdijken moet mogelijk zijn.

Milieus & intensiveringstrategie

In deze visie worden de Sloterdijken ingedeeld in een aantal typen werkmilieus, op basis van de indeling uit het structuurplan. De milieus zijn op dit moment als zodanig herkenbaar maar kunnen zich volgens de visie veel sterker in een eigen richting ontwikkelen. De milieus zijn onderscheiden op basis van de bereikbaarheid met openbaar vervoer en met de auto, de ligging ten opzichte de stad en de daaraan gerelateerde type werkfunctie en mix van functies. Ze kennen ieder een specifieke overheersende bestemming, schaal, parkeeroplossing, bouwhoogte, % bebouwd oppervlak en *floor-space index* die richting gevend zijn voor de bouwplanontwikkeling. Op hoofdlijnen onderscheiden we ten westen van het Teleportgebied de verdere ontwikkeling als *grootschalige* werkgebieden in de gebieden met grote oppervlakten en een nationale vrachtwagenbereikbaarheid, op Teleport en in de directe omgeving een verheving van *grootstedelijke* werkgebieden waar relatief kleine kavels liggen met een hoge gebruikersintensiteit en veel functies die niet alleen goed met de auto bereikbaar zijn, maar ook goed per openbaar vervoer. En tenslotte onderscheiden we ten oosten van Teleport en omgeving een ontwikkeling richting het *stedelijk* werkgebied,

dat wil zeggen het werkgebied dat bijna deel uitmaakt van het stedelijk weefsel en op fietsafstand van de binnenstad ligt (dit komt overeen met de categorie stedelijk bedrijventerrein uit het structuurplan).

Binnen deze hoofdindeling is weer een deelonderscheid gemaakt naar accent in de bestemming:

Voor de grootstedelijke werkgebieden

1. met accent op hoge intensiteit publieksvoorzieningen en hoge diversiteit van functies.
2. met accent op een mix van kantoren en bedrijven en juist beperkt in de publieksvoorzieningen.

Voor de grootschalige werkgebieden

1. met accent op havengebonden industrie en overslag
2. met accent op distributie/transport en industrie
3. met accent op kleinschalige bedrijvigheid en lokaal op themaclustering in combinatie met perifere detailhandel

Beschrijving van de milieutypen (zie ook de tabel verderop):

Grootstedelijk werkgebied met accent op publieksvoorzieningen

Naast grootschalige kantoren biedt dit milieu ruimte aan een breed palet van publieksaantrekkelijk programma, zoals scholen, congresruimten, leisure- en culturele voorzieningen. Kenmerkend is een hoge, stedelijke dichtheid met hoogbouw tot circa 100 meter, inpandig parkeren en waar mogelijk het toepassen van dubbel grondgebruik.

Grootstedelijk werkgebied

Dit gebied biedt ruimte aan kantoor en bedrijfsontwikkeling in hoge dichtheid.

Publieksvoorzieningen zijn in dit gebied niet toegestaan.

Een fsi van 4, inpandig parkeren zijn kenmerken voor dit gebied. Incidenteel kan een maximale hoogte van 100 meter worden toegestaan.

Grootstedelijk werkgebied met accent op een mix van kantoren en bedrijven en juist beperkt in de publieksvoorzieningen.

De kantoorfunctie is de hoofdbestemming, waarbij per bouwvergunning minimaal 30% bedrijfsruimte gerealiseerd moet worden. Publieksaantrekkende voorzieningen zijn ongewenst. Bij nieuwbouw dient de ontwikkelaar het parkeren in gebouwde vorm te maken. Gebouwen tot een maximale hoogte van 40 meter en een *floor-space index* van 1,5 tot 4 domineren het beeld. Gestapelde bouwvormen met bedrijfsruimte op maaiveld en dubbelgrondgebruik voor parkeren optimaliseren het ruimtegebruik.

Gezien de huidige dip in de kantoren markt heeft grootscheepse nieuwbouw binnen dit milieutype geen prioriteit.

Stedelijk bedrijventerrein

Het bestemmingsprofiel richt zich op kleinschalige milieuhinderlijke bedrijven en op functies die publiek aantrekken zoals studio's, gebedsruimtes en leisure-initiatieven die moeilijk met woningen zijn te mengen. Per gebouw mag maximaal 30% van de ruimte voor kantoren gebruikt worden. Het kaveloppervlak voor kleinschalige bedrijven bestaat in regel niet meer dan 3 à 4.000 m².

Grootschalige werkgebieden met accent op havengebonden industrie en overslag

Dit milieutype is bestemd voor industriële bedrijven en opslagbedrijven die kade- of havengebonden zijn. Oplossingen waarbij de kades en de havens meervoudig gebruikt kunnen worden en waarbij de grond exclusief aan havenafhankelijke bedrijven wordt uitgegeven optimaliseren het grondgebruik.

Grootschalige werkgebieden met accent op distributie /transport en industrie

Dit milieutype sluit aan op het huidig gebruik: grote kavels, > 3.000 m², bestemd voor bedrijven in de distributie ,transport-

en industriële sector. Een hoger bebouwingspercentage, stapelexperimenten met een tweede maaiveld, hoge opslagfaciliteiten en efficiënte terreininrichting optimaliseren het ruimtegebruik.

Grootschalige werkgebied met accent op kleinschalige bedrijvigheid en lokaal op themaclustering in combinatie met perifere detailhandel

In dit milieu ligt het accent op kleinschalige milieubelastende bedrijvigheid ligt voor kavels tussen de 300 – 3000 m².

Thematische clustering is mogelijk.

Toelichting op de ontwikkeling van de milieutypen per deelgebied:

Sloterdijk I

De visie onderscheidt binnen Sloterdijk I een westelijk deel en een oostelijk deel. Het oostelijk deel valt binnen het milieutype stedelijk werkgebied en het westelijk deel onder het type grootstedelijk werkgebied met accent op kantoren. De strip langs de A10 is aangeduidt als grootstedelijk werkgebied kantoren.

Stedelijk bedrijventerrein

De bouwvelden ten noorden van de Transformatorweg en ten oosten van de Isolatorweg én de bouwvelden ten zuiden van de Transformatorweg en ten oosten van de Kabelweg behoren tot het stedelijk werkgebied.

De optimalisering van het ruimtegebruik in dit gebied krijgt vorm door het bebouwen van restruimtes, door het stimuleren van gestapelde bouw en het stimuleren van initiatieven tot gedeelde parkeervoorzieningen in gebouwde vorm. Dit veronderstelt waar mogelijk een planontwikkeling op blokniveau. Het metrostation Isolatorweg en de ligging binnen de Ring maakt het gebied interessant voor specifieke publieksaantrekkende voorzieningen. Vooral wanneer zich mogelijkheden voordoen voor hergebruik van bestaande gebouwen voor bijvoorbeeld gebedsruimtes en

leisure initiatieven. Zelfstandige kantoorontwikkeling is uit oogpunt van prijsopdrijving ongewenst.

De strategie om tot optimaal ruimtegebruik te komen vraagt om het actief stimuleren van de hervestiging van functies die beter in het grootschalig werkgebied Sloterdijk III passen, zoals autodealers en grootschalige bedrijven.

Naast de stimulans voor gezamenlijke parkeerplaatsen blijft parkeren op straat mogelijk, maar dan wel betaald. Voor de bedrijvigheid geldt een b-norm. De mogelijke verdeling van het programma is afhankelijk van de verkeersaantrekkingskracht. Een mobiliteitstoets kan houvast bieden.

Grootstedelijk werkgebied met accent op mix van kantoren en bedrijven en grootstedelijk werkgebied kantoren

Het kwadrant ten noorden van de Transformatorweg en ten westen van de Isolatorweg kent een gemengd programma van kantoren, bedrijven en een hotelvestiging. De strip tussen de A10 en de Kabelweg en de driehoek tussen spoor, A10 en Transformatorweg zijn al vrijwel geheel uitgegeven voor zelfstandige kantoorgebouwen. Voor beide milieutypen geldt dat optimalisering hier gericht is op bebouwen van restruimtes, het combineren van bedrijfsruimtes met kantoorvloer, het benutten van de toegestane bouwhoogte (40 meter en 100 meter tussen A10 en spoor) en het opnemen van parkeren op eigen kavel of in een collectief ontwikkeld parkeergebouw. Omdat dit gebied behoort tot de 2^e ring rond Teleport sluiten we toekomstige vestigingen van publieksaantrekkende voorzieningen, scholen en dergelijke uit omdat het hart van Teleport voor dit soort functies de eerste prioriteit heeft. Parkeren op straat wordt tot een minimum beperkt en wordt betaald parkeren, ook hier is de b-norm van toepassing.

Teleport (valt buiten de visie)

Het hart van Teleport valt binnen het grootstedelijk werkgebied met het accent op publieksvoorzieningen. De schil daaromheen, de tweede ring is ook grootstedelijk werkgebied, maar met een ander accent.

Grootstedelijk werkgebied met accent op publieksvoorzieningen

In de directe omgeving van het station Sloterdijk wordt een grootstedelijk werkgebied Teleport ontwikkeld waar direct rondom het station voornamelijk kantoren en publieksvoorzieningen, zoals scholen, congresruimte en horeca voorgesteld worden (Concept Visie Teleport, 2001). De eerste kavel ten westen van de A10 en ten noorden van de spoorlijn Amsterdam Haarlem valt hier binnen.

Optimaal ruimtegebruik ontstaat door het nastreven van een hoge, stedelijke dichtheid door forse bouwblokken en hoogbouw tot circa 100 meter hoogte met inpandig parkeren en waar mogelijk het toepassen van dubbel grondgebruik. De hoge torens aan het Orlyplein markeren het hart van Teleport. Het toevoegen van publieksaantrekkend programma ook buiten de spitsuren heeft een hoge prioriteit ten eerste in verband met de ligging nabij het station, ten tweede ter verbetering van de levendigheid en sociale veiligheid van de stationsknoop ook buiten de spitsuren, ten derde om een optimale relatie met het omliggend woongebied te bewerkstelligen.

Op grond van het station geldt hier een strenge parkeernorm (1 p.p. per 250 m² kantooroppervlak).

Ten opzichte van het stedelijk werkgebied van Sloterdijk I heeft Teleport de eerste prioriteit als het gaat om de vestiging van de publieksaantrekkende voorzieningen. Op de langere termijn is, afhankelijk van de ontwikkeling, een grotere spreiding van dergelijke functies voorstelbaar en is nieuwbouw op Sloterdijk I ook wenselijk, helemaal wanneer dit bij kan dragen aan de kwaliteit functiemix langs de Transformatorweg/Isolatorweg. De economische wenselijkheid en afstemming met andere locaties in de stad moeten overigens nog nader onderzocht worden.

Grootstedelijk werkgebied met accent op mix van kantoren en bedrijven

De strip tussen de Naritaweg en het spoor en vervolgens langs de Haarlemmertrekvaart, inclusief de Boldootstrook heeft binnen het

Teleportgebied de kleur van grootstedelijk werkgebied met een accent op kantoren gekregen. Het merendeel van deze ruimte is recent bebouwd en kent binnen dit milieutype eigenlijk al een optimaal ruimtegebruik.

Voor het parkeren geldt de b-norm en dient het parkeren op eigen terrein in gebouwde vorm opgelost te worden.

