

Gemeente
Amsterdam

Bouwenvelop

Kavel O blok 5 & 10

Sloterdijk Centrum

Colofon

Opdrachtgever: Projectgroep Sloterdijk Centrum
Auteur: Ruimte en Duurzaamheid, Gemeente Amsterdam
Versie: 8 juni 2017

Informatie

Website www.amsterdam.nl/sloterdijk-centrum



**Gemeente
Amsterdam**

Bouwenvelop

Kavel O

Sloterdijk Centrum

blok 5 en 10



Lichtkunstwerk "178 Bottles, 1 Message", als hart van Sloterdijk op het Orlyplein

Kunstenars: Saskia Hoogendoorn and Lieuwe Martijn Wijnands (uit Amsterdam Light Festival editie 2014-2015)

foto: Janus van den Eijnden

0 Inhoud

1 Inleiding

- 1.1 Ambitie
- 1.2 Beleidskaders Sloterdijk
- 1.3 Context

2 Context kavel O: Sloterdijk Centrum

- 2.1 Ruimtelijke opbouw
- 2.2 Een uniek woonmilieu
- 2.3 Bouwstenen voor de toekomst
- 2.4 Mengen van programma
- 2.5 Geluidsbelaste locatie
- 2.6 Aantrekkelijke groene ruimten
- 2.7 Groen en water in duurzaam Sloterdijk

3 Kavelinformatie kavel O

- 3.1 Ligging kavel O
- 3.2 Kenmerken kavel O
- 3.3 Verkavelingsstructuur voor kavel N en O
- 3.4 Programma
- 3.5 Ontsluiting
- 3.6 Openbare ruimte
- 3.7 Programma
- 3.8 Parkeren
- 3.9 Afval

4 Bouwregels voor blok 5 en 10

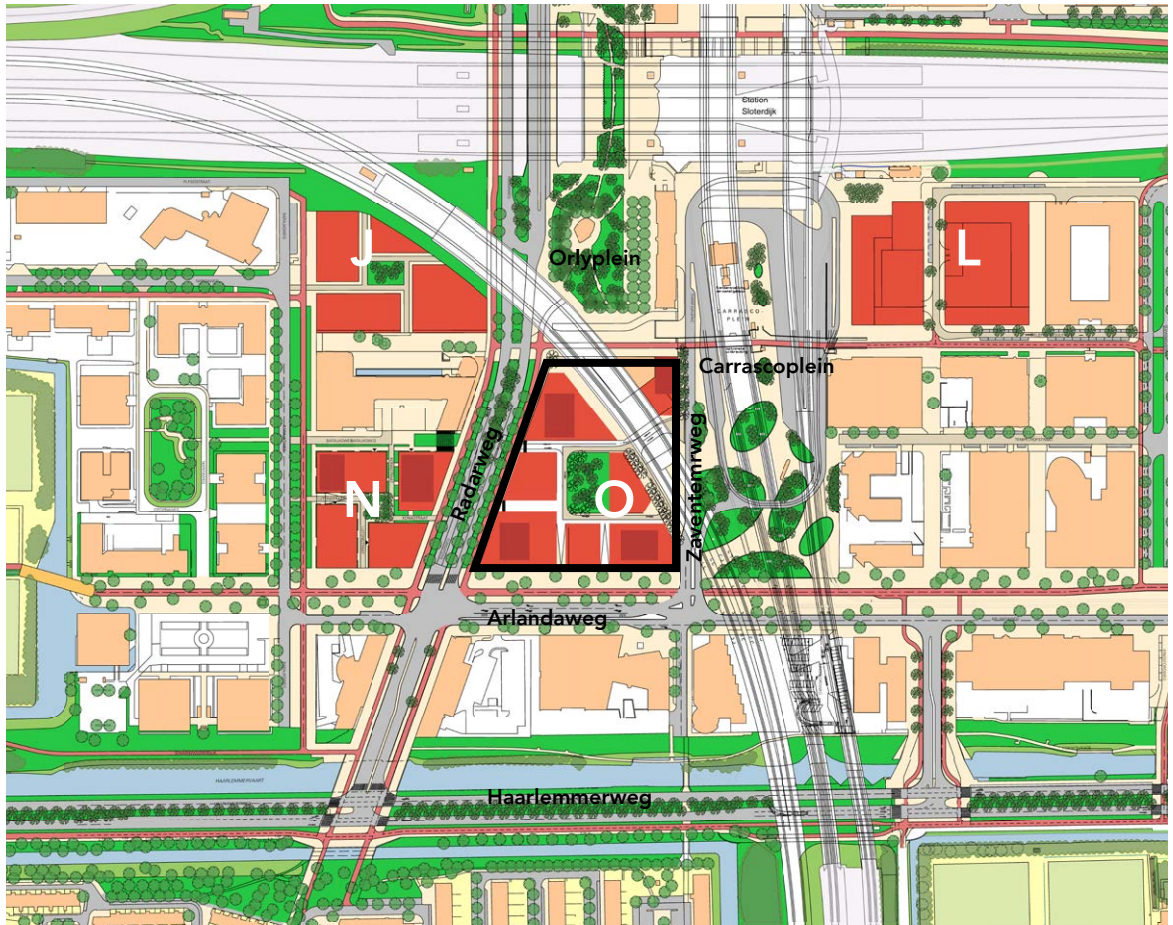
- 4.1 Inleiding
- 4.2 Footprint
- 4.3 Hoogteverschillen en peilmaten
- 4.4 Bouwhoogte en volume-opbouw
- 4.5 Rooilijnen
- 4.6 Bijzondere plekken
- 4.7 Buitenruimten
- 4.8 Ontsluiting
- 4.9 Parkeervoorzieningen
- 4.10 Gebouwd programma
- 4.11 Groen en water op uitgeefbaar terrein
- 4.12 Nutsvoorzieningen
- 4.13 Opleverhoogtes maaiveld

5 Beeldkwaliteit kavel O

- 5.1 Nieuwbouw kavel O
- 5.2 Welstandsnota: 'de Schoonheid van Amsterdam'
- 5.3 Sloterdijk Centrum sluit aan op bestaand ruimtelijk systeem in Welstandsnota
- 5.4 Welstandscriteria ruimtelijk systeem 'De IJlanden, IJburg en Zeeburgereiland'

- Bijlage 1** **Coördinatentekening**
- Bijlage 2** **Windhinder**
- Bijlage 3** **Supervisieprocedure**
- Bijlage 4** **Indicatie spoorconstructie Hemboog**
- Bijlage 5** **Bouwbrief fietsenbergingen**
- Bijlage 6** **Technische specificaties Nutsvoorzieningen**
- Bijlage 7** **Kabels en leidingen**
- Bijlage 8** **Opleverhoogtes maaiveld**

Ligging kavel O
in Sloterdijk



Toekomstbeeld
2020



1 Inleiding

1.1 Ambitie

In deze bouwvelop worden de uitgangspunten en voorwaarden beschreven die de gemeente Amsterdam stelt aan bouwblokken 5 en 10 op kavel O in het gebied Sloterdijk Centrum.

Kavel O maakt onderdeel uit van het gebied Sloterdijk Centrum waar de afgelopen jaren een nieuwe koers is ingezet; het gebied verandert van een monofunctioneel kantorengedebied naar een stoer en stedelijk gebied voor mensen om te werken én te wonen.

Kijkend in de toekomst zien we het volgende beeld in 2030:

Amsterdam Sloterdijk bruist. De straten zijn gevuld met een mix van zakenmensen, studenten, toeristen en bewoners. Op besloten binnenplaatsen wordt door kinderen gespeeld en lunchen thuiswerkende bewoners, van de groene daken klinkt het gezang van vogels. De rijke mix aan bewoners en gebruikers maakt dat Sloterdijk zowel overdag als 's avonds een levendige buurt is. Aan voorzieningen komen de Sloterdijkers niets te kort. De lokale supermarkt floreert en er is een grote variatie aan winkeltjes en horeca ontstaan aan de Radarweg en de Arlandaweg. Rondom het station worden regelmatig inspirerende evenementen georganiseerd die een breed publiek trekken. De Radarweg en Arlandaweg met nieuw bouwprogramma zijn het levendige bewijs van een herboren stadswijk waar wonen en werken een prettige balans hebben gevonden.

Het toevoegen van woningen in het gebied heeft goed uitgedaan. Er zijn bijzondere woongebouwen neergezet door betrokken bewonersgroepen en verschillende soorten ontwikkelaars. De kenmerkende loodswoningen hebben Sloterdijk op de kaart gezet en een gebied gemaakt dat uniek in Amsterdam is. De maat en schaal van de nieuwbouw vormen een mooie aanvulling op de maat van de hoge kantoorgebouwen en maken dat Sloterdijk een belangrijke centrumfunctie heeft in HavenStad. Het uitzicht vanuit de slanke woontorens is adembenemend, zowel terugkijkend richting het centrum als uitkijkend over de Brettenzone of het havengebied. De appartementen zijn dan ook zeer gewild onder Amsterdammers. De bakfiets heeft zijn intrede gedaan en Sloterdijk is inmiddels een geliefde plek geworden voor studenten, starters, expats én jonge

gezinnen, die van kosmopolitisch wonen houden, maar graag de natuur binnen handbereik hebben.

Het gebied onderscheidt zich door het groen binnen handbereik. Het Westerpark en sportpark Spieringhorn, beide onderdeel van de Brettenzone, zijn vlakbij. De vergroening van de openbare ruimte is begonnen met de transformatie van het Orlyplein en heeft zich doorgezet in een aantrekkelijke Arlandaweg. Deze sterke schakel heeft de Brettenzone weer toegankelijk gemaakt en Sloterdijk een nieuw, groen imago gegeven. In de weekenden wordt hier intensief gesport en fietsen en wandelen veel inwoners uit de binnenstad hier de stad uit om te genieten van de natuur, aangenaam verrast door de groene lanen en straten van Sloterdijk en de weelderige daktuinen en groene gevels van de nieuwbouw.

Voormalige kantoorgebouwen zijn gevuld met kantoren, woningen en voorzieningen. Het is een prettige plek geworden om te werken, werknemers komen hier graag naar toe met het openbaar vervoer. Ook toonaangevende hoofdkantoren hebben hier hun plek gevonden. Hun werknemers kunnen op de fiets naar het werk komen omdat er goede verbindingen zijn met de omgeving en er voldoende goede voorzieningen zijn om de fiets te parkeren. In de lunchpauze en na het werk wordt er wat gedronken op de terrassen of gegeten in de alom aanwezige horecavoorzieningen

De eerste woningen binnen Sloterdijk Centrum zullen worden gerealiseerd in voormalige kantoorpanden aan de Barajasweg (ca. 250 eenheden) en met tijdelijke woningen op de J-kavel (ca. 350 eenheden). Over enkele jaren kunnen deze tijdelijke woningen plaats maken voor permanente woningen.

Daarnaast worden er komende jaren kavels in de markt gezet voor woningbouw en een gemengd stedelijk programma. Hiertoe is al een start gemaakt met de tenders voor blok 1 en 3 kavel N, en de selectie voor een CPO voor blok 4 kavel N.

De blokken 5 en 10 van kavel O vormen de volgende stap in de uitgiftestrategie

1.2 Beleidskaders Sloterdijk Centrum

Voor Sloterdijk Centrum zijn de volgende beleidsdocumenten opgesteld:

- **2012: Gebiedsstrategie Sloterdijk.** Dit document vormde het begin van een nieuwe koers voor Sloterdijk Centrum. In plaats van uitbreiden met nieuwe kantoren werd ingezet op een gemengd stedelijk gebied met de mogelijkheid tot de realisatie van maximaal 2.000 woningen ten zuiden van de spoorlijn. Dit is mogelijk gemaakt door het terugleggen van de geluidszone van Westpoort. Dit is uitgewerkt in de ruimtelijke thema's variëren (functiemenging), verblijven (aangename openbare ruimte) en verankeren (verbeteren van de verbindingen met de omgeving). De gemeente ontwikkelt hierbij een tweeledige aanpak. Enerzijds wordt de openbare ruimte onder handen genomen en flink vergroend waardoor de verblijfskwaliteit toeneemt. Anderzijds wordt sterk ingezet op functiemenging zodat het ook buiten kantooruren een levendig gebied blijft. Naast al deze ruimtelijke ingrepen is er ook een geheel nieuwe financiële strategie voor Sloterdijk Centrum vastgesteld.
- **2013: Bestemmingsplan Sloterdijk Centrum.** De ambities zoals die zijn vastgelegd in de gebiedsstrategie Sloterdijk zijn vertaald in een nieuw bestemmingsplan. Het bestemmingsplan heeft een flexibele opzet met ruime bebouwingskaders en het programma kan over de verschillende bestemmingsvlakken verdeeld worden. Voor de verschillende functies gelden maxima voor het hele plangebied. Voor wonen geldt een maximum bruto vloeroppervlak van 100.000 m² en een maximum aantal van 2000. Deze woningen kunnen worden aangevuld met voorzieningen, bedrijven, winkels en horeca. Voor die functies geldt ook een maximum oppervlak. Voor hotels is dit plafond reeds bereikt.
- **2016: Herziening GREX.** De herziening van de grondexploitatie (GREX) voor Sloterdijk-Centrum is door de gemeenteraad vastgesteld op 5 oktober 2016. Hierin is een investeringspakket opgenomen waarmee de aanpak van de openbare ruimte, van werknaar woon- werkgebied voor het plangebied van geheel Sloterdijk-Centrum, is geborgd.

1.3 Context

De ontwikkeling van Sloterdijk staat niet op zichzelf. Amsterdam, en vooral het westelijk gedeelte van Amsterdam, is in beweging. Dat betekent dat er in de directe omgeving van

Gebiedsstrategie
Sloterdijk 2012

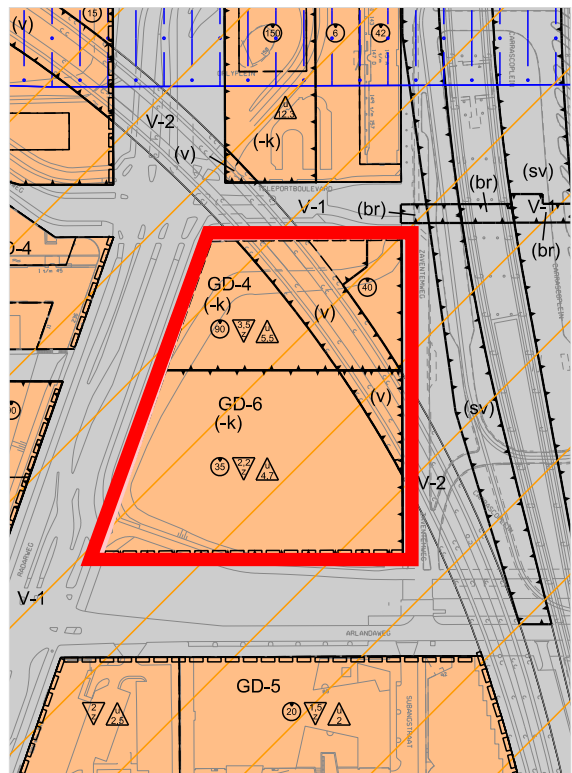
Uitsnede uit
vigerend be-
stemmingsplan
Sloterdijk 2013

Sloterdijk bereikbaar
op weg naar een stedelijk gebied



gebiedsstrategie oktober 2012

Gemeente Amsterdam
Westpoort Amsterdam
Open voor business



Sloterdijk Centrum verschillende ontwikkelingen gaande zijn die invloed hebben op de toekomst van Sloterdijk.