Alfadriehoek

Grootstedelijk werkgebied met accent op mix van kantoren en bedrijven

De alfadriehoek is gebouwd volgens een concept van kantoorvilla's met bedrijfsruimte op de begane grond in een met groen omzoomd parkeervlak. De aansluiting op station Isolatorweg laat veel te wensen over. Een sterkere oriëntatie van gebouwen direct op station Isolatorweg en een eenduidige inrichting van de openbare ruimte kunnen de positie van de Alfadriehoek en het gebruik sterk verbeteren. Verder kan de ruimte optimaler benut worden indien het parkeren in gebouwde vorm opgenomen zou worden en de bebouwingshoogte tot 40 meter opgevoerd zou worden. Maar gezien de kwaliteit van de huidige bebouwing, het huidige gebruik conform de gewenste bestemming en de markt is dit geen realistisch perspectief.

Sloterdijk II

Zowel Sloterdijk II noord als het oostelijk deel van Sloterdijk II zuid liggen zo dicht bij station Sloterdijk dat ondanks de ligging buiten de ring en de entourage van de havens dit binnen grootstedelijk werken valt. Het westelijk deel van Sloterdijk II zuid valt binnen het milieu grootschalig werken met accent op kleinschalige bedrijven.

Naast de optimaliseringsmogelijkheden binnen de milieus ligt hier ook de opgave om op een efficiënte manier met de Basisweg en de Westrandweg om te gaan (zie hoofdstuk 4.2 accent Sloterdijk II)

Grootstedelijk werkgebied met accent op mix van kantoren en bedrijven

Optimalisering kan hier plaatsvinden door herontwikkeling van de kavels ten zuiden van de Basisweg. Nieuwbouw biedt de mogelijkheid om meer bebouwd oppervlak op de kavels te realiseren, een hoger percentage kantoorvloer (tot maximaal 70%) aan te bieden (hoogte van 40 meter, f.s.i. maximaal 4) en om het parkeren inpandig op te lossen. Sloterdijk II noord biedt dezelfde mogelijkheden. De visie sluit ontwikkeling van zelfstandige kantoren (meer dan 70%) uit en adviseert om gezien het hoge kantoraanbod elders in de stad, de geringe vraag naar gemengde kantoor/bedrijfspanen en de paarse kleur op de structuurplankaart terughoudend te zijn met de ontwikkeling in dit gebied ten opzichte van bijvoorbeeld Teleport.

Grootschalige werkgebieden met accent op kleinschalige bedrijvigheid

Met de uitgifte van de strip tussen spoorlijn Zaanstad en de Basisweg is het gebied in zijn geheel uitgegeven. De uitdaging schuilt in het maximaliseren van de m² bedrijfsruimtes, niet in de m² kantoorvloer of showroom.

Vervoerscentrum

Grootschalige werkgebieden met accent op distributie/transport en industrie

Hoewel het vervoerscentrum door ontwikkelaars ook wordt gezien als zichtlocatie langs de A10 en uitloper van Teleport heeft het feitelijk een belangrijke distributiefunctie. Optimalisering betekent hier het behouden van de grote kavelmaten en de distributiefunctie en het tegengaan van "verstedelijking".

Sloterdijk III Zuid en Oost

Grootschalige werkgebieden met accent op kleinschalige bedrijvigheid en lokaal op themaclustering in combinatie met perifere detailhandel

Dit deelgebied vormt een langgerekt grootschalig werkgebied met een milieu waar het accent vooral op kleinschalige

In het onderstaande schema zijn de kenmerken van de verschillende milieus samengevat

Milieu	Functie	% beb. opp. kavel	Max. bouw-hoogte (in m)	Parkeren	Fsi (streef)
<i>Stedelijk bedrijventerrein (oostelijk deel Sloterdijk I)</i>	kleinschalige bedrijvigheid & laagwaardige grootschalige culturele en vrijetijdsvoorzieningen (max. 30% kantooropp/bedrijf)	> 75%	20	op straat & op kavel (maaiveld, overbouwd of op dak) B-parkeernorm: 1 p.p. / 125 m2 bvo	2
<i>Grootstedelijk werkgebied kantoren accent publieksvoorzieningen (hartje Teleport)</i>	Kantoren, regionaal georiënteerde hoogwaardige publieksvoorzieningen	> 90%	100	Inpandig (plus P&R-garage) A-parkeernorm: 1 p.p. / 250 m2 bvo	4 – 10
<i>Grootstedelijk werkgebied kantoren</i>	Kantoren en bedrijven	>90%	40 incidenteel 100	Inpandig B-parkeernorm 1 p.p. / 125m2 bvo	4
<i>Grootstedelijk Werkgebied, mix kantoren en bedrijven(Ring om Teleport, Sloterdijk I-west, Sloterdijk II Noord, oostelijk deel Sloterdijk II-z, Alfadriehoek)</i>	Mix van kantoren en bedrijven (per gebouw minimaal 30% bedrijfsvloer)	>50%	40	Voornamelijk inpandig B-parkeernorm: 1 p.p. / 125 m2 bvo	4
<i>Grootschalig werkgebied accent kleinschalige bedrijven (Sloterdijk III-Zuid, -Oost, westelijk deel Sloterdijk II-Zuid & vervoerscentrum)</i>	Kleinschalige bedrijvigheid & perifere detailhandel (max. 30% kantoorvloer/bedrijf)	>75%	20	op straat & op kavel (maaiveld, overbouwd of op dak) Gedeeltelijk B-parkeernorm: 1 p.p. / 125 m2 bvo	1,5-2
<i>Grootschalig werkgebied, accent distributie en industrie (Sloterdijk III-Noord, Vervoerscentrum)</i>	Grootschalige distributie & industrie	> 50%	30	op maaiveld kavel, overbouwd of op dak, georganiseerd	1,5
<i>Grootschalig werkgebied accent havengebonden industrie en overslag</i>	Grootschalige havengebonden industrie,assemblage en overslag	> 50%	30	op maaiveld kavel, overbouwd of op dak, georganiseerd	1,5

Programma

Met deze visie wordt een forse intensivering van de Sloterdijken geambieerd.

Het onderstaande schema geeft weer tot welke mogelijke toename in arbeidsplaatsen dat leidt:

Deelgebied		Opgeleverd, dan wel uitgegeven 2000 tot eind 2002 (bruto vloeroppervlak in m2)	Opgeleverd, dan wel uitgegeven 2000 tot eind 2002 (arbeidsplaats)	Ap in 2002	Capaciteit na 2002 (volgens bedrijvenboek) (bruto vloeroppervlak in m2)	Capaciteit na 2002 (volgens bedrijvenboek) arbeids-plaats	Extra capaciteit volgens visie na 2002 (bruto vloeroppervlak in m2)	Extra capaciteit volgens visie na 2002 arbeidsplaats	verklaring extra capaciteit
Sloterdijk I noord-oost	3380		1083	4463	12.300 m2 ka	523	1.230 m2	50	10% meer vloer door stapeling bij herbouw = 10% meer arbeidsplaatsen
noord - west		10.000 m2 k, 22.800 m2 ka, 7.500 m2 hotel		1837			-	-	-
Sloterdijk I zuid oost	2120	-		1374	-	-	10.000	140	10% meer vloer door stapeling bij herbouw = 10% meer arbeidsplaatsen
Sloterdijk I zuid west				729			-		
Alfadriehoek	2520	33.900 m2 ka	969	3489	43.000 m2 k 49.6000 m2 ka	2953	10.000 m2 ka	285	Bij station sloop nieuwbouw
Vervoerscentrum	pm	-		pm	-	-	-	-	-
Donauweg punt vv-centrum)	2770	43.100 m2 k	1582	4352	-	-	-	-	
Sloterdijk II -west	2320	-	-	2320	-	De schil		400	20-25% extra arbeidsplaatsen (incl. de schil)
Sloterdijk II oost en westrand-weg							7200 m2	100	7.200 m2 bedrijfshal erbij of langs de ventweg
Westhaven-Zuid	3580	4.800 m2 k	171	3651	-	-	10.000 m2 ka	285	Toevoeging kantoor
Sloterdijk III-Zuid	1810	5,3 ha	265	2075	19,6 ha	1535	16,9 ha 2x zo intensief ap/m2	590	Door stapeling en toevoeging kleinschalige bedrijfjes van 50 naar 100 wp/ha



Arbeidsplaatsen 2002



Toevoeging arbeidsplaatsen 2030

- Nog uitgeleend (volgens bedrijfsboek 2002)
- + ... extra Extra arbeidsplaatsen door intensivering volgens visie

Intensivering vooral door:

- Publieke aantrekkelijke functies
- Toevoeging kantoorvloer
- Stapeling bedrijfsvloeren

Visie Sloterdijken

[Zie het volledige Oraniering](#)

milieubelastende bedrijvigheid ligt. Sloterdijk III-Oost kent een zone met thematische clusters van perifere detailhandel. De autoboulevard en het bouw- en woonthemapcentrum behoren hiertoe en zijn in ontwikkeling.

Intensivering binnen de bedrijvenbestemming moet vooral komen uit gezamenlijke parkeeroplossingen, het kantoorvloeroppervlak (max 30%) en bedrijfsvloeren in stapeling op de reguliere bedrijfsruimte en waar mogelijk het delen van voorzieningen. Hierdoor zal het bebouwingspercentage op de kavels toenemen. Waar de bedrijvenclustering zich bevindt dienen meerdere bouwlagen, medegebruik van parkeerplaatsen en gestapelde parkeeroplossingen ingezet te worden.

Sloterdijk III Noord

Grootschalige werkgebieden met accent op distributie/transport en industrie

Sloterdijk III- noord ten noorden van de Westrandweg dient verder ontwikkeld te worden als een grootschalig werkgebied met distributie- en industriële bedrijven. Ook deze schaal van bedrijfsvoering biedt mogelijkheden tot intensiveren middels een hoog bebouwingspercentage op de kavel met compactere parkeeroplossingen. De grote kavelmaat leent zich voor stapelexperimenten met een tweede maaiveld (onderzoek in kader van RWZI). De inrichting van het onbebouwde deel van het terrein vormt een belangrijke bouwsteen voor het ecologische perspectief van Sloterdijk III en kan een bijdrage leveren aan het extreme beeld van de Sloterdijken.

In het schema op pagina 45 zijn de kenmerken van de verschillende milieus samengevat.

Locatie- en parkeerbeleid

Sloterdijk I, Sloterdijk II Noord en Alfadriehoek

Op dit moment is een aanvullend toetsingskader op het Structuurplan Amsterdam voor de toepassing van parkeernormen

en locatiebeleid in de maak. Daarbij wordt het huidige beleid heroverwogen.

In het licht van deze visie stellen we het volgende voor:

Het parkeerregime voor Sloterdijk I én Sloterdijk II Noord en het oostelijk deel van Sloterdijk II Zuid is niet los te zien van dat rond Teleport. Veel bedrijfjes in Sloterdijk I zijn afhankelijk van de parkeerplaatsen op de openbare weg. Het aantal op de openbare weg zou voldoende capaciteit bieden, ware het niet dat medewerkers van de kantoren op Teleport gebruik maken van deze parkeerplaatsen en dat de omgeving van station Isolatorweg als transferium wordt gebruikt.

De strategie zou erop gericht moeten zijn

- om bij herontwikkeling van kavels zoveel mogelijk aan te sturen op het realiseren van collectief gebouwde parkeervoorziening per kavel/deelgebied;
- om het gebruik van de parkeerplaatsen op de openbare weg zoveel mogelijk toe te delen aan de aanwezige bedrijven, met het bijbehorend parkeerbeheer (betaald/vergund parkeren); om middels een mobiliteitstoets inzicht te krijgen in het maximaal toelaatbaar aantal parkeerplaatsen in het gebied;
- om de mogelijkheid om een transferium op Teleport te bouwen dat tevens een bijdrage kan leveren in de parkeerbalans voor Sloterdijk 1. Voor Teleport kan deze functie bijdragen aan de sociale veiligheid.

In de Alfadriehoek wordt nu en in de toekomst niet geparkeerd in de openbare ruimte, parkeervoorzieningen zullen op termijn zoveel mogelijk inpandig worden opgenomen.

Sloterdijk II Zuid en Vervoerscentrum

De Rhoneweg in Sloterdijk II begint meer en meer dienst te doen als parkeerplaats.

Aanbeveling vanuit de visie is om het oostelijk deel van Sloterdijk II en de zuidelijke punt van het vervoerscentrum ook onder de B-normering te laten vallen en om de handhaving en het betaald parkeren ook op Sloterdijk II en het vervoerscentrum van toepassing te laten zijn.

Tabel met voorstel locatie- en parkeerbeleid

Situatie 2003	Milieutype	Locatie-beleid	Ruimtelijke oplossing	Betaald parkeren?	Parkeer-overlast?
Sloterdijk I	Bedrijventerrein	B 1:125	Op openbare weg en in gebouwen	nee	Ja, druk vanuit Teleport, P&R
Alfa driehoek	Kantoorachting bedrijventerrein	B 1:125	Op eigen terrein	nee	-
Teleport A	Kantoren	A 1:250	Parkeerterrein en op eigen terrein	ja	Te kort aan pplaatsen
Teleport B	Kantoren	B 1: 125	Parkeren op eigen terrein	ja	-
Sloterdijk II	Bedrijven	C (geen norm)	Op openbare weg en op eigen terrein	nee	Groeiende druk vanuit Teleport
	Bedrijven	C (geen norm)	Op eigen terrein	nee	-
Sloterdijk III	Bedrijven	C (geen norm)	Op eigen terrein en op de openbare weg	nee	-

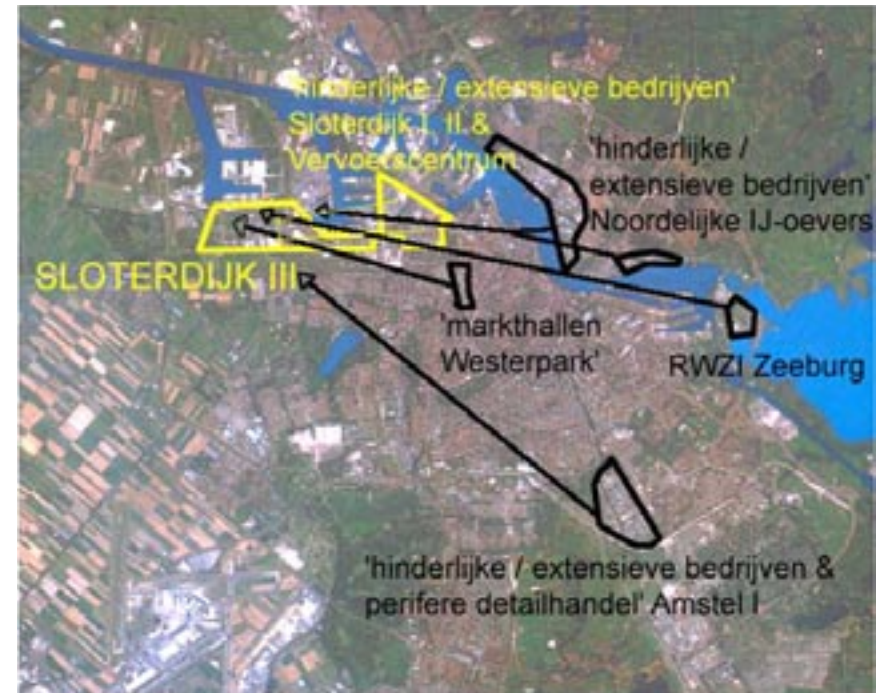
Visie richting 2030	Milieutype	Locatie-beleid	Ruimtelijke oplossing	Betaald parkeren?	Parkeerbalans
Sloterdijk I-oost	Kleinschalige bedrijvigheid & intensieve culturele, vrijetijds- en publieksvoor-zieningen	B 1:125	Op openbare weg en stimuleren van gebouwd parkeren	ja	Mobiliteitstoets teleport sloterdijk I, alfadriehoek, Sloterdijk II en Vervoersdriehoek . Transferium bij Teleport
Sloterdijk I-west	Grootstedelijk werken, accent kantoren	B 1:125	Op eigen terrein/ in gebouwde vorm	ja	
Alfa driehoek	Grootstedelijk werken, accent kantoren	B 1:125	Op eigen terrein/ in gebouwde vorm	ja	
Teleport A	Grootstedelijk werken hoge publieksintensiteit, gemengd	A 1:250	Collectief en op eigen terrein	ja	
Teleport B	Grootstedelijk werken hoge publieksintensiteit, gemengd	B 1:125	Collectief en op eigen terrein	ja	
Sloterdijk II	Kleinschalige bedrijvigheid (max. 30% kantooropp-bedrijf)	B (oost)/C (west)	Op openbare weg en stimuleren op eigen terrein in gebouwde vorm	ja	
	Kleinschalige bedrijvigheid (max. 30% kantooropp-bedrijf)	B (zuid) /C (noord)	Op eigen terrein, in zuidelijk deel stimuleren in gebouwde vorm	nee	
Sloterdijk III noord	Distributie & industrie	C (geen norm)	Op eigen terrein	nee	

Sloterdijk III

Naar verwachting vormen parkeerplaatsen hier in algemene zin geen schaarste. Daar waar rond de laan in Sloterdijk III-zuid publieksaantrekkelijke functies worden toegestaan dient wel een parkeerbalans gemaakt te worden, waarin zoveel mogelijk van medegebruik van parkeerplaatsen wordt uitgegaan. Voor Sloterdijk III Zuid is het voor de kleinschalige bedrijven aan te bevelen om zoveel mogelijk het parkeren in pandig en/of gezamenlijk aan te leggen, waarbij ten behoeve van optimaal ruimtegebruik parkeren in de openbare ruimte wordt meegenomen. Ook in de openbare ruimte worden dus parkeerplaatsen voor gebruikers en bezoekers aangeboden.

Strategische reservering

Sloterdijk III is een belangrijke strategische reservering voor het werkgebied Sloterdijken zelf én de stad. Sloterdijk III biedt naast mogelijkheden voor nieuwe “grote” bedrijven ruimte voor de interne verplaatsing van bedrijven vanuit Sloterdijk I of II naar Sloterdijk III. Zo biedt Sloterdijk III ruimte om de clustering van themagebonden bedrijven te accommoderen, waardoor de interne bedrijfsvestiging van de Sloterdijken optimaler wordt. Daarnaast biedt Sloterdijk III ook vooral ruimte om hinderlijke bedrijven uit binnenstedelijke gebieden, zodat deze binnenstedelijke gebieden getransformeerd kunnen worden in gemengde intensieve stadswijken. Gebieden als Amstel I en de noordelijke IJ-oever lenen zich hiervoor. Dit vereist intensief overleg en afstemming binnen de gemeentelijke diensten en stadsdelen en voorzichtigheid en selectiviteit bij het uitgeven van terreinen in Sloterdijk III. Met name de grote vrije kavels aan de west- en oostkant van Sloterdijk III-Noord gelden als grootschalige strategische reserveringen.



3.4 Stedelijk beeld, openbare ruimte, water & groen

Deze paragraaf beschrijft de invulling van de derde hoofddoelstelling van de visie: het gaat om het verbeteren van de ruimtelijke karakteristiek van de Sloterdijken, de relatie met de stad en de kwaliteit van de openbare ruimte, met aandacht voor ecologie en waterberging. Uitgangspunt is dat de ecologische betekenis van de Sloterdijken en het waterbergend vermogen op peil blijven ondanks intensivering van het ruimtegebruik en toename van het verhard oppervlak.

Stedelijk beeld: schaal & skyline

De ingebruikname van de Westrandweg is gepland in 2011. 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.

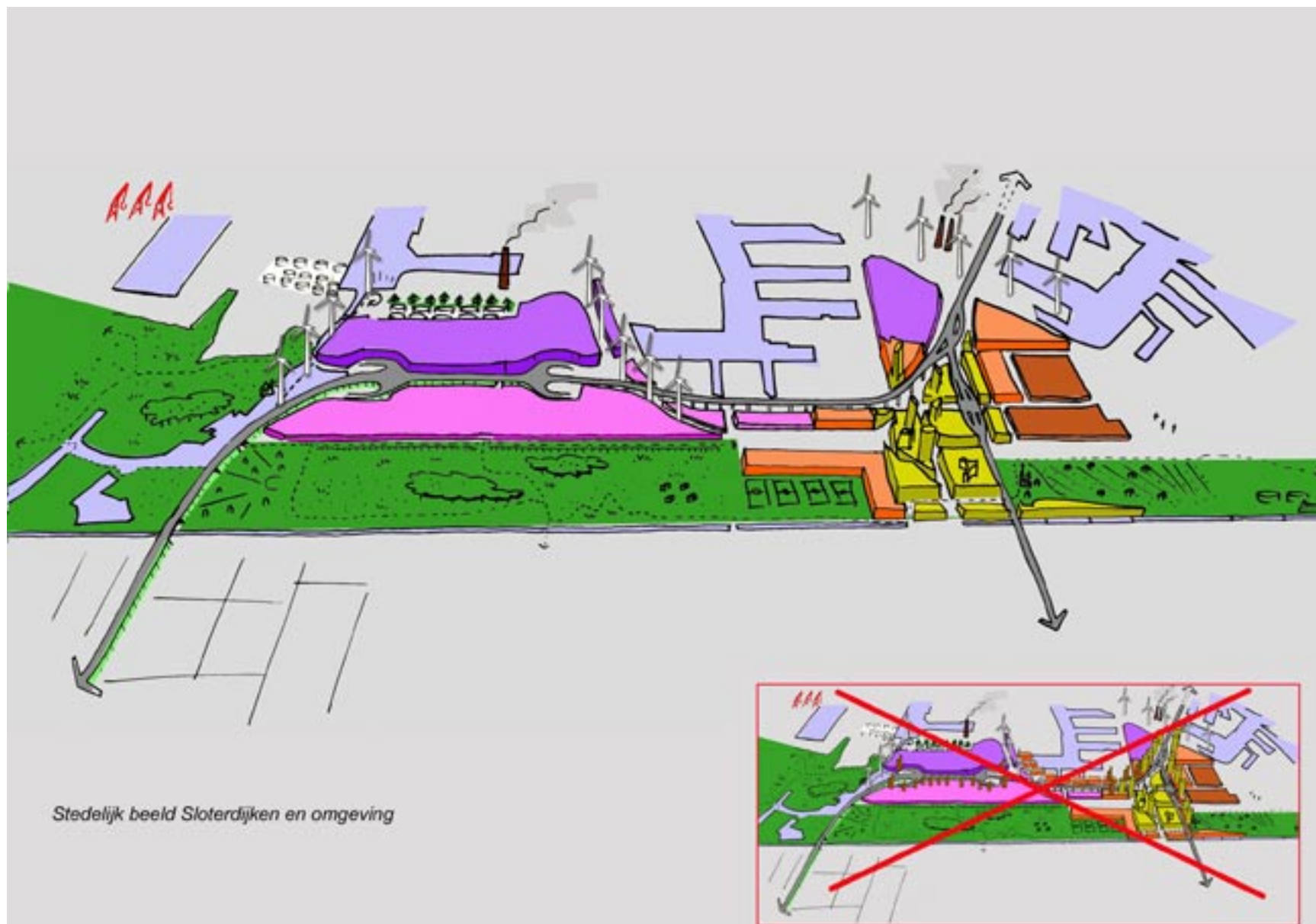
De Sloterdijken kunnen niet op zich zelf bekeken worden. Juist in samenhang met haar omgeving, het havengebied, de Brettenzone en Teleport vormen ze een karakteristiek complex van werkgebieden, met overwegend grootschalige bedrijven en industrieën veel weg- en spoorinfrastructuur en forse water- en groenelementen. De forse 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.