Brettenpark, de groene scheg in Amsterdam

De Brettenzone strekt zich uit tussen de Haarlemmerpoort en Halfweg en bestaat uit een verrijgd en verstild natuurgebied waar struikgewas, wilgenbos en natte gras- en kruidenvegetaties elkaar afwisselen. Het gebied wordt doorsneden door fiets- en wandelpaden. Sloterdijk is het stenige eiland in de groene Brettenzone.

De groene structuur van de Brettenzone is een kwaliteit die tot voor kort in Sloterdijk helemaal niet aanwezig was. Recente ontwerpen, zoals bijvoorbeeld het Orlyplein, hebben het groen van de Brettenzone als inspiratiebron gebruikt. Uitgangspunt voor verdere ontwikkelingen is om deze groene beleving zoveel mogelijk door te zetten in Sloterdijk.

Haven Westpoort

Ten noorden van Sloterdijk ligt de Amsterdamse Haven Westpoort. Hier ligt de tweede haven van Nederland en de vierde van West-Europa. Het biedt plaats aan zware industrie en (haven-gerelateerde) bedrijvigheid, en is groot in natte bulkgoederen. Havenbedrijf Amsterdam is de laatste jaren bijvoorbeeld enorm gegroeid in de goederenstroom van olieproducten. Inmiddels is Amsterdam de grootste benzinehaven ter wereld. Ook ligt in Amsterdam de grootste cacaovoorraad.

Door de verschillende overheden in het havengebied is in 2013 de Visie Noordzeekanaal 2040 opgesteld. Hierin wordt een integrale doorkijk gegeven voor de ontwikkeling van de haven op verschillende gebieden.

Voor de nabije toekomst richt de Haven zich op het slim omgaan met de ruimte om alle gewenste bedrijvigheid te accommoderen. Dit betekent een maximale inzet om te intensiveren en herstructureren van bestaande terreinen. Het

Ligging in de Brettenzone tussen Amsterdam en Haarlem



Havenbedrijf streeft ernaar de beschikbare grond en kades zo intensief mogelijk te benutten, onder andere door strategische grondplanning, terugkoop van terreinen, herontwikkeling van bestaande terreinen, functiewijziging, combineren van functies en het bevorderen van meer gestapelde bouw.

HavenStad, de grootstedelijke transformatie om de hoek

Sloterdijk Centrum is onderdeel van het gebied Haven-Stad. In het Transformatiebesluit Haven-Stad is vastgelegd dat een gedeelte van Haven Westpoort de komende jaren wordt getransformeerd van havengerelateerde bedrijvigheid naar gemengd stedelijk gebied. Het gaat dan om een geleidelijke transformatie van verschillende deelgebieden:

- Op de noordelijke IJ-oever: Melkweg en Cornelis Douwes 0-1-2-3,
- In het havengebied: Minervahaven, Hempoint, Coen- en Vlothaven en Alfadriehoek,
- Rondom het Westerpark: emplacement Zaanstraat, Westerpark en Westergas-

fabriek, Sloterdijk Centrum, Molenwerf, Sloterdijk-dorp, volkstuinparken Nut & Genoegen en Sloterdijkermeer, Sloterdijk I, sportpark Transformatorweg.

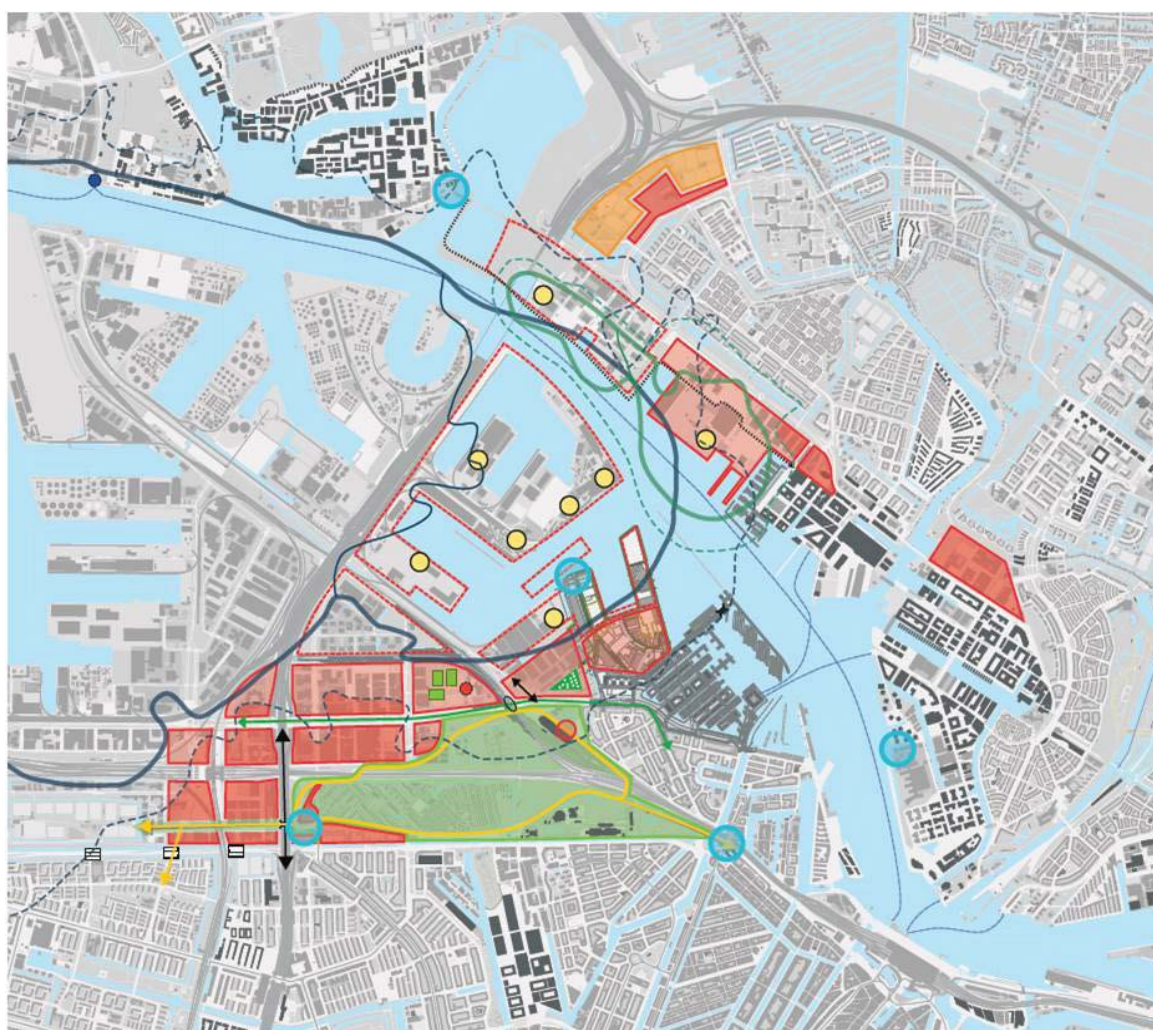
Geluidbelasting van industriegebied Westpoort

Om meer woningen mogelijk te maken en te transformeren, ook in andere gebieden van HavenStad, is de geluidcontour van het industriegebied Westpoort aangepast. Dit was mogelijk zonder havenbedrijven te verplaatsen. Zonder actieve verplaatsing van de havenbedrijven in de Coen- en Vlothaven kunnen tot 2040 circa 9.000 woningen gerealiseerd worden en kan het aantal arbeidsplaatsen toenemen tot 38.000. Als onderdeel van de verdere planvorming in HavenStad kan deze contour later nog verder worden aangepast.

MER procedure

Binnen Sloterdijk Centrum is de belangstelling van ontwikkelaars om woningen te realiseren groter dan voorzien is in het bestemmingsplan. Dit geldt zowel nieuwbouwlocaties als voor de transformatie van bestaande panden. Het in het bestemmingsplan opgenomen maximum voor

Transformatiebesluit HavenStad



woningen en andere functies komt daarom in zicht. De gemeente wil graag dat de verdere ontwikkeling van gemengd stedelijk gebied rondom station Sloterdijk kan worden doorgezet. Voor de verdere ontwikkeling is daarom aansluiting gezocht bij de overige ontwikkelingen van Haven-Stad.

Voor Sloterdijk Centrum is een verder groei van het woonprogramma en bijbehorende voorzieningen meegenomen in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad en de bijbehorende MER Haven-Stad. Voor Sloterdijk Centrum betekent dit een verdere groei tot xx woningen en aanvullend stedelijk programma waarmee al eerder kan worden gestart dan de planhorizon van het huidige bestemmingsplan.

Haarlemmerweg, statuswijziging en aansluiting bij West en Nieuw-West

De gemeente Amsterdam zet in op transformatie van de (N200) Haarlemmerweg en omgeving. De eerste stap hiervoor is gezet door het besluit van Rijkswaterstaat (maart 2017) om een gedeelte van de Haarlemmerweg te wijzigen van autoweg naar binnenstedelijke weg. De volgende stap is het verlagen van de maximum snelheid op het deel van de Haarlemmerweg van 70 km/u naar 50 km/u. Daarvoor moet de weg opnieuw worden ingericht. De weg krijgt een nieuwe inrichting met bomen in de middenberm, verbeterde oversteekmogelijkheden en een snelfietsroute.

Het voornemen is om extra oversteken te maken voor langzaam verkeer zodat Sloterdijk Centrum zich kan ontwikkelen tot een volwaardig en aantrekkelijk stuk stad. Ook in de zone langs de Haarlemmerweg kunnen na de aanpassing van de weg woningen worden gerealiseerd, zowel door transformatie als door eventuele sloop/nieuwbouw.

Parallel hieraan heeft de gemeente de ambitie om aantrekkelijke nieuwe stedelijke milieus te realiseren om de sterke groei van bevolking, bedrijvigheid en toerisme op te kunnen vangen. Daarbij hoort ook het aanhechten en beter

verbinden van de verschillende delen van de stad ten noorden en zuiden van de Haarlemmerweg, zoals Nieuw-West, de Kolenkitbuurt en de Molenwerf.

Transformatie van bestaand vastgoed

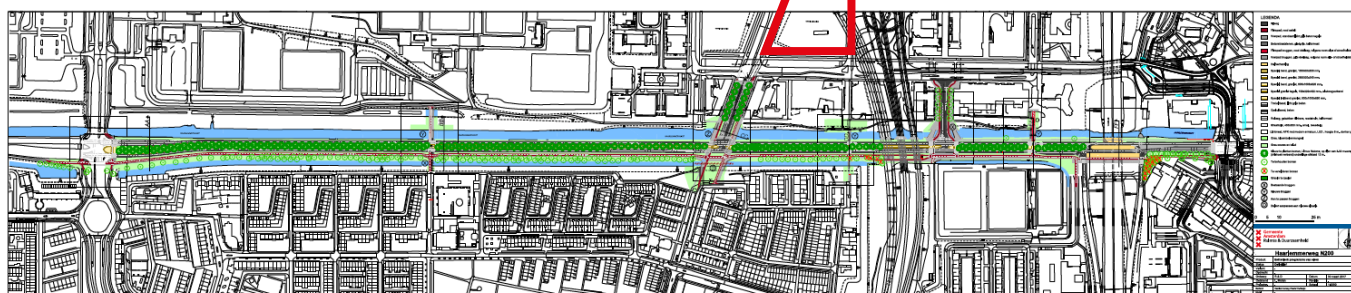
Naast nieuwbouw vormt transformatie een belangrijk instrument voor de gewenste verkleuring van Sloterdijk. De afgelopen jaren hebben op Sloterdijk succesvolle transformaties plaatsgevonden van kantoor naar andere functies. Inmiddels is zo'n 80.000 m² hotel middels transformatie gerealiseerd in het gebied, waaronder Holiday Inn, Meininger, Mercure, Urban Lodge en Ven. Daarmee is het maximum aantal hotelmetrage volgens het bestemmingsplan bereikt. Daarnaast zijn voorzieningen zoals cultuur- en horecapaviljoen Bret, uitbreiding van het Hout- en Meubileringscollege, een ROC en een Spar-to-go aan het gebied toegevoegd naast al oude bekenden die al lange tijd in Sloterdijk Centrum aanwezig zijn zoals Brasserie Hermes en restaurant Wissekerke.

Het totale programma beslaat momenteel circa 600.000 m², waarvan circa 450.000 m² kantoren, ca. 80.000 m² hotel en circa 70.000 overige (inclusief scholen, extended-stay, horeca en voorzieningen). Het percentage kantoren is op dit moment circa 75%. De leegstand in het gebied is de afgelopen jaren teruggedrongen naar ca 10% in 2016. De verwachting dat deze in 2017 terugloopt tot minder dan 10%.



Horecapaviljoen Bret en Restaurant Hermes op het Orlyplein.

Statuswijziging Haarlemmerweg





Het station als middelpunt van vier kwadranten

Grootschalige kantoorgebouwen vrij op de kavel in de noordelijke kwadranten en een gridpatroon in de zuidelijke kwadranten



2 Kavel O in Sloterdijk Centrum

2.1 Ruimtelijke opbouw

Amsterdam Sloterdijk is gebouwd rondom het kruispunt van twee spoorlijnen. Ze doorsnijden het gebied en verdelen Sloterdijk in vier kwadranten met Station Sloterdijk als middelpunt. De noordelijke kwadranten worden gekenmerkt door grootschalige kantoorgebouwen die vrij op de kavel staan. In de zuidelijke kwadranten, waar kavel O ligt, volgt de bebouwing grotendeels het stratenpatroon en zijn de gebouwen wat kleiner van maat. De gebruikers zijn over het algemeen kleinere bedrijven. Hier zijn nog vijf kavels onbebouwd (J, L-west, L-midden, N en O).

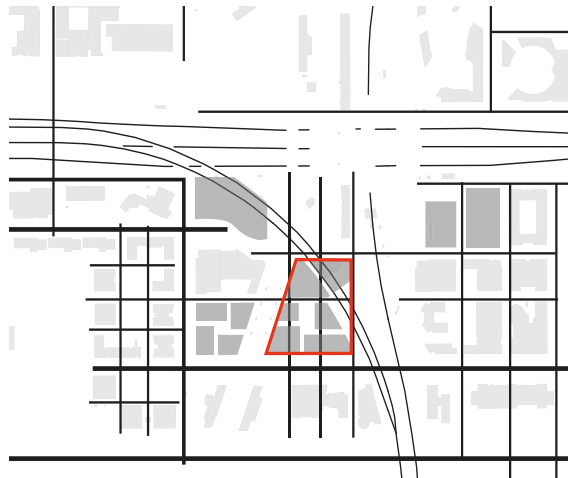
Kavel O is gelegen in het zuidwestelijke kwadrant en wordt begrensd door de Arlandaweg in het zuiden, de Radarweg in het westen, het Carrascopein in het oosten en het Orlyplein in het noorden.

Rondom de O-kavel volgt de aanwezige compacte stedelijke bebouwing een helder stratenpatroon. Het beeld van de hoofdstraten (Radarweg en Arlandaweg) wordt bepaald door stevige bebouwing van met daartussen duidelijk herkenbare openbare ruimte. De basishoogte van de bebouwing loopt op van 4 tot 5 bouwlagen aan de Arlandaweg (20 meter) of 6-7 bouwlagen aan de Teleportboulevard (ca. 25m) tot 9 bouwlagen aan de Radarweg (ca. 35m). In dit deel van Sloterdijk zijn de velden van het grid circa 60 x 80 meter groot.