De maat van de werkgebiedenstrip Sloterdijk II en III, de grootschalige logistieke en industriële bedrijven van Sloterdijk III Noord (incl. de nieuwe RWZI) en grote bedrijven en industrieën in het havengebied passen bij de schaal van de infrastructuur in het gebied en de snelheid (auto en trein) waarmee de meeste passanten en bezoekers het gebied ervaren.

De Westrand weg moet daarom worden opgevat als een 'scenic portway'. en beleving van het gebied vanaf deze infrastructuur moet een belangrijke rol spelen in de toekomstige ontwikkeling van de Sloterdijken, Teleport en het Havengebied. Zo moeten het zicht vanaf de Westrandweg, maar ook vanaf andere hoofdwegen, op de Amerikahaven, Hornhaven, Mainhaven en Moezelhaven open en dus vrij van bebouwing blijven, dient bebouwing direct grenzend aan de infrastructuur ook vanuit het handhaven of versterken van vergezichten benaderd te worden en vraagt de vormgeving van de viaducten bijzondere aandacht. Het gegeven dat in dit grootschalige werkgebied géén geluidsschermen nodig zijn past in dit ontwerpuitgangspunt.

De 'skyline' van de Sloterdijken en haar omgeving bepaalt in sterke mate de identiteit van het gebied. Inzet van deze visie is dan ook om in de grote bedrijvenvelden in de beleving groot te houden door de ontwikkeling van een gelijkmatige maximale bouwhoogte van 20 tot 30 meter. De skyline wordt dan gedomineerd door een forse hoogbouwcluster van kantoren (100 meter hoog) rondom het station Sloterdijk in het hart van Teleport, de havenkranen en schoorstenen (o.a. van AVI-West en UNA-centrale) van het havengebied én een aantal windmolenlijnen (50 – 70 meter hoog) parallel aan de spoorlijnen en het Zijkanaal F. Dit betekent dat in de Sloterdijken verder niet wordt ingezet op hoogteaccenten, ook niet aan de Westrandweg, maar dat een vlak dakendek zonder echte uitschieters van de bebouwingsvelden uitgangspunt is.

Teleport is vanuit de verre omgeving te zien als één van de (toekomstige) hoogbouwclusters van Amsterdam, naast de Omval bij het Amstelstation, de Zuidas, het Centrumgebied Zuidoost en het Centrumgebied Amsterdam-Noord.





Skyline Sloterdijken e.o.

Openbare ruimte

Het karakter van de openbare ruimte in de Sloterdijken wordt met name bepaald door de landschappelijke randen, de 'industriële lanen' en drie 'concentratieplekken'.

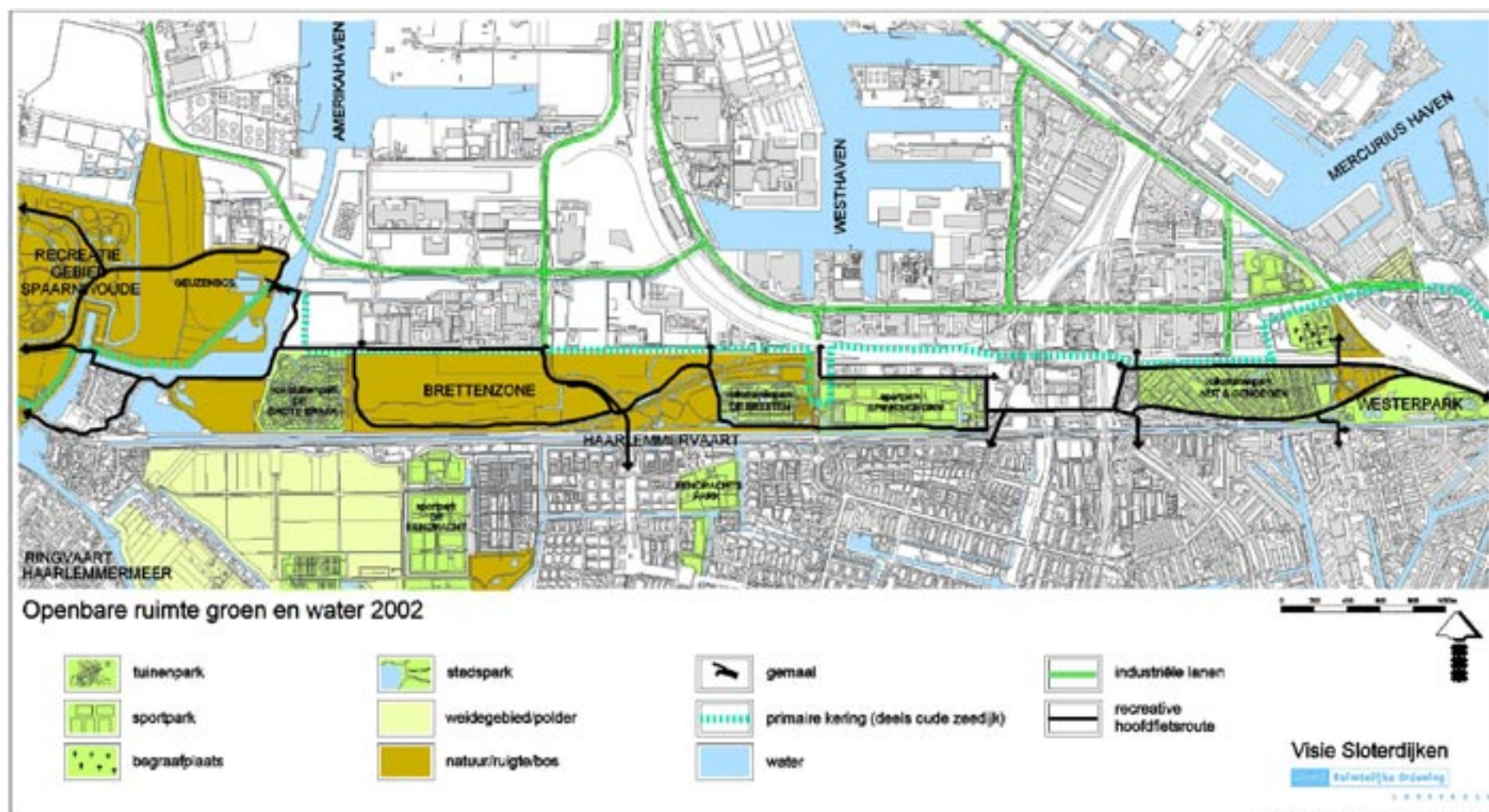
a. Optimalisering landschappelijke randen:

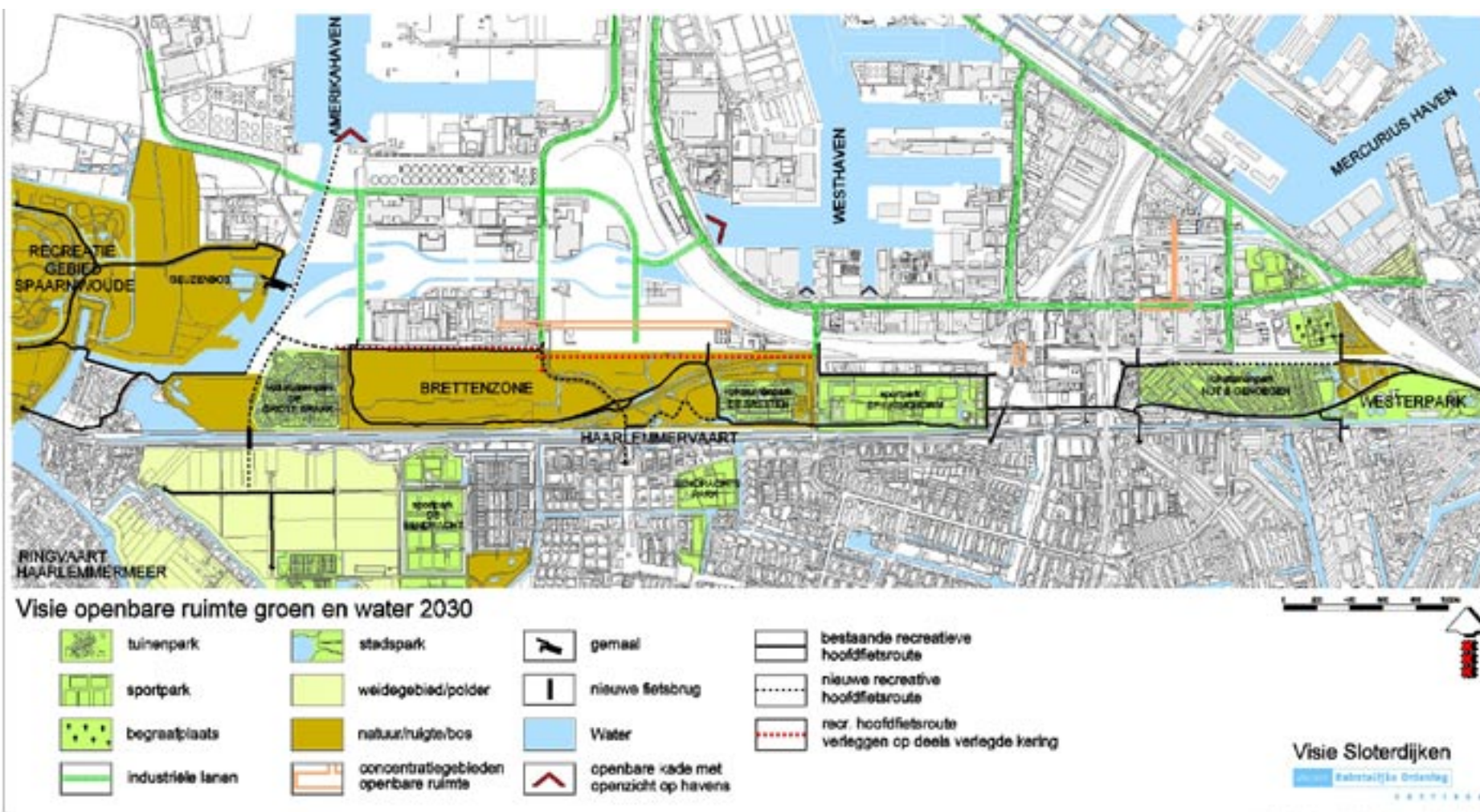
De Sloterdijken hebben Spaarnwoude- Brettenzone- volkstuinten-sportvelden-Westerpark als een groene strip aan de zuidrand en de havens aan de noordrand. De recreatieve en belevingskwaliteit van deze landschappelijke elementen is onder de maat. Voorstel is om dit als volgt te verbeteren:

- de inrichting van vier 'vista's' op de haven op markante plekken in het gebied, zo dat ze vanuit de auto en vanaf de fiets beleefbaar zijn: bij de Amerikahaven, Moezelhaven, de Hornhaven en de Aziëhaven; het gaat om plekken waar je op een bankje kunt zitten (vissen) en van het havenlandschap kunt genieten;
- de inrichting van een openbare en toegankelijke oever langs Zijkanaal F, als fietsroute en visplek;
- het vormgeven van de noordelijke rand van de Brettenzone samen met de nieuwe wegen en het fietspad op de waterkering; plaatsing van bankjes op de kering grenzend aan Sloterdijk III (voor de werknemers en bezoekers van Sloterdijk III)
- het verbeteren en uitbreiden van de fiets- en wandelpadenstructuur door de Brettenzone, als onderdeel van de veelgebruikte fietsroute tussen Amsterdam-Centrum en Haarlem/Spaarnwoude; in het Zoneringsplan Brettenzone zijn voorstellen gedaan voor extra wandelpaden in de Brettenzone en in de nota 'Lekker wandelen en fietsen in Amsterdam'; (dRO, 2001) worden voorstellen voor extra fietsroutes gedaan; in deze visie zijn voorstellen gedaan om de fietspadenstructuur te verbeteren; belangrijk hierbij is het verbeteren van de fietsverbindingen vanuit de Westelijke Tuinsteden naar en door de Brettenzone; aan het Westrandwegkunstwerk over Haarlemmerweg en -vaart wordt een fietsbrug gekoppeld (met spectaculair uitzicht) en de Australiëhavenweg wordt voor het stuk in de Brettenzone een brede fietsroute.

b. Behoud en versterking 'industriële lanen':

Naast de randen zijn de industriële lanen belangrijke beeldragers van de openbare ruimte van de Sloterdijken. Deze lanen liggen als een grofmazig grid over de Sloterdijken en het





havengebied heen. De industriële lanen zijn brede hoofdwegen met groene zij- en middenbermen en beplant met prachtige, vaak meerdere, rijen iepen. De ruime profielen zijn functioneel, zeer karakteristiek en contrasteren met de vaak stenige secundaire straatjes. Ze dragen bij aan de interne oriëntatie in het gebied. De wegen zijn breed en de bochten ruim voor het vele vrachtverkeer, met vrijliggende brede fietspaden. Bij de aanleg van de Westrandweg wordt dit lanenstelsel met twee lanen aan de op- en afritten uitgebreid. De lanenstructuur dient behouden, hersteld en op tijd aangevuld te worden met nieuwe iepen. Daarnaast dient per deelgebied een standaard straat-(en kavel)inrichting te krijgen, waarin wel of geen bomen, type beplanting, materiaalgebruik en straatprofielen zijn opgenomen. Elk deelgebied krijgt (en heeft al vaak) haar eigen karakteristiek.



De karakteristieke 'industriële lanen' van Westpoort en de Sloterdijken; ook de te verleggen Noordzeeweg en op te waarden weg Tijnmuizen-Dortmuizen krijgen weer dit type wegprofiel

De 'stedelijke lanen' van Plan Zuid: de vrijheidslaan en de Churchillaan

c. Ontwikkeling van drie concentratieplekken:

Er wordt voorgesteld om een drietal concentratieplekken in de openbare ruimte te ontwikkelen. Dit zijn assen van levendigheid' in het grootschalige werkgebied. Naast het Orlyplein op Teleport komen in de Sloterdijken twee plekken hiervoor in aanmerking: het T-kruis Isolatorweg-Transformatorweg in Sloterdijk I en de oost-westas Sierenborch in Sloterdijk III – Oost. Hier wordt een bundeling van publieke voorzieningen voorgesteld met extra investeringen in de inrichting en het beheer van de openbare ruimte.

Zo kan aan Sierenborch, waar nu de autoboulevard ligt en het Bouw- & woonthemapcentrum is voorzien, gedacht worden aan een combinatie met een truckerscentrum, horecagelegenheden en een modern benzinestation ; aan de Isolatorweg-Transformatorweg kunnen de musicalstudio en de McDonalds aangevuld worden met een restaurant en een plint met showrooms.

Het investeringsniveau voor de openbare ruimte ligt hier hoger dan in de rest van de Sloterdijken om een hoogwaardigere uitstraling te stimuleren. Voor Sierenborch wordt voorgesteld alsnog halfvolwassen platanen te planten, te onderzoeken of het trafo-huisje verplaatst kan worden en twee kunstwerken aan het begin en eind van de as te plaatsen. Voor de Isolatorweg kan aan een herinrichting met meer ruimte voor voetganger en bijvoorbeeld bijzondere openbare verlichting gedacht worden.

Ecologie

In de loop der jaren is de ecologische rijkdom van de Sloterdijken en het Westpoortgebied achteruitgegaan. Als gevolg van de toenemende bebouwing en verkeer is het Westerpark met zijn directe groene omgeving een geïsoleerd gebied geworden en zijn Sloterdijk I, Teleport en Sloterdijk II in ecologisch opzicht niet meer van betekenis voor de stad. Bij Sloterdijk III en het veel minder intensief bebouwde Westpoortgebied is dat anders. De

Water Sloterdijk III 2002 (3.9 ha)



Water Sloterdijk III 2030 (13.0 ha)



Recreatieve hoofdfietsroutes : Westerpark - Brettenzone - Spaarnwoude 2002



Recreatieve hoofdfietsroutes : Westerpark - Brettenzone - Spaarnwoude 2030



grote braakliggende en extensief gebruikte terreinen en ruigten bieden plaats aan diverse soorten.

Wanneer bij een intensivering van het ruimtegebruik de lijnvormige elementen zoals de spoordijken en de brede wegprofielen vanuit ecologisch perspectief worden ingericht en wanneer de uitgegeven kavels en daken ook volgens ecologische principes worden ingericht, kunnen de soorten diversiteit en de relaties met aangrenzende natuurgebieden behouden blijven. Het inrichtingsplan voor de RWZI en de maatregelen langs de spoordijk ten behoeve van de Rugstreeppad dienen hierbij als voorbeeld.

Tenslotte vraagt de inrichting van de oevers van de nieuw aan te leggen kwelsloten en bergingsbassins langs de Westrandweg aandacht. Door een natuurvriendelijke inrichting van de oevers van de kwelsloten, ondermeer van de Westrandweg, eventueel met vooroevers met riet en waterplanten, kunnen zij bijdragen aan de ecologische structuur en -rijkdom.

Samenvattend dragen de volgende maatregelen bij aan een duurzame ecologische structuur en blijven vanuit dit gebied relaties met Geuzenbos en met de Brettenzone, gebieden met een bijzonder hoge natuurwaarde, mogelijk:

- een ecologisch verantwoorde inrichting van de spoortaluds;
- een ecologische inrichting van de waterlopen en kwelsloten langs de Westrandweg en de aan te leggen waterbassins aan weerszijden van de aansluitingen.
- ecologisch beheer van de ruime profielen van de industriële lanen en maatregelen bij wegkruisingen;
- inrichtingsplannen voor de grote kavels ook vanuit ecologische doelstellingen opstellen;
- opheffen van ecologische barrières tussen gebieden.

Denk hierbij aan soorten als de Rugstreeppad, maar ook aan andere amfibieën, vissen, kleine zoogdieren en planten.

Watersysteem & -structuur

Het water in de Sloterdijken is onderdeel van het Noordzeekanaalboezem met een waterpeil van -0,40 meter NAP en valt onder het beheer van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. De bestaande waterlopen in Sloterdijk III zijn niet structuurbepalend en zullen bij de ontwikkeling van het gebied grotendeels verdwijnen. Met de kwelsloot van de Westrandweg van ca. 20 meter breed wordt een nieuw structurerend waterelement toegevoegd. Dit kwelslotensysteem watert af op het Zijkanaal F, vanwaar het water naar het Noordzeekanaal en de Noordzee wordt gepompt. In het Zijkanaal F zorgt het gemaal Halfweg voor de scheiding tussen het Rijnlandboezem (waterpeil: -0,60 NAP) en het Noordzeekanaalboezem (waterpeil: -0,40 NAP).

De visie stelt voor om in Sloterdijk III als onderdeel van dit kwelslotensysteem twee driehoekige vijvers op te nemen op de plaats waar de Westrandweg in zuidelijke richting naar de polders in Osdorp afbuigt en op de plaats waar de Westrandweg overgaat van een taludligging naar een constructie op kolommen in de richting van de Basisweg.

Deze waterpartijen kunnen behalve als waterberging en beeldelement ook een belangrijke ecologische functie krijgen. Voor wijziging aan het stelsel van watergangen (dempingen van sloten), hetgeen in Sloterdijk III het geval is, is een Keurontheffing nodig. Het Integrale Keur AGV kent o.a. de eis dat te dempen sloten of watergangen volledig gecompenseerd moeten worden met nieuw open water. Hierin staat ook dat nieuw te verhard gebied moet worden gecompenseerd door extra open water (per hectare aanvullend verhard oppervlak 1.000 m² open water: '10%'regel). De nieuwe kwelsloten en driehoekige vijvers naast de Westrandweg bieden voldoende compensatie voor het toe te voegen verhard oppervlak als gevolg van toekomstige bouwplannen en de te dempen huidige waterlopen.

In de visie wordt voorgesteld om een deel van de primaire waterkering bij de Theemsweg te verplaatsen, zodat hier een 2 x 2 baans Theemsweg kan worden aangelegd en een vrijliggend fietspad over kop van de waterkering over de gehele lengte van de Brettenzone kan worden aangelegd. Ook hiervoor is een Keurontheffing noodzakelijk.



Ecologische maatregelen Sloterdijk III



Bouwplan Tuinmuiden; een voorbeeld voor intensivering van het oostelijk deel van sloterdijk I (met overbouwd parkeren)



Kansen voor grootschalige 'laagwaardige' culturele en vrijetijdsvoorzieningen, zoals club The Powerzone in bedrijventerrein Amstel I

4 ACCENTEN IN DEELGEBIEDEN

Dit hoofdstuk benoemt een aantal belangrijke aspecten uit deze visie per deelgebied.

Sloterdijk I



Accenten

- verbeteren van het onderliggend wegennet door verbinding van de Kabelweg met de Sloterdijkerweg
- milieukarakteristiek stedelijk werkgebied voor broedplaatsen, hergebruik bestaande gebouwen, parkeren
- vormgeving concentratiegebied Isolatorweg-Transformatorweg (ook aan Alfadriehoekzijde v.h. station)



Hier wordt ingezet op een verbreding van de Condensatorweg, inclusief een directe aansluiting op de Sloterdijkerweg; hiermee wordt de ontsluitingsring van Sloterdijk I afgemaakt



De Isolatorweg moet één van de 'concentratieplekken' in de openbare ruimte van de Sloterdijken worden; hierbij hoort een hoogwaardig straatprofiel met voldoende ruimte voor autoverkeer, fietsers én voetgangers

Sloterdijk II Zuid



Accenten:

- voorstellen wat je zou kunnen doen met efficiënter wegprofiel Westrandweg – Basisweg
- intensivering bebouwing aan Basisweg
- voorstel markante plekken bij Hornhaven (zicht vanaf Noordzeeweg) en Moeselhaven (zicht vanaf Seineweg)

Optimalisering Basisweg/Westrandweg

In het verlengde van het MER-besluit Westrandweg is door Rijkswaterstaat een basisontwerp gemaakt voor de Westrandweg. In dit basisontwerp ligt de Westrandweg ter hoogte van de Basisweg op een dubbele rij kolommen van ruim 5 meter hoogte. In dit profiel zijn de noordelijke rijbaan van de Basisweg en de bestaande havenspoorlijn hier grotendeel onder de hooggelegen Westrandweg gelegen. Tussen de kolommen ligt een onbestemde ruimte van zo'n 7 meter breed, over een lengte van ruim 1 kilometer. Bestaande kabels & leidingentracé's zullen (deels) verlegd worden.