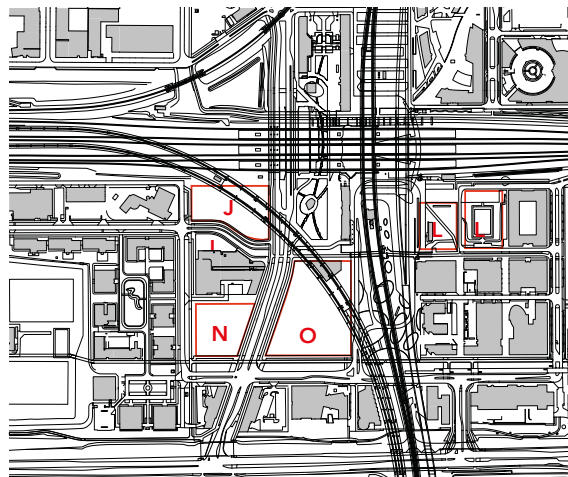
Binnen het grid zijn ontsluitingsstraten en tussenstraatjes gerealiseerd. De ontsluitingsstraten zijn op dit moment vooral bedoeld voor autoverkeer en om te parkeren. De noord-zuid gelegen tussenstraten in het oostelijke kwadrant zijn autovrij.

2.2 Een uniek woonmilieu

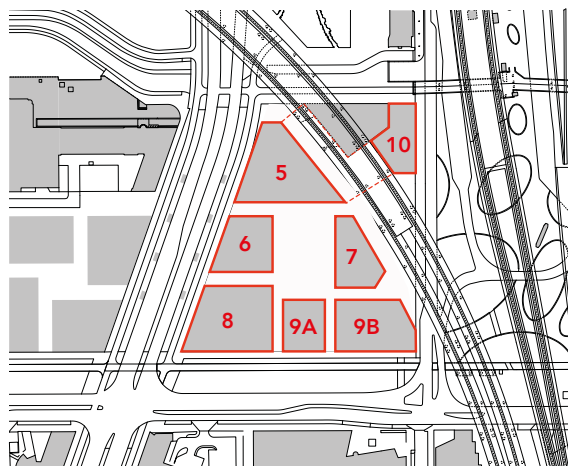
Het karakter en de schaal van de bebouwing op Sloterdijk is niet te vergelijken met die in Nieuw-West, het Centrum of bijvoorbeeld Noord. Deze unieke plek vraagt om een uniek en onderscheidend woonmilieu: waar men woont in een stoer gebied, met grote infrastructuur en tussen bestaande bebouwing. De te bebouwen kavels krijgen een eigen prikkelende, vernieuwende invulling met op maat gesneden, herkenbare architectonische eenheden. Hierdoor kunnen mensen hun eigen woning identificeren als te-



O kavel in het grid van Sloterdijk



Te ontwikkelen kavels Sloterdijk



Bouwblokken binnen kavel O

genhanger van de massaliteit van de functionele spiegelpaleizen.

Kenmerkend voor wonen op Sloterdijk is de compacte bebouwing met grote vrijheid voor het realiseren van betaalbare, op maat gesneden

woningen. Dit krijgt vorm in de woningtypes van loodsen en lofts (zie kader hiernaast). De bebouwing bevat levendige functies op maaiveld zodat er veel reuring is.

2.3 Bouwstenen voor de toekomst

Het toekomstige beeld van Sloterdijk bestaat uit bestaande - (deels) getransformeerde bebouwing - samen met nieuwbouw. Om te komen tot een aantrekkelijk en onderscheidend stedelijke milieu is een aantal bouwstenen geformuleerd. Onderstaande bouwstenen zijn uitgangspunt bij de ontwikkeling van de kavels en bij transformatie.

Versterken van de tegenstellingen

Om het imago van Sloterdijk een boost te geven wordt uitgegaan van de kracht van het bestaande. Aangezien de bestaande bebouwing en infrastructuur vooral grootschalig en monofunctioneel is, wordt ingezet op het opzoeken en versterken van contrasten tussen robuust en verfijnd, groen en grijs, reuring en rust en bestaand en nieuw. Door meer aandacht voor groen en de menselijke schaal gaat het plan een dialoog aan met de omgeving en komen de bestaande kwaliteiten beter tot hun recht. Met nieuwe elementen wordt Sloterdijk een volwaardig stuk stad waar het naast imponerende kantoorgebouwen ook bijzonder aantrekkelijk is om te wonen.

Robuust versus verfijning

Bijzonder aan Sloterdijk is de grootschalige infrastructuur met de opgetilde spoorlijnen en de grote schaal van de bebouwing. Hierdoor krijgt de locatie een stoer en bijna een on-Amsterdams, metropolitaan karakter. Het geeft identiteit aan de plek en zorgt voor herkenbaarheid. Ook de Westrandweg, die langs het gebied scheert, vormt een vanzelfsprekend onderdeel van deze infrastructuur op kolommen. De infrastructuur van wegen en spoorlijnen vormt een beeldmerk en herkenningspunt van het gebied.

Op de uit te geven kavels voor woningbouw wordt een nieuwe schaal geïntroduceerd. Brede industrieel ogende woonloodsen bevinden zich naast beschutte plekken in de vorm van pocket parks. Hierdoor ontstaat ruimte voor ontmoeting, met aandacht voor detail en kleinschaligheid, zowel in de gebouwen als in de openbare ruimte. Het toevoegen van de menselijke maat, zowel in de openbare ruimte als in de bebouwing, vormt een interessant contrast met de bestaande elementen.

Grijs versus groen

Het Sloterdijk van een aantal jaar geleden was vooral grijs; veel asfalt, beton en gebouwen uit eind van de vorige eeuw met de toen overheersende trend van spiegelglas, marmer en ander materiaal met een kille en afstandelijke uitstraling. Sinds in 2012 de gebiedsstrategie is aangenomen is ingezet op meer groen, zowel in de openbare ruimte als in geprivatiseerd gebied en aan en op gebouwen. Eigenaren van de te transformeren panden worden gestimuleerd om de vergroening van het gebied op de één of andere manier tot uitdrukking te laten komen bij de herontwikkeling van het gebouw.

Voor de openbare ruimte geldt dat het vernieuwde Orlyplein een grote bijdrage levert aan het groenere beeld van Sloterdijk Centrum. Maar ook bij transformatie of in de openbare ruimte van de nieuwe woonbuurten kunnen kleinschalige ingrepen leiden tot een groener en aantrekkelijker straatbeeld. Deze groene tussenstraten en binnenplaatsen contrasteren met de grijze autowegen en de strakke kantoorgevels, het station en de Hemboog.

Ook op de nieuw uit te geven kavels wordt deze koers tot vergroening voortgezet. Het toevoegen van groen in het gebied kan plaatsvinden door middel van bijvoorbeeld weelderige daktuinen en groene gevels die de dialoog aangaan met de strakke spiegelglazen gevels van de kantoren.

Reuring versus rust

Drukke genoeg op Sloterdijk op bepaalde tijdstippen. Met 47.000 reizigers per dag in 2014 is het het vijfde station van Nederland en een van de drukste stations van Amsterdam. Veel reizigers komen er om te werken en er zijn steeds meer toeristen. De reistijd naar Schiphol bedraagt slechts 9 minuten. Door het toevoegen van woningen zal de drukte zich niet meer concentreren op spijtstijden maar meer verspreid worden over de dag.

Niet alleen door mensen maar ook door geluid geeft het gebied een drukke indruk. Doordat het gebied wordt doorsneden door spoorlijnen en wegen op verschillende niveaus, is er op veel plaatsen geluid van af en aan rijdende treinen, bussen en trams. Als tegenhanger van al deze drukte wordt een aantal plekken afgeschermd van de hoofdinfrastructuur bewust groen en rustig ingericht. Dit zijn de intieme binnenstraatjes en de pocket parks. Plekken gericht op de voetganger waar van de zon genoten kan worden,

Versterken van contrasten binnen Sloterdijk

grijs <> groen



robuust <> fijn



bestaand <> nieuw



reuring <> rust



waar kinderen veilig kunnen spelen en het geluid van haven, spoor of snelweg zeer beperkt komt.

Bestaand naast nieuw

De meeste gebouwen in Sloterdijk zijn ontworpen als kantoorgebouw en dateren uit de jaren tachtig van de vorige eeuw, of zijn nog jonger.

In Sloterdijk Centrum wordt de bestaande situatie niet uitgedumd maar juist hergewaardeerd. Bestaande gebouwen kunnen – soms met eenvoudige middelen of toevoegingen – worden aangepast zodat deze qua beeld en functie weer voldoet.

Hiermee ontstaat een interessante gelaagdheid in de tijd waarbij gebouwen uit één bepaalde periode voegen zich naast gebouwen uit andere periodes. Soms in onderlinge samenhang, soms in contrast of dialoog met elkaar. Dit gegeven is aanleiding voor het grotendeels behouden van de bestaande bebouwing.

2.4 Mengen van programma

Het monofunctionele karakter van Sloterdijk Centrum wordt steeds meer doorbroken. Een grotere variatie in functies leidt tot een grotere variatie in gebruikers. Dit heeft zijn weerslag op de openbare ruimte die op alle tijdstippen van de dag intensiever gebruikt zal worden. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor wonen, kantoor (geen uitbreiding maar juist een krimp van het aantal m² bvo), maatschappelijke voorzieningen (zorg en onderwijs), culturele voorzieningen, sportvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van ontspanning en vermaak en voorzieningen zoals, horeca, detailhandel (maximaal 5.200

m² bvo) en dienstverlening. In totaal is in het bestemmingsplan maximaal 100.000 m² bvo aan voorzieningen mogelijk gemaakt

Het gemengde programma kan een plaats krijgen binnen getransformeerde gebouwen en in nieuwbouw.

De transformatie van kantoor naar hotel is sinds 2012 in een stroomversnelling gekomen en heeft geleid tot een toestroom van toeristen. Dit werpt al zijn vruchten af in de beeldvorming en dynamiek binnen het gebied. Overdag en 's avonds zijn er meer mensen op straat en voelt het gebied prettiger. De transformatie naar woningen zal vanaf 2017 zichtbaar zijn. Een aantal gebouwen is hiervoor bij uitstek geschikt, maar binnen de bestaande gebouwen is ook ruimte voor andere functies zoals onderwijs. Het flexibele bestemmingsplan biedt hier voldoende ruimte voor.

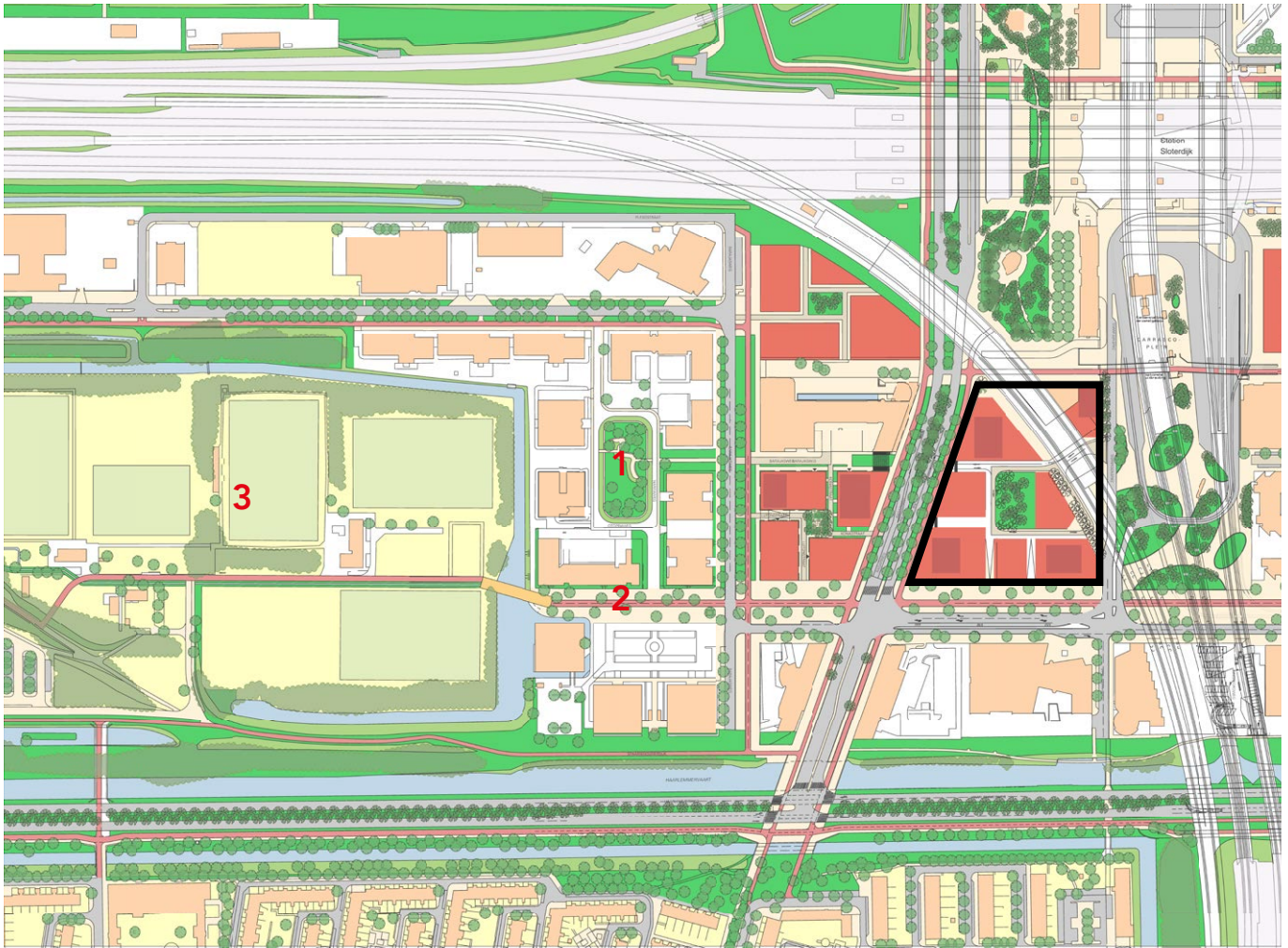
Op de lege kavels in het hart van Sloterdijk is ruimte om een substantieel woningbouwprogramma te realiseren voor verschillende doelgroepen en bijbehorende woningtypen. Hierdoor ontstaat een gemengde woonbuurt met flexibele gebouw-typologieën waarbinnen verschillende vormen van wonen en werken gefaciliteerd kunnen worden.

2.5 Geluidsbelaste locatie

Sloterdijk Centrum kent een geluidsbelasting van verschillende bronnen: van bedrijven, de haven en trein- tram- en wegverkeer. Informatie hierover is te vinden in het bestemmingsplan uit 2013. Hierin is ook het besluit hogere waarden opgenomen.



Kavel O in omgeving



Sport- en spelvoorzieningen vlakbij kavel O: 1. (speel)plantsoen Barajasweg, 2. sporttoestellen Arlandaweg, 3. Sportpark Spieringhorn

Barajasplein met constructie transformatie-opgave Barajas-blokken.