In deze visie is verkend of dit gecombineerd profiel Basisweg-Westrandweg niet geoptimaliseerd kan worden. Kan de ruimte in dit bijzondere stedelijk gebied niet nog efficiënter worden benut? Hiervoor zijn een aantal varianten mogelijk, die in een volgend stadium nader onderzocht moeten worden.

De eerste is het eenvoudigweg goed inrichten van de openbare ruimte onder Westrandweg tussen de twee rijen kolommen, ter versterking van de betekenis en herkenbaarheid van de Basisweg. Wellicht dat een kabel- en leidingengoot opgenomen in de fundering van de kolommen de ruimtevraag voor kabels en leidingen beperkt. Ook speciale vormen van gebruik zouden overwogen moeten worden (bijvoorbeeld skatebaan).

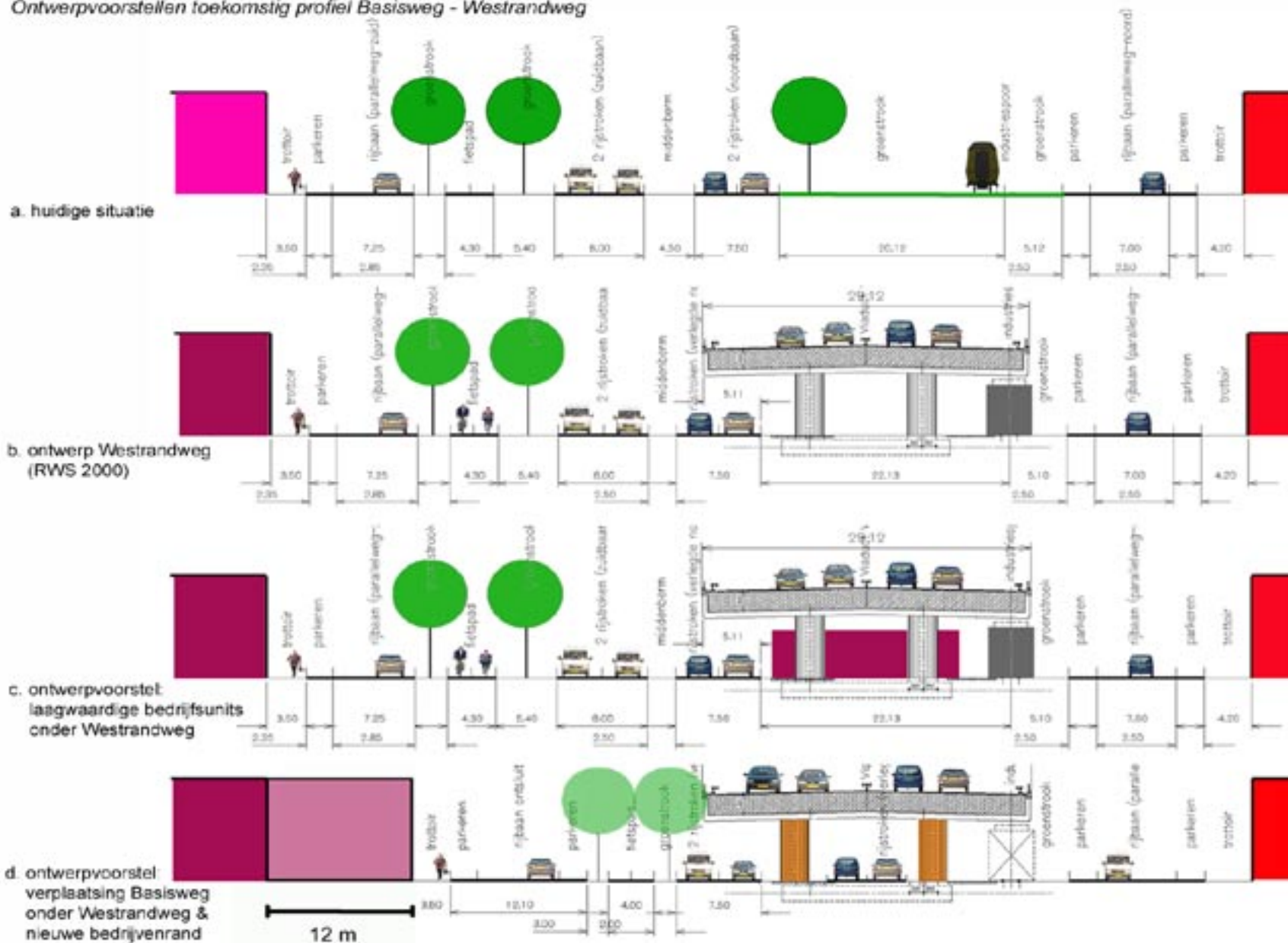
gecombineerd met een lichtkunstwerk op deze kolommenreeks van meer dan een kilometer lengte.

De tweede optie is de ontwikkeling van 'lichte' bedrijfsunits, ateliers en/of broedplaatsen met parkeerplaatsen onder deze ruimte onder de Westrandweg, analoog aan de voorstellen uit de Visie Teleport onder de spoortviaducten bij station Sloterdijk. Deze kleine bedrijven van één bouwlaag en de parkeerplaatsen worden ontsloten vanaf de ventweg aan de kant van de Mainhaven. Hiermee kunnen onder de Westrandweg parallel aan de Basisweg circa 10 bedrijfsunits van 640 m² bvo ontwikkeld worden. Bij de uitwerking van deze variant moet in overleg met Rijkswaterstaat bekeken worden in hoeverre risico's als brandgevaar kunnen worden beperkt, zodat besloten kan worden of deze variant kansrijk is.

Een derde variant van een geoptimaliseerde Basisweg-Westrandweg 'schuift' de Basisweg volledig onder de Westrandweg ten gunste van nieuw te bebouwen ruimte. Hiervoor zullen de 2 rijen kolommen iets verder uit elkaar geplaatst moeten worden en zullen op de plekken waar de Westrandweg de Basisweg kruist een aantal kolommen moeten vervallen (hier is dan een alternatieve constructie nodig). Daarnaast zal de zuidelijke ventweg (met kabels en leidingen) verschoven moeten worden om tot een substantiële bouwmogelijkheid (ca. 12 meter diep) in aansluiting op de bestaande bedrijfsgebouwen te komen. Deze variant vraagt dus een nieuw constructief ontwerp van de Westrandweg. Voordeel van deze variant is dat Sloterdijk II extra ontwikkelingsruimte krijgt en zich 'opnieuw' kan presenteren naar de Basis- en Westrandweg.

Aanbevolen wordt om deze drie varianten mee te geven als basis voor de nadere studie naar de optimalisering van het profiel en de omgeving van de Basisweg-Westrandweg.

Ontwerpvoorstellen toekomstig profiel Basisweg - Westrandweg





*Uitwerking ontwerpvoorstel bedrijfsunits
& P-plaatsen onder Westrandweg
(variant c)*



Voorbeeld van hogere bouwhoogte in westelijk deel van Sierdijk 8 Zuid; het bedrijf Truckland heeft een front met showroom en (beperkte) kantoorruimte en de bedrijfspaal daarachter



Populaire lunch-snackbar belemmert open zicht op Moezelhaven; herstel open havenzicht is wenselijk



Het zicht op de forse Hornhaven vanaf de kruising Noordbeeweg - Basieweg wordt belemmert; ook hier is herstel van open havenzicht gewenst



Open zicht op de Moezelhaven; een paar nieuwe zitbankjes maakt het een heerlijke lunchplek



Open zicht op Hornhaven (door zeepgaatje)



Prachtig open zicht op de Marshaven; alleen een bankje ontbreekt nog



Bestaande distributieloodsen in Sloterdijk III Noord

Sloterdijk III noord



Accenten:

- Stedenbouwkundige uitwerkingen voor stapelexperimenten in logistieke en distributie en industriële functies maken
- Ontwerpvoorstel oever zijkanaal F
- Reserveringen van kavels o.a. voor uitplaatsing van bedrijven vanuit de stad;



Een voorbeeld van een gestapeld distributiecomplex: Schuitema aan de A2

Sloterdijk III zuid



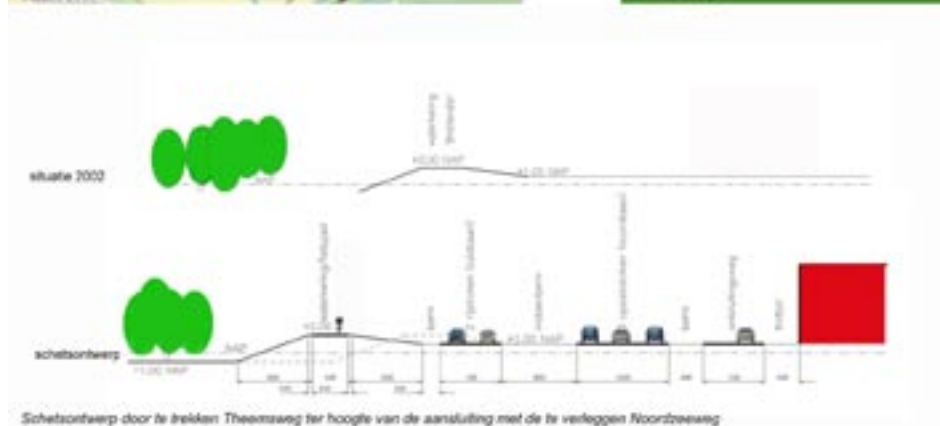
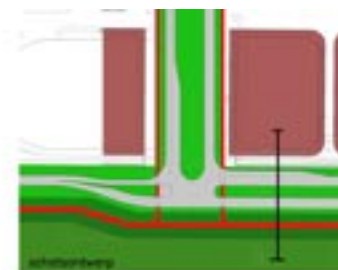
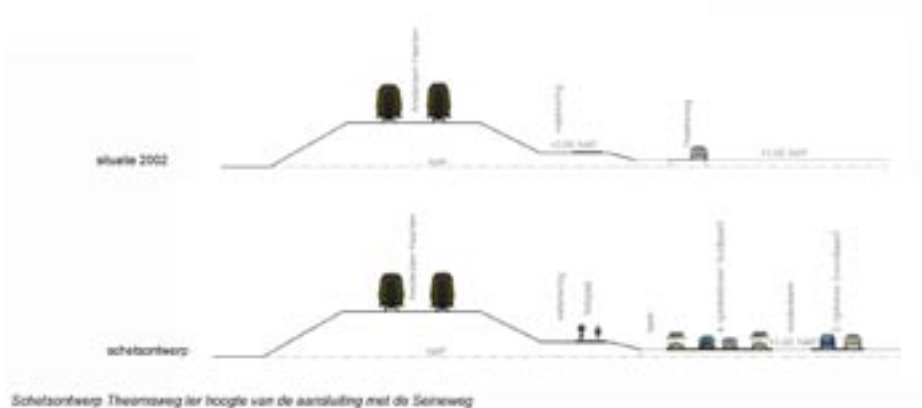
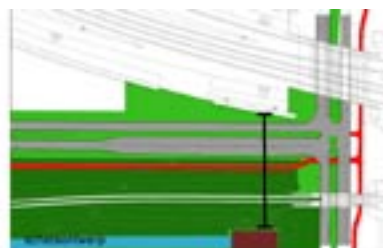
Accenten:

- Ontwerpvoorstel Theemsweg-Daveren in de rand van de Brettenzone;
- hoogwaardige inrichting Sierenborch;
- stapeling van bebouwing en intensieve parkeeroplossingen.

Wegenstructuur: Theemsweg & Daveren

Om voor een goede verkeersafwikkeling in Sloterdijk III te zorgen wordt in de visie voorgesteld om van de verlegde Noordzeeweg-Theemsweg-Seineweg een hoofdroute te maken van 2 x 2 rijstroken. Bijgaand is het mogelijke nieuwe profiel van de Theemsweg-Seineweg opgenomen. In het profiel is aan de zuidzijde van de rijweg een vrijliggend tweerichtingen fietspad op de verlegde waterkering opgenomen. Voor bomen in het profiel is geen ruimte, hetgeen ook niet noodzakelijk is vanwege het groene beeld van de Brettenzone ten zuiden van de Theemsweg. Een (gedeeltelijke) verlegging van de primaire waterkering en het hier aanwezige kabels&leidingenpakket lijkt hiervoor noodzakelijk. Naast en onder de huidige Theemsweg liggen immers o.a. een onderstation en een 8 BAR-gasleiding van NUON en een A4-pers(riool)leiding. Hier zal nader onderzoek naar verricht moeten worden.

Naast een verbrede Theemsweg wordt voorgesteld om het huidige fietspad Daveren tussen de huidige waterkering en de bedrijven van Sloterdijk III-Zuid te transformeren in een gebiedsontsluitingsweg van 2 x 1 rijstrook. Het vrijliggende tweerichtingenfietspad wordt op de waterkering gelegd, waardoor





De laan Sierenhof, 'de auto- en woonboulevard', wordt één van de toekomstige concentratieplekken in de openbare ruimte van de Slotendijk (hier nog slechts het halve profiel aangelegd). Dit vraagt om extra investeringen: voorgesteld wordt het tráfichuize te verplaatsen naar één van de bouwkeuzes en de huidige boomtypen alsnog te vervangen voor een dubbele rij platanen



Door te trekken fietspad vanaf Australiëhavenweg over de waterkering naar de Theemweg/Sieneweg richting Teleport en de binnenstad



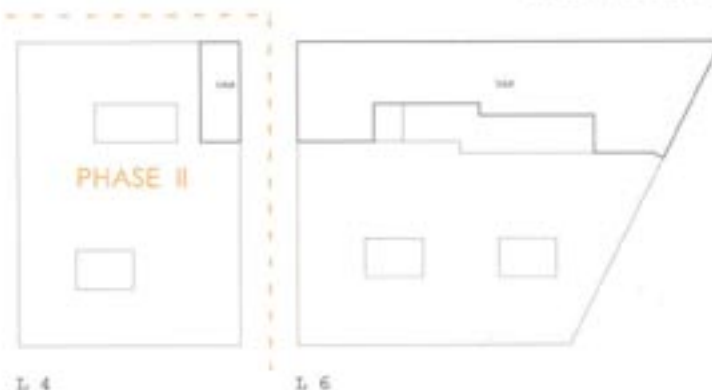
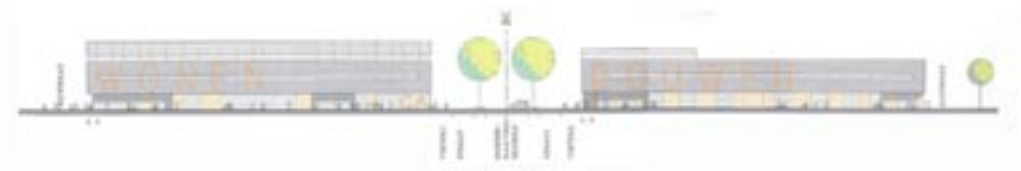
Verplaatsing van vrijliggend fietspad Deuren van een ligging aan de noordzijde van de waterkering naar een ligging op de waterkering met zicht over de Bredazone, ten noorden van de kering komt een nieuwe ontsluitingsweg voor Slotendijk bij Zuid

een fraaie fietsroute naar Spaarnwoude ontstaat met zicht in de natuurpark De Brettenzone. Hierdoor wordt een heldere ontsluitingsruit voor Sloterdijk III gecreëerd en raakt Sloterdijk III-Zuid met de aanleg van de Westrandweg en de verlegging van de Noordzeeweg in noordelijke richting niet perifeer of geïsoleerd gelegen. Ook hier vraagt de relatie tussen het huidige kabels&leidingenpakket en de toekomstige ligging van de weg Daveren om extra onderzoek.



De BMW-garage&showroom aan de A10-Oost op bedrijventerrein Amstel I is met een bouwhoogte van ca. 15 meter en een intensieve bebouwing van de kavel een voorbeeld voor de autoboulevard Sloterdijk III Oost





Ontwerptekeningen van het bouw- & woonthemapacentrum Sloterdijk III Oost met een parkeren op het dak van de 2e bebouwingslaag en de 3e verdieping; een goed voorbeeld van intensief ruimtegebruik



Studie naar compacte parkeeroplossingen en stapeling van bedrijven (Borski/Noordhoek/Bleichrodt)

5 STRATEGIE & VERVOLG

5.1 Strategie & tijdspad

In de ontwikkelingsstrategie voor de Sloterdijken is een tweedeling te maken tussen de herstructurering van Sloterdijk I, II, Vervoerscentrum en Alfadriehoek enerzijds en ontwikkeling van Sloterdijk III anderzijds.

Sloterdijk I, II, Vervoerscentrum en Alfadriehoek zijn bestaande werkgebieden die relatief dicht bij de vooroorlogse stad en het openbaarvervoersknooppunt Teleport liggen. Deze deelgebieden transformeren en intensiveren. Het kantoorsegment neemt hier toe, maar ook culturele, publieks- en leisurevoorzieningen krijgen hier steeds meer een plek. Wel kennen de verschillende deelgebieden ieder een eigen beeld en type werkmilieu dat in hoofdstuk 3 is beschreven. Om de ambities van deze visie te verwezenlijken is een actief, selectief en consequent vestigingsbeleid van de gemeente Amsterdam noodzakelijk. Er wordt ingezet op intensivering van de bebouwingsdichtheid in deze bestaande werkgebieden, maar wel binnen de voorgestelde milieutypering en prioritering. Zo is het verstandig om voorlopig de toevoeging van nieuwe functies te concentreren rond Teleport en waar past binnen het stedelijk werkgebied en de transformatie van grootschalige werkgebied naar het grootstedelijke werkgebied met de mix kantoren en bedrijven als een mogelijkheid voor op termijn te zien.

Voor Sloterdijk III-noord is juist de functie als een 'gouden reservering voor de stad' cruciaal. Ook omdat een aantal grote binnenstedelijke bedrijven(complexen) hier naar toe verplaatst kunnen worden, waardoor in de bestaande stad ruimte ontstaat voor nieuwe stadswijken.

Het voorgestelde vestigingsbeleid met bijbehorende verdichtings- en zoneringsdoelen zou per direct van kracht moeten zijn. Op dit moment is de intensivering en functieverandering in Sloterdijk I, Sloterdijk II Zuidoost, de Alfadriehoek en het Vervoerscentrum al in volle gang, gestuwd door de uitstraling van de vervoersknoop Sloterdijk en de nabijheid van de bestaande stad. De snelheid van de ontwikkeling van Sloterdijk III Noord is mede afhankelijk van de verdichtingsoperaties elders in de stad,

(IJ-oever, 'Amstel I'). De ingebruikname van de Westrandweg die gepland is in 2011 zal dan wellicht een extra impuls geven aan de intensivering Sloterdijk II en III. Het ligt voor de hand dat de toevoegingen aan het stedelijk wegennet vóór de ingebruikname van de Westrandweg zijn gerealiseerd, zodat het stedelijk wegennet in de Sloterdijken het extra autoverkeer goed kan verwerken

Pas op de middellange termijn (2015) zal waarschijnlijk meer duidelijkheid over de gewenste sluiting van de metroring tussen station Isolaterweg en Amsterdam CS en de kansen voor een verplaatsing van het rangeerterrein Zaanstraat in westelijke richting. Het gebied tussen de Spaarndammerbuurt en Sloterdijk I heeft dan de potentie om tot een gemengde (groen) stadswijk te worden ontwikkeld.

5.2 Verschillen met vigerende plandocumenten

Deze visie kijkt op verschillende punten af van de vigerende plandocumenten. Onderstaand worden de verschillen hiermee kort op een rij gezet.

Bestemmingsplan Overbrakerpolder uit 1981 (Sloterdijk I)

- in deze visie komt de noordwestelijke zone tot de Isolaterweg

- in deze visie wordt de Sloterdijkerweg met de Kabelweg verbonden
- in deze visie wordt hogere fsi, tussen 0,75 en 2, nagestreefd
- in de visie wordt een bredere bestemming dan alleen bedrijfsbebouwing toegestaan

advies: opstellen nieuw SPvE & bestemmingsplan, prioriteit .

Bestemmingsplan Alfa Driehoek uit 1992

- in deze visie wordt géén kantoortoren van 70 meter aan de Einsteinweg (A10) toegestaan en de maximale bouwhoogte voor de Alfadriehoek is 40 meter in plaats van 35
- in deze visie wordt een hogere fsi tussen 1,5 en 5, nagestreefd.

advies: bijstellen bestemmingsplan, geen prioriteit

Bestemmingsplan Westhaven e.o. uit 1998 (Sloterdijk II & Vervoerscentrum)

- in deze visie wordt een hogere bebouwingsdichtheid nagestreefd en mag dus meer dan 75% van de terreinen bebouwd worden; er wordt een fsi van 0,5 – 2 nagestreefd
- in de visie wordt een maximale bouwhoogte van 20 meter in het westelijk deel van Sloterdijk II Zuid nagestreefd; dit deelgebied blijft bestemd voor kleinschalige bedrijven
- in de visie wordt een maximale bouwhoogte van 30 meter in het Vervoerscentrum nagestreefd (beduidend lager dan het bestemmingsplan); dit deelgebied blijft bestemd voor distributie- en transportbedrijven en industrie
- in de visie wordt een maximale bouwhoogte van 40 meter in het oostelijk deel van Sloterdijk II Zuid én Sloterdijk II Noord nagestreefd (de Millennium Tower, die nu in aanbouw is, wordt als een eenmalige uitzondering gezien).

advies: opstellen SPvE & nieuw bestemmingsplan.Sloterdijk II (samen met Teleport) prioriteit.