Sportclubs op loopafstand van kavel O



Referentiebeeld waterelement in pocket park



Om de geluidsbelasting voor woningbouw op onder meer kavel O te reduceren worden op dit moment samen met Rijkswaterstaat plannen opgesteld voor een herinrichting van de Haarlemmerweg onder andere door het aanbrengen van een geluidsreducerende deklaag. Door de verlaging van de maximumsnelheid naar 50 km/u op een deel van de Haarlemmerweg nabij Sloterdijk-Centrum. kan bij het maken van visie-documenten en bouwplannen in het kader van deze tender rekening worden gehouden met een lagere geluidsbelasting dan vermeld in vigerend bestemmingsplan. Er zullen dus op minder plekken dove gevels nodig zijn. De geluidsbelasting op de gevels is voor de stedenbouwkundige opzet onderzocht. Deze is in **bijlage ..** van deze bouwenvelop inzichtelijk gemaakt. De gemeente vraagt inschrijvers die deelnemen aan de selectie bij het opstellen van hun plannen uit te gaan van de hier aangegeven situatie. Op het moment van aanvraag omgevingvergunning dient de ontwikkelaar zelf nader geluidsonderzoek te doen specifiek gericht op het eigen ontwerp.

2.6 Aantrekkelijke groene ruimten

Sloterdijk wordt vergroend op alle fronten: zowel in de openbare ruimte als op de uit te geven terreinen. Groen zal het gebied 'zachter' maken en zorgen voor een aantrekkelijke omgeving waar mensen langer zullen willen verblijven. Het nieuw ingerichte Orlyplein en de tijdelijke invulling van de L-kavels vormen de eerste bewijzen van wat een groene buitenruimte voor de beleving kan doen. Er is merkbaar wat veranderd; mensen ontmoeten elkaar hier, eten tussen de middag hun lunch, sporten, zitten op het terras of luieren in de zon. Er wordt ingezet op groene buitenruimtes in verschillende verschijningsvormen. Van een grootschalig groen plein (het Orlyplein), tot kleinschaligere (collectieve) pocketparks, speelplekken, bomen in straten, groen op eigen terrein in de vorm van groene gevels of daken en geveltuinen.

Maar ook de zone tussen de Arlandaweg en de Haarlemmervaart - onderdeel van de Brettenroute - wordt vergroend. Er wordt de komende jaren veel geïnvesteerd in de verbindingen met de omgeving door het verbeteren van de onderdoorgang onder de A10 (richting Westerpark) en de aanleg van een fietsbrug (richting Spieringhorn). De Arlandaweg krijgt een nieuw karakter als 'groene boulevard' met een brede groene verblijfszone met ruimte voor sport en spel. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijke voorzone voor de nieuwbouw op kavel O met een sterke relatie tussen plint en openbare ruimte.

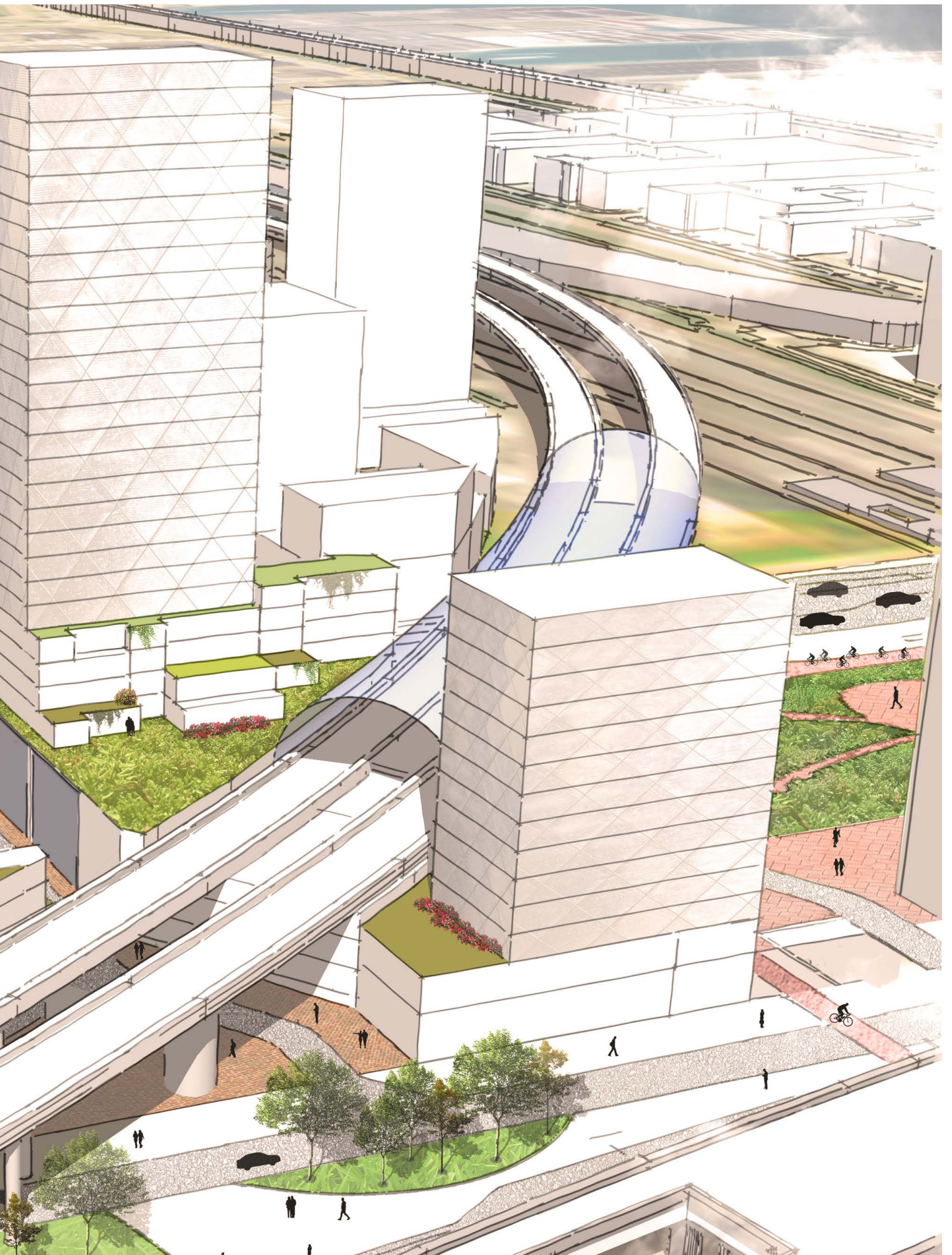
2.7 Groen en water in duurzaam Sloterdijk

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen om de stad sterker, leefbaarder en gezonder te maken. Daarom is in 2015 de Agenda Duurzaamheid vastgesteld. Het gaat hier om een breed perspectief op duurzaamheid: duurzame energie, schone lucht, circulaire economie, en leven met water. Gestreefd wordt naar 20% meer duurzame energie en 20% minder energiegebruik in Amsterdam in 2020. Bij ruimtelijke projecten zoekt Amsterdam samenwerking met marktpartijen die ook in duurzaamheid willen investeren. Deze investeringen gaan verder dan de wettelijke milieunormen.

Amsterdam heeft in 2008 de doelstelling geformuleerd om 40% CO₂ te reduceren ten opzichte van 1990. Aansluitend op deze doelstelling heeft de Amsterdamse Raad in 2009 besloten dat de nieuwbouw woningen in Amsterdam) vanaf 2015 energieneutraal (EPC<0,15) gebouwd worden. Bij het realiseren van deze ambities is een goede samenwerking met bedrijven en bewoners essentieel. Sloterdijk Centrum levert een belangrijke bijdrage aan de duurzame ontwikkeling van Amsterdam. Het gebied ligt tussen het Groot-Westerpark en natuurgebied de Bretten met verder naar het westen natuur- en recreatiegebied Spaarnwoude. Het vormt hiermee een belangrijke schakel in deze groene scheg die de binnenstad direct naar omliggende natuur ontsluit. Daarom wordt - naast de algemene stedelijke richtlijnen voor duurzaam bouwen - sterk ingezet op groen en water; thema's die direct invloed hebben op de uitstraling en beleving van het gebied.

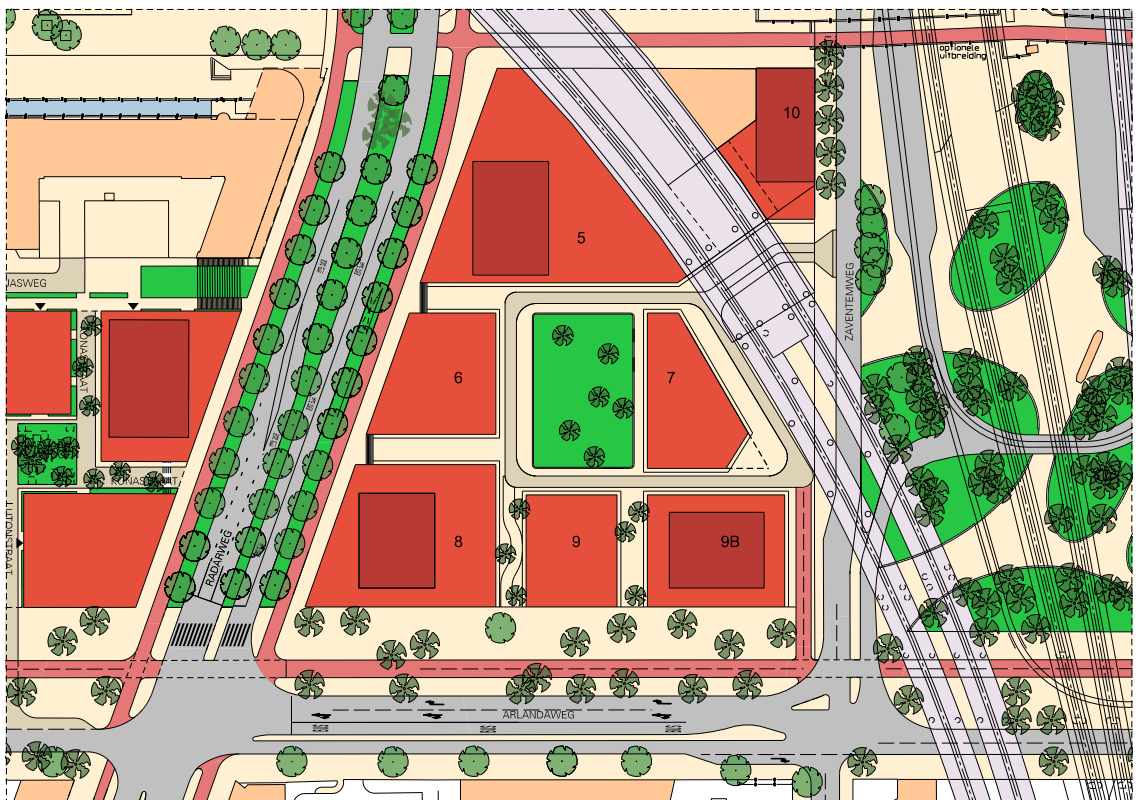
Naast vergroening is waterrobuustheid een belangrijk speerpunt voor de duurzame ontwikkeling van Sloterdijk. Doel is om te anticiperen op klimaatverandering en daarmee hogere piekbelasting op het rioolstelsel zoveel mogelijk te voorkomen. Bij de ontwerpen van bebouwing (en openbare ruimte) kunnen de nadelige effecten door de toename van hevige regenval zoveel mogelijk worden afgevangen en voorkomen. Vanwege de hoge bebouwingsdichtheid worden de maatregelen op eigen kavel ten behoeve van tijdelijke wateropslag en afdracht bij de definitieve selectie meegewogen bij het criterium duurzaamheid.







Kavel O in het zuidwestelijke kwadrant. Begrensd door de Arlandaweg in het zuiden, de Radarweg in het westen, het Orlyplein in het noorden en de Zaventemweg en Carrascopelein in het oosten.



Verkavelings-
structuur kavel
O

3 Informatie kavel O

3.1 Ligging kavel O

Kavel O ligt midden in het Transformatiegebied Sloterdijk-Centrum op korte afstand van het station Sloterdijk. Het kavel grenst aan twee zijden aan een plein. Aan de noordzijde ligt het Orlyplein dat in directe verbinding staat met het Sloterdijkstation. Aan de oostzijde ligt het Carrascopelein waar de haltes voor het openbaar vervoer liggen (tram en bussen). Aan de zuid- en westzijde grenst Kavel O aan respectievelijk de Arlandaweg en de Radarweg. Beiden belangrijke ontsluitingswegen van het Sloterdijkgebied.

3.2 Kenmerken kavel O

Het totale oppervlak van kavel O is ca 16.000 m². Kenmerkend voor kavel O op dit moment is de grote niet-begrensde open ruimte. Passanten ervaren een bijna klinische nagenoeg ongebruikte leegte. Schaal en maat van deze plek zijn hier moeilijk definieerbaar.

Het beeld op Kavel O wordt op dit moment grotendeels gedomineerd door infrastructuur. Het gebogen stationgebouw met de opgetilde spoorlijnen van de hemboog en de kenmerkende overkapping zijn beeldbepalende elementen in Sloterdijk Centrum, die zich op kavel O nadrukkelijk manifesteren. Ze geven de locatie een bijna on-Amsterdams, metropolitaan karakter.

Kavel O bevindt zich deels onder de Hemboog. Meerdere pijlers die de betonconstructie van Hemboogspoor en -station dragen staan pontificaal op het O kavel, direct naast en enkele zelfs binnen de grenzen van de te ontwikkelen kavels. Een belangrijk uitgangspunt bij de planontwikkeling van dit gebied. Voor het overige deel is de locatie is nu vrij van bebouwing. Op het O-kavel is nu nog een opstelplaats voor touringcars aanwezig. Deze is tijdelijk en zal binnen enkele maanden worden verplaatst.

Bijzonder aan de locatie is ook het grote verloop in hoogte van het maaiveld.

Het huidige maaiveld van grote delen van kavel O De Zaventemweg ligt op ca + 1.00 NAP, De Arlandaweg op ca. +1.50 NAP. Het Orlyplein en ligt op ca. +6,40 m NAP. De Radarweg loopt op van Arlandaweg naar Orlyplein.

De huidige peilmaat van de grote uit te geven lege delen op de O kavel is ca +1.20 NAP. Aan de zijde van de Radarweg en Orlyplein liggen steile grastaluds die deze hoogte verschillen overbruggen.

3.3 Verkavelingsstructuur N en O

Voor de ontwikkeling van kavel N en O is stedenbouwkundig plan opgesteld. Hierin wordt aangesloten op de orthogonale structuur van de bebouwing en wegenstructuur in de directe omgeving. De hoofdstructuur bestaat uit een reeks velden die noord-zuid over de kavels zijn uitgelegd. De rooilijnen worden grotendeels gevuld zodat aan alle zijden een duidelijk gedefinieerde wand ontstaan aan de pleinen of de straat. Er zijn grote verschillen in de bouwhoogtes, zowel binnen een blok als tussen de blokken onderling zodat een gemêleerd stedelijk beeld ontstaat. De verschillen in programma, massa en korrel worden benadrukt. Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO) naast een toren van 90 meter hoog, een hotelgast naast de koper die er al 20 jaar woont, een kleine voorziening in de plint van een toren etc. Er is ruimte voor iedereen. En ieder zijn eigen tempo, schaal en ritme. Dat is de stad. Het is geen kwestie van of-of. Het is een kwestie van én-én.

Smalle straatjes doorsnijden de kavel en vormen contrast met de brede omliggende infrastructuur. Er vormt zich een kleinschalig netwerk van doorsteken die de blokken een intiem karakter geven. Binnen ieder kavel is tenminste een keer een grotere maat openbare ruimte te vinden. Dit pocketpark ligt beschut ten opzichte van de drukke straten. Het pocketpark op kavel O is beduidend groter dan die op kavel N.