Bestemmingsplan RWZI Amsterdam West uit 2001 (Sloterdijk III)

- geen substantiële verschillen

Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam uit 1935 (Sloterdijk III)

- in deze visie Sloterdijk III ontwikkeld in 2 zones; de noordelijke zone is bestemd voor distributiebedrijven en industrie, de zuidelijke zone voor kleinschalige bedrijven (een bestemmingsplan ontbreekt eigenlijk)

advies: opstellen SP & nieuw bestemmingsplan, prioriteit

Stedenbouwkundig Programma van Eisen Sloterdijk III uit 1995

- in deze visie wordt geen aparte zone naast de Westrandweg onderscheiden, waar een hogere bebouwing is toegestaan; uitgangspunt in de visie is immers dat in Sloterdijk III maximaal 30% per vestiging kantooroppervlak mag zijn
- in deze visie zijn de twee grote niet uitgegeven zones in Sloterdijk III Noord als strategische reserveringen benoemd
- in deze visie wordt een hogere bebouwingsdichtheid nagestreefd en mag dus meer dan 60 of 75% van de terreinen bebouwd worden; er wordt een fsi van 0,5 – 2 nagestreefd
- in deze visie wordt meer oppervlaktewater en natuur in Sloterdijk III ontwikkeld

Stedenbouwkundig Plan Sloterdijk III - Oost uit 1996

- in deze visie worden géén hoogteaccenten aan de Westrandweg voorgesteld; de hoogbouw van Teleport en de havenkranen, windmolens en schoorstenen van de industrie bepalen immers de skyline van dit grootschalige gebied
- in deze visie wordt een hogere bebouwingsdichtheid nagestreefd en mag dus meer dan 75% van de terreinen bebouwd worden; er wordt een fsi van 0,75 – 2 nagestreefd
- in de visie wordt voorgesteld om ten zuiden van dit deelgebied de Theemsweg 2 x 2 baans te maken en te verbinden met de verlegde Noordzeeweg, als hoofdwegverbinding tussen de Westelijke Tuinsteden en de Westrandweg

- in de visie wordt ingezet op het extra investeren in de inrichting van Sierenborch, de dragende Oost-West-laan van Sloterdijk III Oost
advies: opstellen SP & nieuw bestemmingsplan en inrichtingsplannen, prioriteit

Deze visie verschilt dus op verschillende fronten met de bestaande plankaders. Dit roept de vraag op of alle vigerende plankaders nu moeten worden aangepast of dat alleen de meest verouderde moeten worden aangepast.

Hier wordt voorgesteld deze visie als ruimtelijk kader te laten vaststellen en als aanvullend toetsingskader voor nieuwe bouwplannen in de Sloterdijken te laten gelden. Daarnaast wordt in ieder geval voorgesteld om een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor Sloterdijk III en Sloterdijk I

Verschillen visie en structuurplan

De begrenzingen die de visie voor het grootstedelijk werkgebied accent mix kantoren en bedrijven trekt, komen niet overeen met de kleuren op de structuurplankaart, die overigens 2010 als planhorizon heeft. Nu is het bediscussieerbaar hoe exact de structuurplangrens gezien moet worden, anderzijds is de afwijking een ondersteuning voor het voorstel om de verkantoring tot deze milieus als een lange termijn ontwikkeling te zien.

De visie anticipeert niet op een toekomstige uitbreiding van Sloterdijk III in de noordelijke strook van de Brettenzone, hoewel het in praktische zin niet wordt uitgesloten. Een uitbreiding is evenmin in het structuurplan opgenomen, maar de lichtgroene aanduiding op de kaart (groen buiten de hoofdgroenstructuur) maakt een dergelijke ontwikkeling in de toekomst wel mogelijk. De stelling die in de visie Sloterdijk wordt ingenomen is dat een uitbreiding op deze smalle strook ten koste van veel kwaliteit gaat en relatief weinig netto uitgeefbare ruimte oplevert, deels omdat de waterkering verplaatst moet worden.

5.3 Vervolgacties

In deze concept visie worden de volgende aanbevelingen voor vervolgstappen gedaan:

1. Consultatie bestuur

Het consulteren van de wethouder RO & Grondzaken en van het College van B&W over deze visie, waarbij gevraagd wordt in te stemmen met de visie als stedenbouwkundig - en ontwikkelingskader voor de verdere planvorming in het gebied.

2. Mobiliteitstoets

In september is DIVV gestart met een Mobiliteitstoets voor de Sloterdijken en Teleport en haar omgeving. Deze visie en de Visie Teleport zijn daarvoor de input. Het doel van de studie is het toetsen van het huidige en toekomstig gewenste stedelijk wegnnet. Hierdoor zal meer duidelijkheid ontstaan over o.a. de noodzaak van de westelijke (2^e) afslag Westrandweg in Sloterdijk III, de verbreding van Theemsweg (2 x 2 baans) en de aanleg van de ontsluitingsweg Daveren.

3. SP(met inrichtingsprincipes) & bestemmingsplan Sloterdijk III

Op basis van deze visie wordt een Stedenbouwkundig Plan (SP) voor werkgebied Sloterdijk III opgesteld. Hierbij wordt ook de grondexploitatie geactualiseerd op basis van de laatste inzichten. Onder andere door een aantal ingrepen op het gebied van water en groen en de veranderde reservering van de Zogenaamde Zaanboog zal de verkaveling iets moeten worden aangepast. Ook de koppeling met de Heining en het Geuzebos moet worden gelegd. Voorgesteld wordt om in dit SP direct de inrichtingsprincipes voor de openbare ruimte op te nemen. Ook de aanleg van de zuidelijke ontsluitingswegen Daveren en

Theemsweg zal in dit SP worden meegenomen. Gedeeltelijke verlegging van de waterkering en mogelijk bestaande kabels & leidingen spelen hierbij een rol. Ten aanzien van de financiering van de verbrede Theemsweg kan waarschijnlijk een beroep gedaan worden op het Meerjarenprogramma Hoofdinfrastructuur Amsterdam (DIVV).

4. SPvE (met inrichtingsprincipes) & bestemmingsplan Sloterdijk I

Op basis van de visie wordt een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor werkgebied Sloterdijk I opgesteld. Bijzonder aandachtspunten zijn de toekomstige bestemmingen en de startregie voor verwerving en nieuwe uitgifte van vrijkomende panden in dit deelgebied. Er moet een nieuwe grondexploitatie voor Sloterdijk I worden opgesteld. Daarnaast wordt ingezet op de verbinding Condensatorweg – Sloterdijkerweg, zodat de ontsluitingsring voor Sloterdijk I wordt gecomplementeerd. Voor dit SPvE wordt voorgesteld om de principes voor de inrichting van de openbare ruimte direct mee te nemen.

5. SPvE Teleport en Sloterdijk II

De deelgebieden Teleport en Sloterdijk II worden samengevoegd en er wordt een gezamenlijk SPvE voor beide deelgebieden opgesteld. In oktober 2003 wordt de Optimaliseringsstudie Westrandweg-Basisweg (IBA) afgerond. Op basis hiervan kunnen andere vervolgstappen genomen kunnen worden.

6. Reconstructie Basisweg in Sloterdijk II / III

Voor Sloterdijk III is het belangrijk dat op korte termijn wordt gestaart met de planvorming van 'het stroomlijnen' van de T-kruising Basisweg – noordzeeweg.

7. Alfadriehoek en Vervoerscentrum in de wacht

Voor de deelgebieden Alfadriehoek en Vervoerscentrum heeft verdere planvorming voorlopig geen prioriteit.

8. Afstemming met RWS over WRW

Op basis van deze visie dient -samen met DIVV- met Rijkswaterstaat overlegd te worden om het basisontwerp (volgens MER-besluit) van de Westrandweg aan te scherpen. Het gaat met name om de volgende aspecten:

- Mogelijk aanleg van een nieuwe fietsbrug gekoppeld aan het Westrandwegkunstwerk over de Haarlemmerweg en de Haarlemmervaart;
- het laten vervallen van het overbodige Westrandwegviaduct Aberdaan-Herwijk in Sloterdijk III;
- het aanpassen van de kwel sloten en waterpartijen aan de voet van het talud van de Westrandweg in Sloterdijk III en het realiseren van een natuurvriendelijke inrichting van het water en oevers;
- de noodzaak van de westelijke afslag van de Westrandweg in Sloterdijk III (mede o.b.v. Mobiliteitstoets DIVV);
- de mogelijkheid voor dubbel grondgebruik onder en 'om' de WRW ter plaatse van de Basisweg (bij Teleport).

9. Overleg met Prorail over spoorreserveringen

Er is meer duidelijkheid gewenst over de vele spoorreserveringen in de Sloterdijken. Op basis van deze visie dient een vervolg overleg met Prorail belegd te worden om meer duidelijkheid te krijgen over de noodzaak van de reserveringen en het moment waarop deze spoorlijnen worden aangelegd.

10. Actief & selectief vestigingsbeleid

Het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam én het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam voeren een actief, enthousiasmerend en selectief vestigingsbeleid, waarbij nieuwe initiatieven uit de markt op de juiste locatie worden toegestaan, dan wel gestimuleerd. Ook het stimuleren van thematische clustering, denk aan de auto- en woon- & bouwthemaboulevard in Sloterdijk III, maakt hier deel van uit. Het presenteren van deze visie in verschillende gremia kan hieraan bijdragen.

*11. Optimaliseren openbaar- & collectief vervoersplan Teleport,
Sloterdijken & Westpoort*

Inmiddels rijdt de Westpoortbus, als aanvullend collectief vervoer, vanaf station Sloterdijk naar de bedrijven in het hele Westpoortgebied. Er dient gekeken worden of dit initiatief niet kan worden uitgebreid en of het niet beter kan worden gepromoot.

12. Welstandskader

Deze visie biedt een stedenbouwkundig kader op basis waarvan een welstandskader kan worden ontwikkeld.

COLOFON

In maart 2004 is deze Visie Sloterdijken vastgesteld in het College van B&W van Amsterdam

Opdrachtgever

Dirk van de weerd, Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam
(OGA)
Marleen Steegstra, OGA

Projectteam

Jacob van der Zwan, projectleider, Dienst Ruimtelijke Ordening
Amsterdam (DRO)

Patricia Bijvoet, DRO
Roy Berents, DRO
Han Vermeij, DRO
Martijn Eekhof, DRO
Frits Wolters, DRO
Henk Groenewegen, DRO
Paul Südkamp, DRO
Geert Timmermans, DRO

Supervisor Teleport & Sloterdijken

Felix Claus, Claus & Kaan

Klankbordgroep

Jacky van den Bosch, OGA
Frans van Vliet, OGA
Dick Hekkert, OGA
Joop van Hofwegen, OGA
Jorinde Hummelen, OGA
Marc Weel, OGA
Mohsen Aly, OGA
Marit van der Ham, OGA

Elbert Achterstraat, IBA / OGA

Wim Vlemmix, Gemeentelijk havenbedrijf Amsterdam (GHA)

Folkert Schukken, GHA

John de Vries, GHA

Peter van Kaam, Westpoortbeheer Amsterdam

Jeroen van de Mortel, Westpoortbeheer Amsterdam

Anita Tekamp, Westpoortbeheer

Maurice de Graaf, Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer
Amsterdam (DIVV)

Teun Scheltema, DIVV

Rob Tiemersma, DIVV

Wim van Kruiningen, DIVV

Hans Duimelaar, Economische Zaken (EZ)

Niels van Wonderen, EZ

Tanja Schimmelpennink, EZ

Piet Johan Radsma, Dienst Waterbeheer en Riolering Amsterdam

Marlies Iambrechts, Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam

Jules Angenent, Bureau Parkstad

Sint-Jan Tiesma, stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer

Amsterdam, maart 2004