In de smalle straten domineert het langzaam verkeer en is de auto te gast. De straatjes creëren lucht in het blok en zorgen ervoor dat de pocketparks af en toe zichtbaar zijn vanuit de omgeving. Rond het middaguur dringt de zon door de noord-zuid straatjes diep het blok binnen. De straatjes ontsluiten de grote loodsachtige woongebouwen. De intieme straten bieden een aangenaam contrast ten opzichte van de omliggende ruime wegen (Radarweg, Arlandaweg).

In de straatjes is er mogelijkheid voor bewoners/

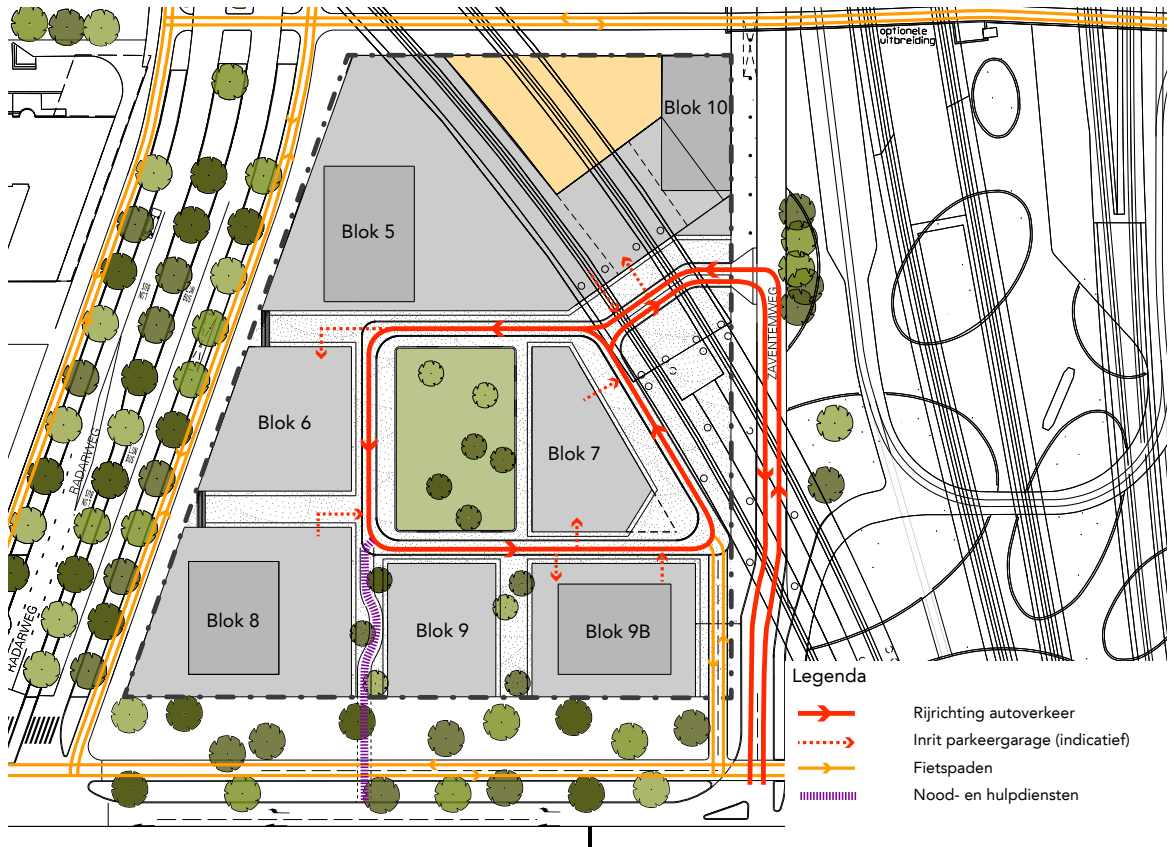
Zicht op kavel O
vanaf Radarweg



Zicht op kavel
O vanaf Zaven-
temweg



Ontsluiting
kavel O



Impressie
pocketpark met
trappartij aan
Radarweg langs
blok 5.



eigenaren om een deel van de openbare ruimte te gebruiken en kleinschalig met groen in te richten. De breedte van deze zone hangt af van de functie van het betreffende straatdeel.

3.4 Uitgeefbare kavels

De hoofdstructuur voor kavel O resulteert in zeven uitgeefbare blokken, variërend in maat en schaal en programma (zie figuur pag. 13).

In totaal zullen er op kavel O circa 500 woningen worden gerealiseerd, 200 studentenkamers en 4.000 m² bvo aan niet-woonprogramma.

De uitgifte vindt plaats via een tender met één of meerdere blokken tegelijk. De blokken zullen worden uitgegeven aan corporaties, ontwikkelaars en/of beleggers. Ook zal een deel van het programma ontwikkeld worden door middel van Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO) of Mede Opdrachtgeverschap (MO).

3.5 Ontsluiting

Autoverkeer

De onderverdeling van de kavels wordt bepaald door een serie smalle straten die de kavel doorsnijdt. De straatjes zijn 8 meter breed en ontsluiten de nieuwe woningen. De straatbreedte is enerzijds smal genoeg om als intieme woonstraat ervaren te worden, anderzijds breed genoeg voor éénrichtingsverkeer. De straatjes worden als shared space ingericht, waarbij het duidelijk is dat de auto te gast is.

De ontsluiting van kavel O vindt plaats via de Zaventemweg. Een éénrichtingscircuit zorgt ervoor dat de garages van alle woningen kunnen worden ontsloten.

Langzaam verkeer

Binnen de kavel hebben de fiets en de voetganger prioriteit boven de auto. Daarom worden er geen aparte fietspaden aangelegd op kavel O, maar is overal sprake van shared space.

Het pocketpark en de aangrenzende straten hebben een beperkte helling. Overal binnen de O-kavel kan dan ook worden gefietst. Het hoogteverschil met de Radarweg wordt opgelost met trappen, deze zijn uitsluitend toegankelijk voor voetgangers.

Via de zuidelijke tussenstraten kunnen de doorgaande fietspaden worden bereikt en wordt de relatie met de omgeving gelegd (Radarweg, Arlandaweg en Orlyplein/ Teleportboulevard).

3.6 Openbare ruimte

Kavel O ligt hellend in de richting van de Radarweg. In de nieuwe situatie wordt het terrein vanaf de Zaventemweg richting het pocketpark geleidelijk opgehoogd tot een niveau NAP +2,00 meter. Het pocketpark en omliggende straatjes richting Radarweg liggen op één niveau. De straatjes richting de Arlandaweg zullen een flauwe helling krijgen, de straatjes richting de Radarweg zullen eindigen in brede trappen.

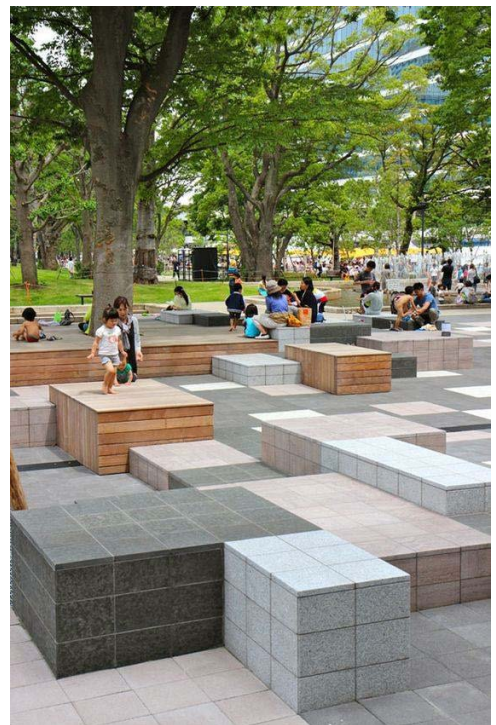
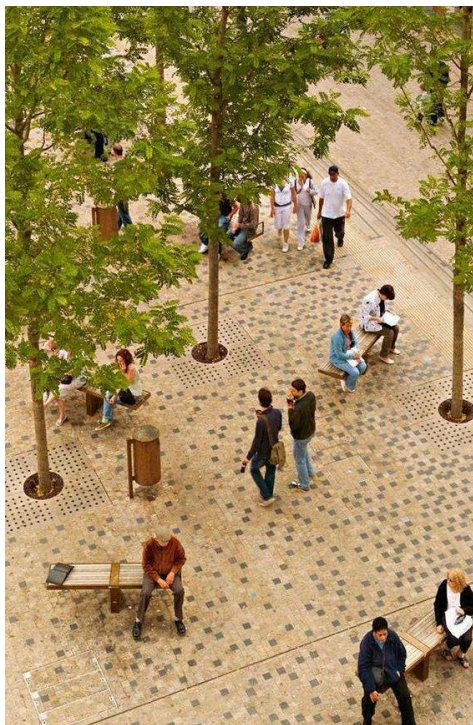
De straatjes vormen een kleinschalig netwerk waaraan zich de voordeuren van de woningen bevinden. De straten zijn autoluw en gericht op verblijven. De uitstraling is groen. Afhankelijk van het ontsluitingstype van de straat (voor langzaam verkeer, reguliere ontsluiting of alleen voor nood- en hulpdiensten) wordt er een groene zone gerealiseerd. Aan de gevels grenzend aan het pocketpark in het toegestaan om binnen het uitgeefbaar terrein een setback van 75 cm op de begane grond te realiseren waardoor een nog groenere overgangszone van privé naar openbaar mogelijk is.

De trappen richting de Radarweg worden nader uitgewerkt in het VO openbare ruimte. Naast een functie om als verbindend element kan deze worden gebruikt om te spelen maar kunnen deze ook worden voorzien van groene of water-elementen.

Het pocketpark is het centrum van kavel O. Dit park heeft afmetingen van ca 35 bij 55 meter. Dit is ter vergelijken met Eikenplein in Amsterdam Oost. In het pocketpark kunnen mensen elkaar ontmoeten en kan ook gespeeld worden. De bebouwing direct grenzend aan het park is maximaal 10 meter hoog. Hogere bebouwing ligt terug ten opzichte van rooilijn.

Het park zal zo groen mogelijk worden ingevuld. Niet alleen om een tegenwicht te bieden ten opzichte van de hoge bebouwingsdichtheid, ook om het regenwater vertraagd te kunnen afvoeren. Onder het park liggen geen parkeergarages. Hierdoor kunnen bomen en beplanting in de volle grond worden geplaatst.

Aan de oostzijde van kavel O, ten oosten van blok 7, is er een openbare ruimte onder de spoorbogen. Deze ruimte leent zich goed voor een invulling met groen, sport en spel. In een volgende planfase wordt dit door de gemeente nader uitgewerkt.



3.7 Programma

Het gebouwd programma in Sloterdijk-Centrum wordt van oudsher grotendeels bepaald door kantoren en sinds enkele jaren ook gedeeltelijk door hotels. De gemeente Amsterdam streeft in dit gebied naar sterke verdichting en functie-menging van dit gebied. In de tenders die de gemeente Amsterdam initieert wordt in belangrijke mate ingezet op het toevoegen van woon-programma en daarbij behorende voorzieningen. Om in Sloterdijk-centrum uiteindelijk te komen tot een optimale menging tussen de functies wonen, werken en verblijven is in 2013 een nieuw bestemmingsplan Sloterdijk vastgesteld. Dit bestemmingsplan biedt veel mogelijkheden voor kavel O.

Programma wonen

In Sloterdijk wordt een woonmilieu gerealiseerd, passend bij het metropolitane karakter van de plek maar met een intiem, Amsterdams karakter.

Doel is om te komen tot grote dichtheid en een zeer gevarieerd programma aan woningen. Van studentenhuisvesting tot sociale huur, van middensegment huur tot CPO, voor expats en gezinnen, voor al deze groepen worden woningen gerealiseerd.

Dit doel wordt nagestreefd op het schaalniveau van het hele plangebied Sloterdijk-Centrum, maar ook op het schaalniveau van kavel O en van de individuele bouwblokken.

In Sloterdijk is ruimte en vrijheid om anders en meer experimenteel te wonen dan op andere plekken in Amsterdam.

Voor de stedenbouwkundige verkaveling op kavel O is uitgebreid onderzoek gedaan naar de inpassing van verschillende woningtypen.

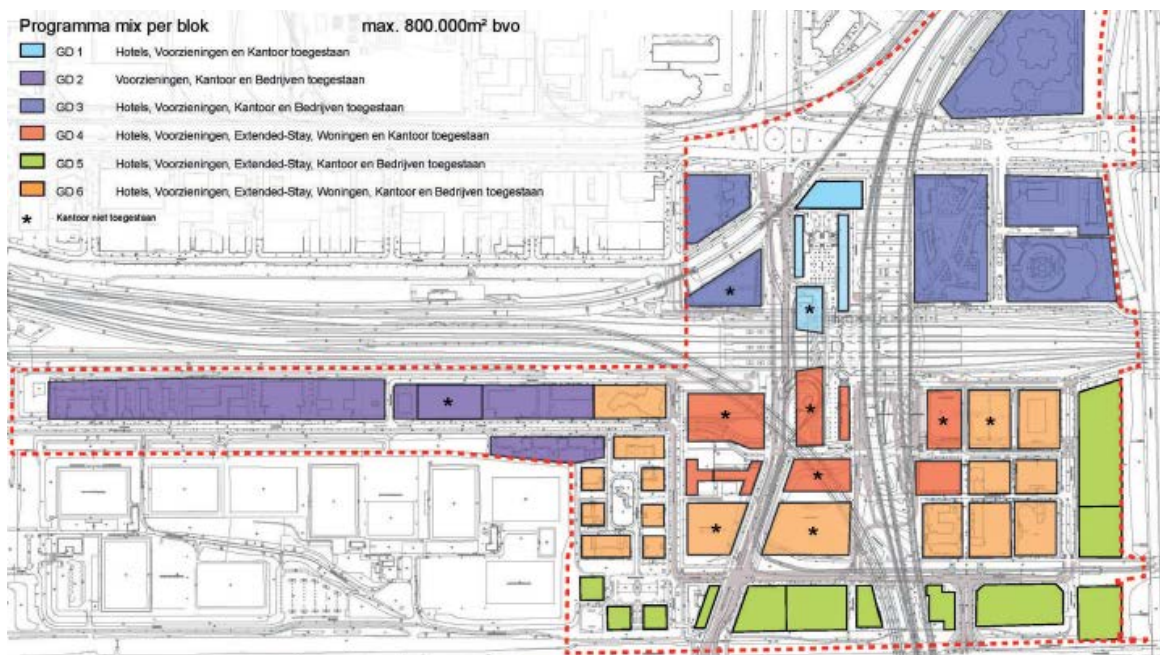
Op Kavel O wordt een nieuwe combinatie van typologieën geïntroduceerd, met woonloosden en lofts. Er wordt een grote variatie aan woningen mogelijk gemaakt. Van grondgebonden, beneden-bovenwoningen, patiowoningen en lofts.

Eenzijds krijgt de bebouwing, door de woontorens met lofts voldoende massa en maat om stand te houden tussen de grote kantoorgebouwen; Anderzijds wordt door het introduceren van de woonloosden de menselijke maat op straat geïntroduceerd die nu nog ontbreekt in het gebied.

Programma niet-wonen

In de bebouwing van kavel O is tevens ruimte voor andere functies dan wonen. Het meest voor de hand ligt om deze functies op de begane grond te realiseren, maar een restaurant op grote hoogte met een wijds uitzicht over de stad behoort ook tot de mogelijkheden in Sloterdijk. Ook voorzieningen ten behoeve van de dienstverlening komen hoofdzakelijk op de begane grond voor, echter worden deze niet-woonfuncties op hogere verdiepingen niet uitgesloten.

Aan de Radarweg en de Arlandaweg is het realiseren van levendige functies in de plint verplicht. Hierdoor kan de aansluiting met de omgeving gemaakt worden en worden de routes van en naar het station versterkt.



Bestemmingsplan kavel O

Kavel O biedt volgens het bestemmingsplan mogelijkheden voor:

- maatschappelijke voorzieningen
- culturele voorzieningen
- voorzieningen ten behoeve van ontspanning en vermaak en sport
- gecombineerde commerciële en openbare voorzieningen gericht op spel, vermaak en ontspanning.
- horeca
- detailhandel (uitsluitend op de begane grond)
- dienstverlening
- bedrijven binnen milieucategorie 1, 2 en 3.1. Dit zijn bedrijven die passen in een gemengd gebied met woningen.

In kavel O wordt ruimte geboden aan één supermarkt.

Aan huis verbonden beroepen zijn altijd mogelijk.

Hotels en kantoren zijn op kavel O niet toegestaan

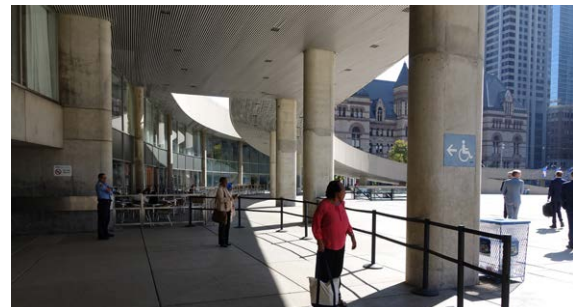
Hierop kan worden aangevuld dat er binnen de randvoorwaarden van het bestemmingsplan ook broedplaatsen mogelijk zijn. Broedplaatsen kunnen leiden tot een dynamische en creatieve leefomgeving binnen kavel O .

Floor Space Index (FSI)

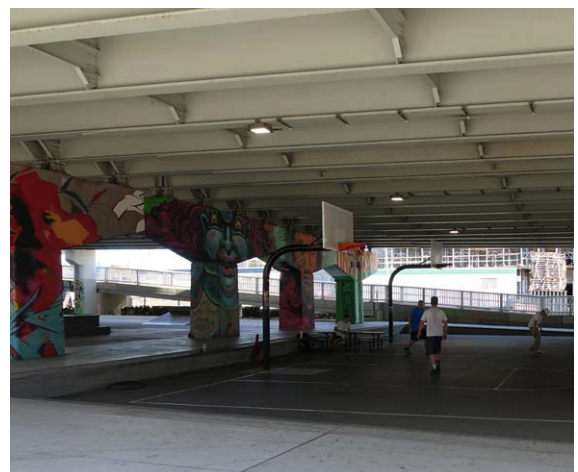
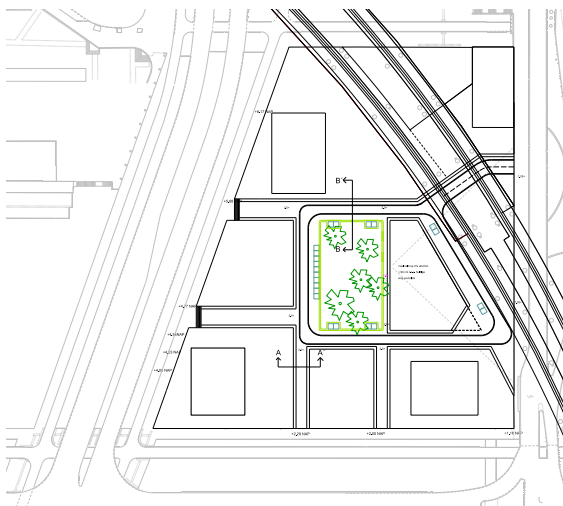
In het Bestemmingsplan Sloterdijk is de mate van verdichting die op de kavels mogelijk is bepaald door een "Floor Space Index" berekening (FSI). Het begrip FSI wordt gebruikt om de mate van intensief ruimtegebruik te bepalen. De FSI is per locatie verschillend.

In het bestemmingsplan is de definitie van de FSI omschreven als: "De verhouding tussen brutovloeroppervlakte van een gebouw en de oppervlakte van het bouwperceel. De berekening die daarvoor gebruikt wordt is: brutovloeroppervlakte, gedeeld door, oppervlakte bouwperceel, met uitzondering van gebouwd parkeren en gebouwen gelegen onder het maaiveld. "

Sport en vermaak onder de sporen



Openbare ruimte met afvalcontainers (indicatief)



3.8 Parkeren

Autoparkeren

In de nieuwbouwplannen voor Sloterdijk-Centrum wordt er vanuit gegaan dat alle parkeerplaatsen voor eigen gebruik op de kavel worden ondergebracht in gebouwde parkeervoorzieningen. Omdat Sloterdijk-Centrum als stationslocatie goed ontsloten is met openbaar vervoer, geldt voor dit gebied de parkeernorm zoals opgenomen in het nieuwe parkeerbeleid m.b.t. A-locaties. Dit betekent een norm tussen de 0 en de 1 parkeerplaats per woning.

Deze norm is inclusief de parkeerbehoefte voor voorzieningen die op deze kavel kunnen worden gerealiseerd. Inpandige parkeerplaatsen zullen niet kadastraal gekoppeld worden aan de woningen of voorzieningen. Hierdoor wordt vraag en aanbod van parkeerplaatsen zo goed mogelijk met elkaar in verbinding gebracht. In Sloterdijk-Centrum worden geen parkeervergunningen op straat uitgegeven.

Voor bezoekers van bewoners van kavel O is het mogelijk om de auto te parkeren in de P&R op het Piarcoplein. Daarnaast zijn er ook parkeerplaatsen in de openbare ruimte rondom de kavel.

Fietsparkeren

Voor heel kavel O geldt dat fietsparkeren voor de woningen inpandig en op eigen kavel moet worden gerealiseerd. Voor de specifieke uitwerking van de fietsenstallingen zie paragraaf 4.9 op bladzijde 43. Middels een bouwbrief bestaat de mogelijkheid om een gezamenlijke stalling te realiseren door samen te werken met andere ontwikkelaars (zie bijlage 4).

Om tegemoet te komen aan de toekomstige behoefte voor fietsparkeren voor bezoekers en voorzieningen treft de gemeente maatregelen in de openbare ruimte.

Laden en lossen

Laden en lossen ten behoeve van verhuizingen van bewoners kan via het normale circuit.

Laden en lossen voor niet-woonfuncties gaat bij voorkeur inpandig met kleine auto's via de te realiseren parkeergarages. Aan de Radarweg zijn alleen laad en losplekken mogelijk voor voertuigen van maximaal 6 meter (een normale personenauto).

Onder het viaduct aan de Zaventemweg is er één laad- en losplek ten behoeve van functie in de directe omgeving.

3.9 Afval

De inzameling van huishoudelijk afval gebeurt waar mogelijk via ondergrondse containers. Uitgangspunt hierbij is dat de maximale loopafstand van de woning tot de dichtstbijzijnde ondergrondse restafvalcontainers 125 meter bedraagt. De ondergrondse containers voor restafval worden geclusterd en wanneer nodig wordt hier ook een papiercontainer bijgeplaatst. Glasinzameling gebeurt op strategische locaties langs bredere wegen.

Zicht op kavel O
vanaf perron

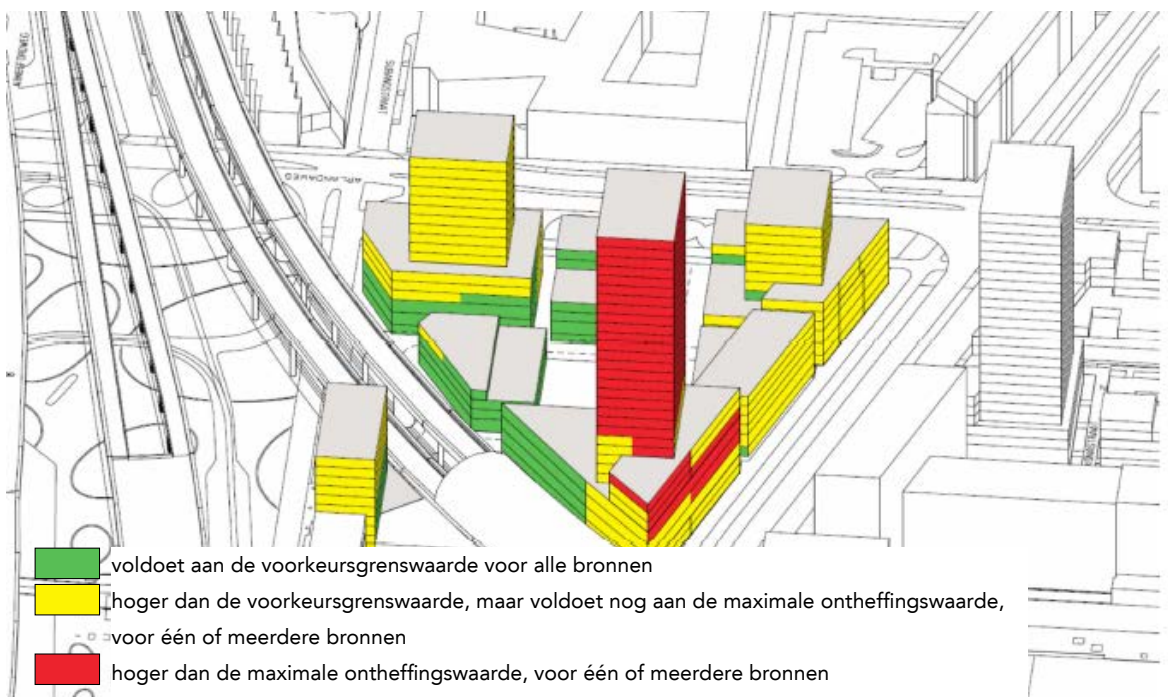


Zicht op kavel O
vanaf Arlanda-
weg



Indicatie
dove/geluids-
luwe gevels in
nieuwe situatie
uitgaande van
proefverkave-
ling met gewij-
zigde status van
de N200. (M+P,
februari 2017)

Aan de afbeel-
dingen kunnen
geen rechten
worden ver-
leend.



4

Bouwregels blok 5 en 10

4.1 Inleiding

Blok 5 en blok 10 liggen in de noordelijke punt van kavel O en vormen samen de eerste te ontwikkelen bouwblokken. De gemeente heeft er voor gekozen om een tender uit te schrijven voor beide blokken gezamenlijk. Hierdoor blijft de hele opgave in één hand en zijn inventieve en efficiënte oplossingen mogelijk voor de zone onder en naast het spoor. Het geeft enige vrijheid om bijvoorbeeld om de parkeeropgaves op te lossen.

De twee blokken vormen samen een stedelijk bouwblok met wanden aan vier zijden: het Orlyplein, de Zaventemweg, de Radarweg en het nieuwe pocketpark. De gebouwen met torens van resp. 90 (blok 5) en 40 meter (blok 10) worden integraal onderdeel van het stationsknooppunt Sloterdijk.

Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om in de blokken 5 en 10 een gezamenlijk bouwvolume te realiseren van ca. 31.000 m² met een gevarieerd woonprogramma en voorzieningen. Hiermee wordt de ambitie van de gemeente weerspiegeld om Sloterdijk-Centrum te laten veranderen in een (hoog) stedelijk gemengd woon-werk milieu.

De locatie van blok 5 10 is complex en heeft meerdere architectonische en bouwtechnische uitdagingen en vergt van de inschrijvers bijzondere aandacht en expertise ten aanzien van onderstaande aspecten.

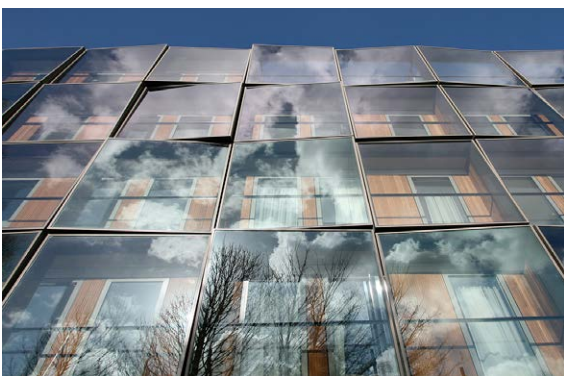
Integratie Hemboogstation/ spoorlijn

De bouwblokken bevinden zich aan weerszijden van het Hemboogstation en op korte afstand van de grote gebogen glazen perronkap. Deze situering stelt bijzondere eisen aan bijvoorbeeld geluid, fysieke- en sociale veiligheid en beheer.

In het nieuwe bouwblok vormen de inpassing van het spoor en het Hemboogstation onderdeel van de opgave. Daartoe wordt geëist dat de nieuwbouw architectonisch aansluit op de bestaande entreehal van het Hemboogstation, aan het Orlyplein. Daarnaast is het uitgangspunt om de ruimte onder de verhoogde sporen tussen blok 5 en 10 gedeeltelijk in te vullen met gebouwd (niet-wonen) programma. Dit om te voorkomen dat er grote en slecht functionerende openbare (rest)ruimte gaat ontstaan. Op dit punt is nauwkeurige afstemming nodig met ProRail over bereikbaarheid en de eisen m.b.t. onderhoud van bijvoorbeeld spoorconstructies en stationshal.

Hoogteverschillen

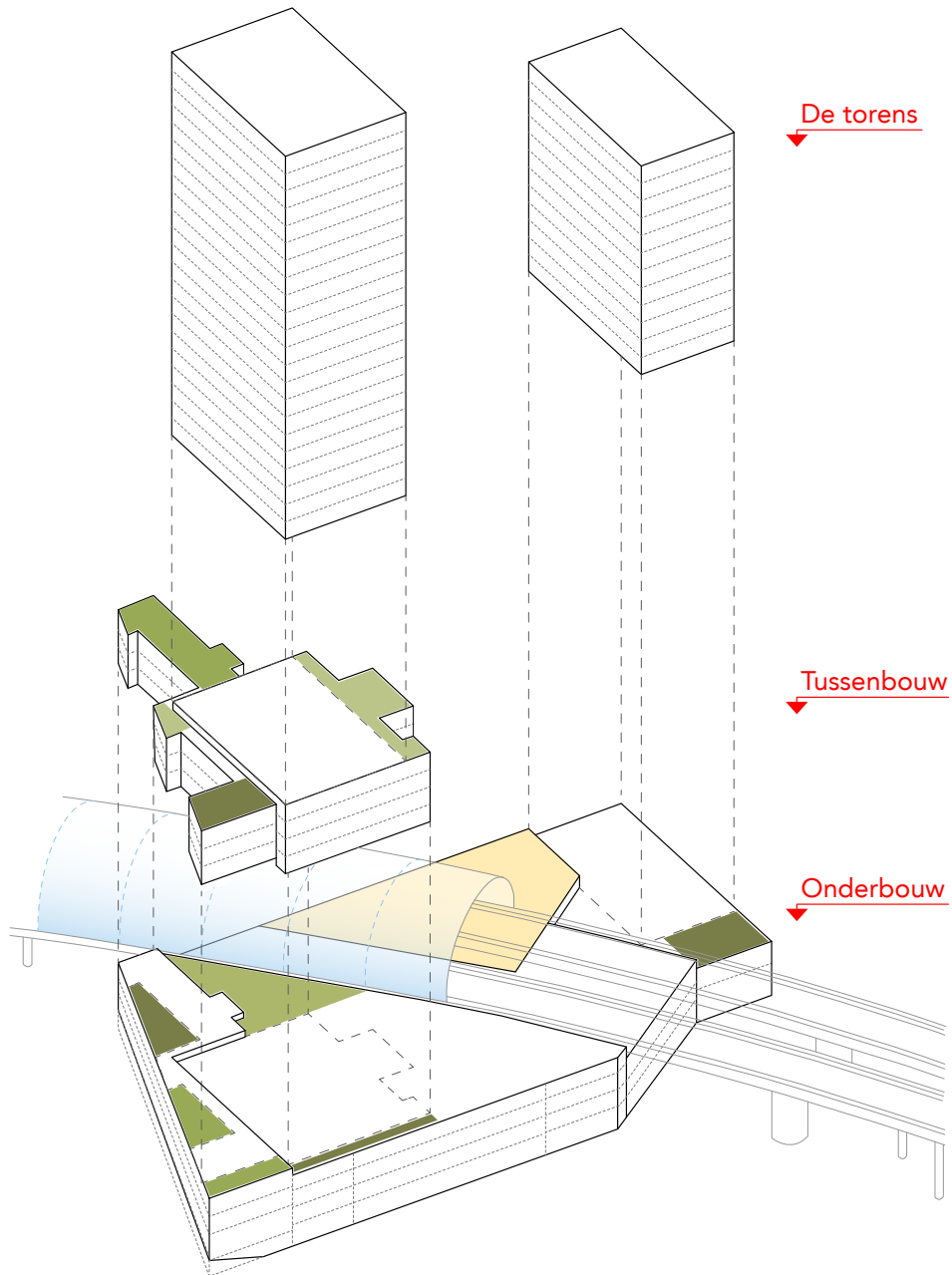
De aansluiting van het gebouwencomplex op de omliggende openbare ruimte vraagt bijzondere aandacht. Er zitten grote hoogteverschillen in het maaiveld aan alle zijden. Aan de noordzijde sluit het complex aan op het Orlyplein. Aan de oostzijde de Zaventemweg. Het onderlinge hoogteverschil is ca 5,50 meter. Aan de westzijde ligt de Radarweg. Deze ligt onder een helling. Dit stelt weer bijzondere eisen aan de aansluiting op de plinten van blok 5 en bijvoorbeeld aan aspecten van bereikbaarheid en toegankelijkheid.



Voorbeeldoplossingen geluidshinder:

1. gekantelde schermen (project 'Het Kasteel', Science Park)
2. te openen deel van buitenruimte (project 'De Fred', Zuidas)

Schema van de ruimtelijke opbouwintorens, tussenbouw en onderbouw



Onderbouw en torens



Toren ligt terug ten opzichte van onderbouw



Omgevingsgeluid

In opdracht van de Gemeente Amsterdam is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting van kavel O. Daarmee is een beeld geschetst van de geluidbelasting van verschillende bronnen op de hoofdvolumes in kavel O (zie afbeelding pagina 30). Het geluid van industriegebied Westpoort en wegen en sporen ten noorden van het gebied geven een hoge geluidbelasting op de gevels. In het bestemmingsplan is daarom een lijst opgenomen van gevels die als dove gevel moeten worden uitgevoerd. Voor de overige gevels zijn hogere waarden vastgesteld.

In het geluidonderzoek zijn de geluidbelastingen nog steeds hoog, maar gunstiger dan de situatie die uitgangspunt was voor het bestemmingsplan. Dat komt vooral door de afwaardering van de Haarlemmerweg (N200) van een autoweg naar een stedelijke weg en de nog te realiseren snelheidsverlaging van 70km/u naar 50km/u. Het verkennend onderzoek laat de kansen zien om op gevels die in het bestemmingsplan nog als dove gevel zijn aangemerkt, alsnog een hogere waarde vast te stellen.

Integraal ontwerpen met kennis van geluid

Voor deze ontwerpogave zal door de hoge geluidbelasting specialistische kennis nodig zijn in het ontwerp. De complexe situatie maakt het onmogelijk om eerst het gebouw te ontwerpen en daarna maatregelen te treffen vanwege de geluidbelasting. De oplossingen, die nodig zijn om qua geluid aan het Bouwbesluit én het Amsterdamse geluidbeleid te voldoen, zijn integraal onderdeel van het ontwerp van plattegronden en gevels. Er zijn verschillende mogelijkheden om hiermee om te gaan zoals de toepassing van een afgeschermd buitenruimte in de kern, een geluidafschermende vliesgevel of coulissen-scherm. De uitdaging ligt daarbij om per woning te zorgen voor een stille zijde, al dan niet in een loggia, zodat voor alle nieuwe bewoners een goed woon- en leef klimaat wordt gecreëerd. In het verkennend onderzoek zijn ook de verschillende oplossingsrichtingen toegelicht en vergelijkbare projecten. (Zie bijlage Geluidsonderzoek bij de Selectiebrochure).

4.2 Footprint

Als Bijlage 1 is een plankaart toegevoegd met daarop de contouren van de nieuwe bouwmassa voor deze ontwikkeling. De totale footprint hiervan is 3.984 m².

De footprint ligt gedeeltelijk onder het spoor en sluit aan twee zijden aan op de bestaande entreehal van het Hemboogstation. Binnen de contouren van deze ontwikkeling staan ook diverse betonpijlers van de bovenliggende spoorconstructie. Daarvoor is een opstalrecht gevestigd. Deze vallen buiten het oppervlak dat uitgegeven zal worden voor deze ontwikkeling.

Aan de westzijde van de Hemboog, op blok 5, wordt een (woon)toren van 90 meter mogelijk gemaakt. Deze toren wordt geplaatst op een basismassa, minimaal 2 meter teruggelegd van de erfrens. Deze toren heeft een footprint van maximaal 600 m² bvo. Incidentele uitkragingen ten opzichte van deze footprint t.b.v. balkons, erkers en/of groen zijn denkbaar zolang deze ondergeschikt blijven aan de (slanke) hoofdmasse.

Aan de oostzijde van de Hemboog op blok 10 is een kleinere woontoren geprojecteerd van maximaal 40 meter. Deze staat aan de noord- en oostzijde op de erfrens en heeft een footprint van maximaal 450 m² bvo. Ook hiervoor geldt dat beperkte uitkragingen denkbaar zijn mits deze ondergeschikt blijven aan de hoofdmasse. [zie hierboven]

4.3 Hoogteverschillen en peilmaten

De aansluiting van het gebouwencomplex op de omliggende openbare ruimte vraagt bijzondere aandacht in het ontwerp. Er zijn meerdere peilmaten waar rekening mee gehouden moet worden om goede gebouwoorsneden te maken en aan alle zijden logische aansluitingen van de gebouwen op maaiveld te maken.

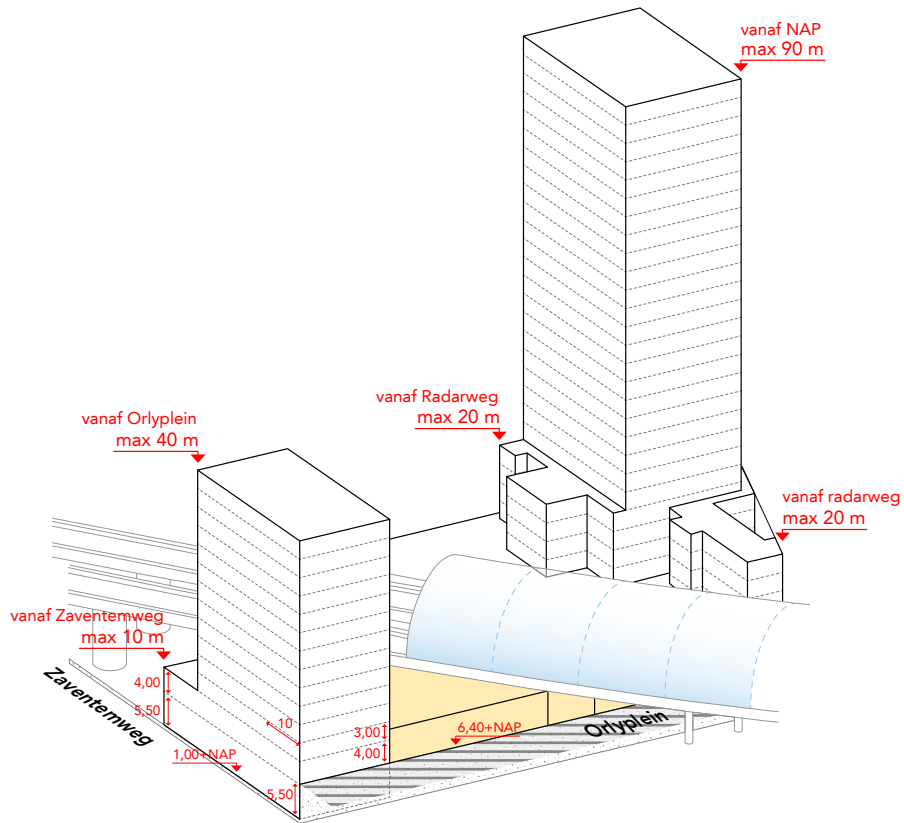
Peilmaten bestaand maaiveld

In het bestaande maaiveld rondom Blok 5 en 10 zitten grote onderlinge hoogteverschillen.

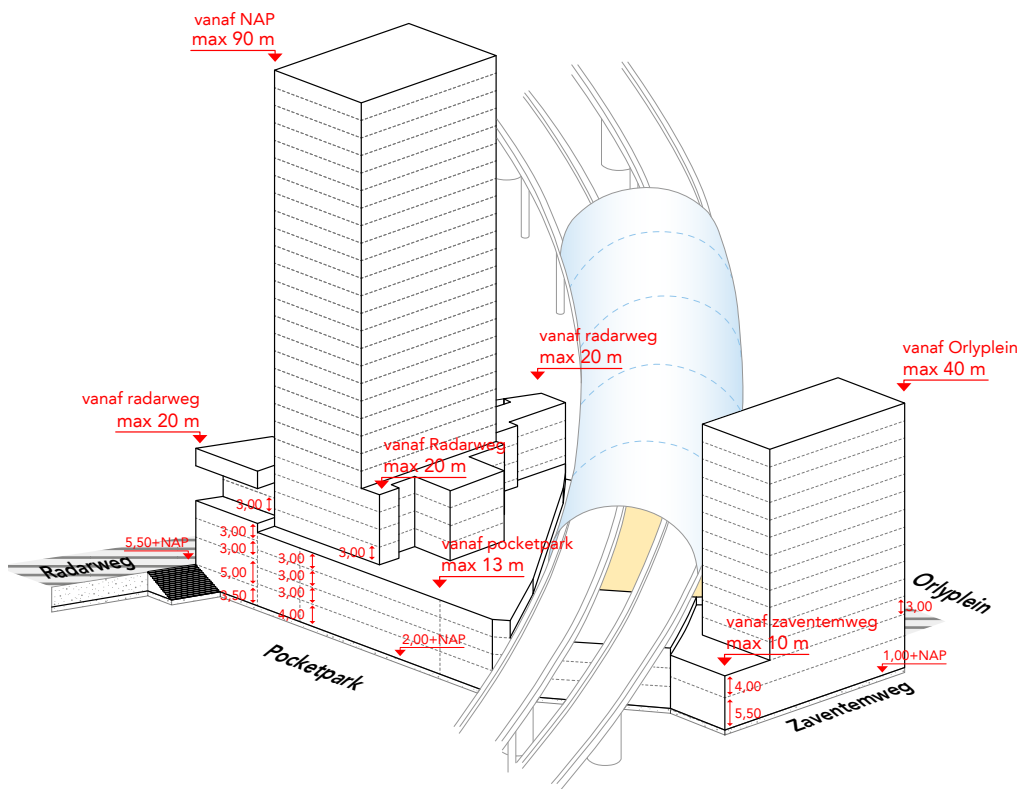
- Aan noordzijde (Orlyplein) ligt het maaiveld op + 6.40 NAP.
- Aan de oostzijde (Zaventemweg) ligt het maaiveld op + 1.00 NAP.
- Aan de westzijde (Radarweg) loopt de weg af; vanaf het Orlyplein (+6.40 NAP) naar + 5.50 NAP op de zuidwestelijke hoek van blok 5.

Uitgangspunt is dat de nieuwbouw van Blok 5 10 aan deze drie zijden op dit bestaande maaiveldniveau zal aansluiten.

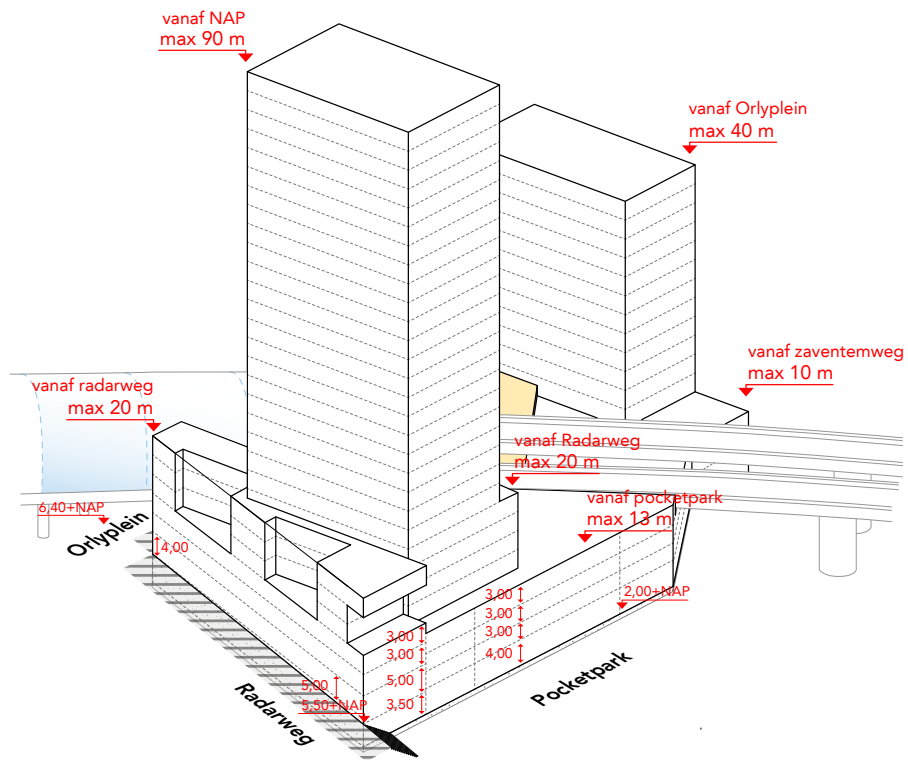
Maximale
 bouwhoogtes,
 gezien vanaf
 noorden



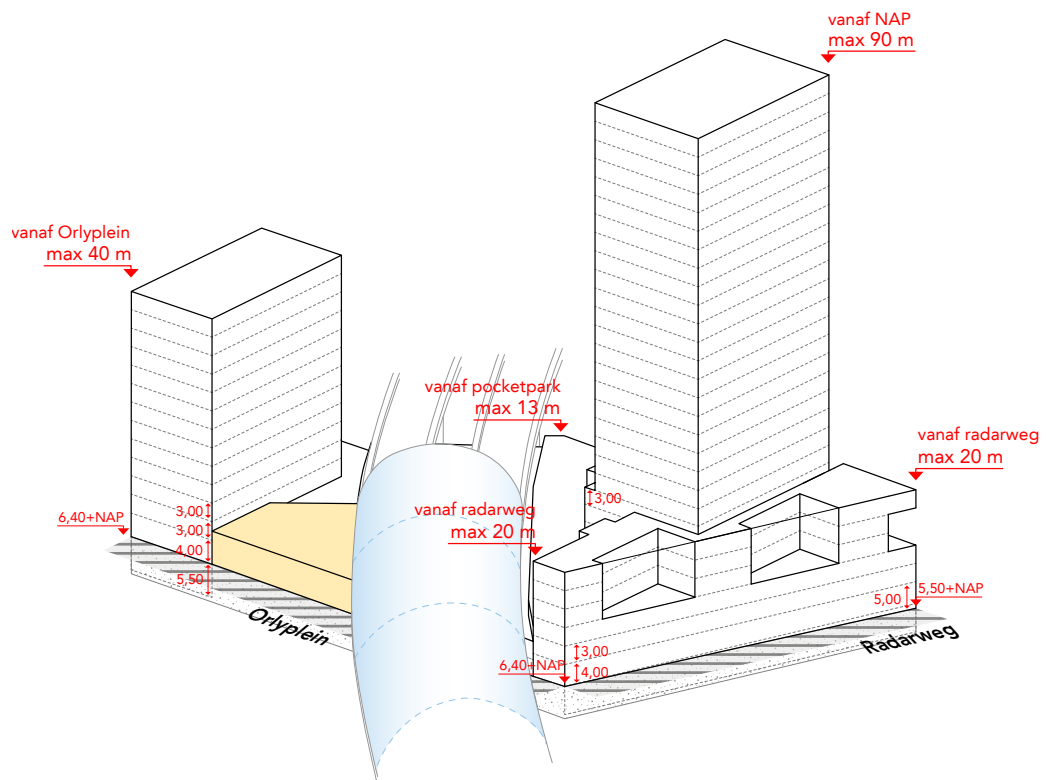
Maximale
 bouwhoogtes,
 gezien vanaf
 zuiden



Maximale
bouwhoogtes,
gezien vanaf
zuiden



Maximale
bouwhoogtes,
gezien vanaf
noorden



Schema bouw-
hoogtes

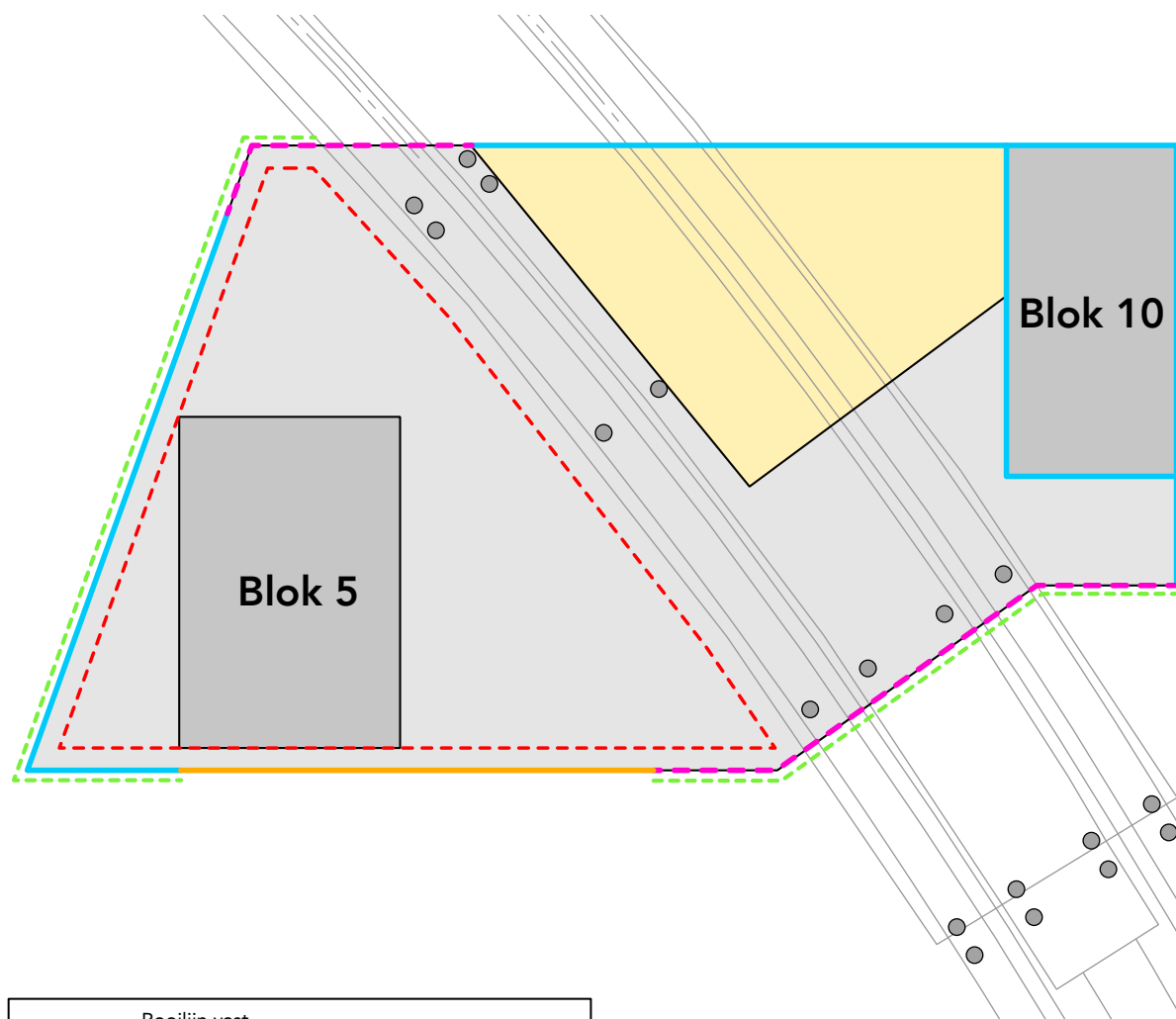
BLOK	BOUWVOLUME	BOUWHOOGTES **					
		t.o.v. NAP (LIB) 0.00 NAP	t.o.v. Orlyplein 6.40 + NAP	t.o.v. Radarweg 6.40 + NAP	t.o.v. Radarweg 5.50 + NAP	t.o.v. Pocketpark 2 + NAP	t.o.v. Zaventemweg 1 + NAP.
5	(Woon)toren ***	Max 90,0 *	Max 83,6	Max 83,6	Max 84,5	Max 88,0	x
5	Gevel onderbouw noordzijde	Max 26,4	Max 20,0 *	x	x	x	x
5	Gevel onderbouw Westzijde	Max 26,4	x	Max 20,0 *	x	x	x
5	Kopgevel onderbouw ZW-zijde (Radarweg)	Max 26,4	x	Max 20,0	Max 20,9 *	x	x
5	Gevel onderbouw Zuidzijde (pocketpark)	Max 15,0	x	x	Max 9,5	Max 13,0 *	x
10	(Woon)toren	Max 46,4	Max 40,0 *	x	x	Max 44,4	Max 45,4
10	Gevel Noordzijde	Max 46,4	Max 40,0 *	x	x	x	x
10	Gevel oostzijde	Max 46,4	Max 40,0 *	x	x	x	Max 45,4
10	Gevel zuidzijde	Max 10,5				Max 8,5 *	Max 9,5

* De straatpeilmaat in de kolom waarin de maximale hoogte van een bouwvolume in rood is aangegeven is maatgevend bij de planologische toetsing van een aanvraag omgevingsvergunning.

** Boven op de hier aangegeven maximale bouwhoogten is het mogelijk maximaal 4,5 meter extra hoogte te benutten, uitsluitend t.b.v. ondergeschikte bouwdelen zoals een liftopbouw, installaties enzovoort en mits deze minstens 2 meter wordt terug gelegd van de gevels.

*** De maximale hoogte van de toren in Blok 5 wordt bepaald door de hoogtebeperkingen in het kader van het LIB, gemeten t.o.v. NAP. Op deze locatie is die maximale hoogte 90 mtr + NAP.

Schema rooi-
lijnen



—	Rooilijn vast
—	Rooilijn vast (wel inspringingen naar binnen, maximaal 0,75 meter)
- - -	Uiterste rooilijn (bijzondere plekken, optimaliseren hoekoplossing)
- - -	Uiterste rooilijn (inspringingen t.b.v. dakterras en groen op gevel)
- - -	Zoekgebied toren

Peilmaat nieuw aan te leggen maaiveld

Aan de zuidzijde worden in de toekomst meerdere blokken ontwikkeld rondom het Pocketpark. Om deze te realiseren wordt hier het maaiveld verhoogd. Zowel de ontsluitingsstraatjes als het park zelf.

- Aan de zuidzijde ligt het huidige maaiveld op ca +1.20 NAP. Dit wordt de opleverhoogte van het bouwrijpe terrein binnen de contouren van de blokken, met uitzondering van de taluds naar Radarweg en Orlyplein.
- De nieuw aan te leggen straat aan de zuidzijde van Blok 5 en 10 zal worden gerealiseerd op + 2.00 NAP.

Uitgangpunt is dat het gebouwd programma aan de zuidzijde van dit blok op deze peilmaat gaat aansluiten.

Peilmaten t.b.v. vergunningverlening

Na definitieve selectie zal het plan bij een aanvraag omgevingsvergunning (onder andere) worden getoetst aan de maximale hoogtes in het bestemmingsplan. Daarin staat met betrekking tot peilmaten aangegeven dat de bouwhoogten in het ontwerp getoetst zullen worden ten opzichte van aangrenzend maaiveld ter plaatse de hoofdentree.

Blok 5 & 10 vormen samen een alzijdig gebouw met meerdere hoofdentrees. In het schematisch overzicht van de bouwhoogtes is per bouwvolume aangegeven ten opzichte van welk straatpeil de hoogte wordt getoets bij een aanvraag omgevingsvergunning.

4.4 Volume-opbouw en bouwhoogte

De bebouwing is opgebouwd uit verschillende onderdelen die hieronder worden beschreven.

Onderbouw/ plint

De onderbouw vormt een stevige basis van het bouwblok en bestaat uit de onderste lagen van de bebouwing. De onderbouw heeft een duidelijke rooilijn en creëert een heldere begrenzing met de omliggende openbare ruimte in het gebied. Er bevinden zich veelal plintfuncties en entrees van de woningen. De plinten hebben een verschillend karakter. Langs de hoofdontsluiting (Radarweg/ Orlyplein/ Zaventemweg) zijn hier niet-woonfuncties voorzien. Aan de Radarweg wordt hier ingezet op een kleinere schaal, aan de Zaventemweg is ruimte voor een wat groter programma zoals een sportschool of een super-

markt. Aan de zijde van het pocketpark zullen in de plint woonlootsen worden gerealiseerd.

De architectonische uitwerking en programmering van de plinten is cruciaal voor levendige straten en een gevoel van veiligheid en sociale controle 's avonds en 's nachts. De blokken van kavel O zijn alzijdig georiënteerd met aan vier zijden entrees.

Hoogte plint en aansluiting maaiveld

In verband met de toekomstbestendigheid van de woningen en de mogelijkheid om hier later een andere functie in te huisvesten, is een hoge plint verplicht in alle blokken binnen kavel N en O. Overal dient de plint minimaal 4 meter hoog te zijn (bruto verdiepingshoogte). Naast toekomstbestendigheid garandeert deze hoge plint een 'loodsuitstraling' en garandeert deze ook een aangename lichtinval in de diepe woningen. Het peil van de begane grond moet gelijk zijn aan het peil van het aangrenzende maaiveld.

Tussenbouw

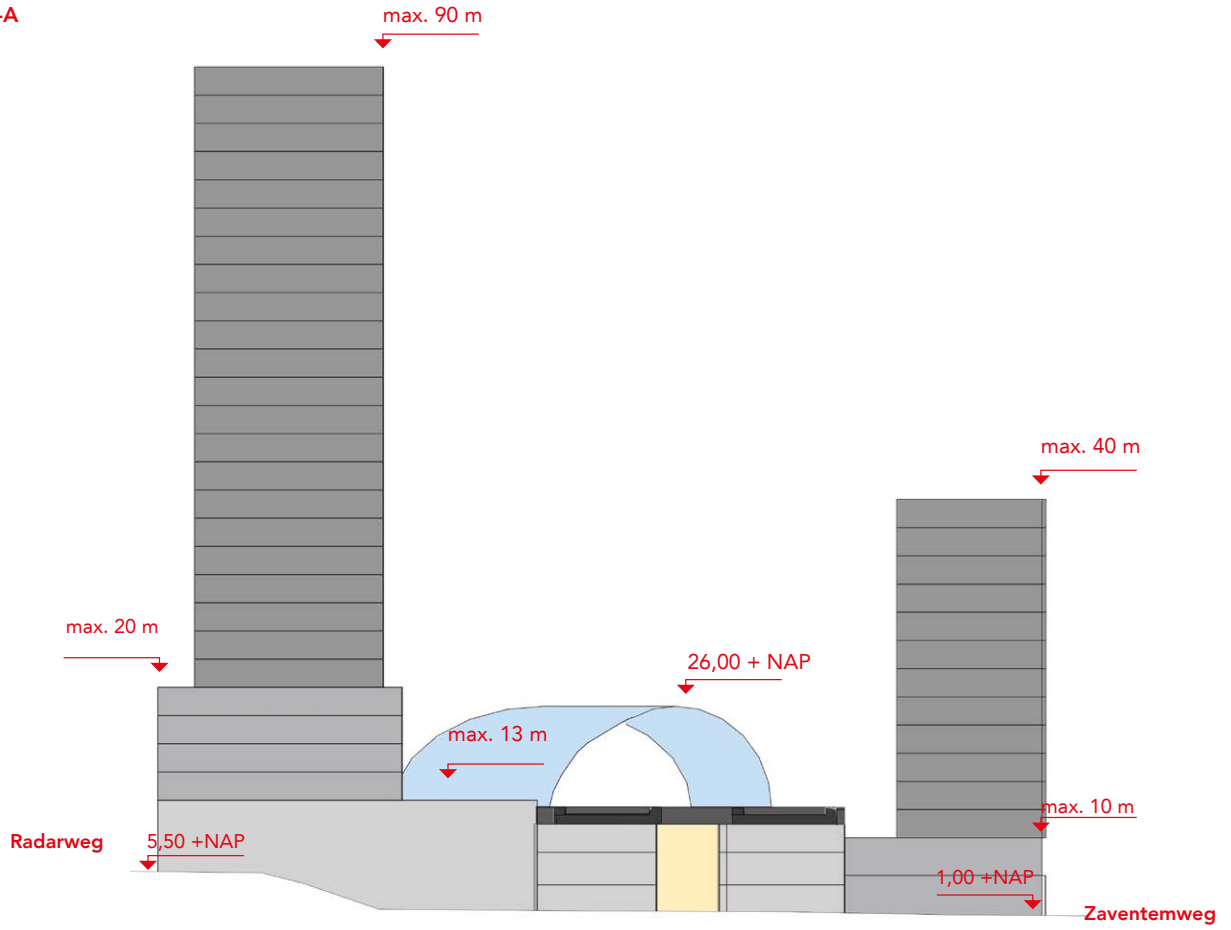
Bij blok 5 is er nog sprake van tussenbouw als verbinding tussen de onderbouw en toren. Deze vormt de overgangzone tussen de onderbouw en de toren maar zorgt ook voor een stedelijk beeld langs de aangrenzende hoofdwegen. In de tussenbouw zijn de rooilijnen flexibel. Door terugspringingen van de gevel ontstaat ruimte voor dakterrassen en groene oplossingen die zichtbaar zijn vanaf de omliggende openbare ruimte.

Torens

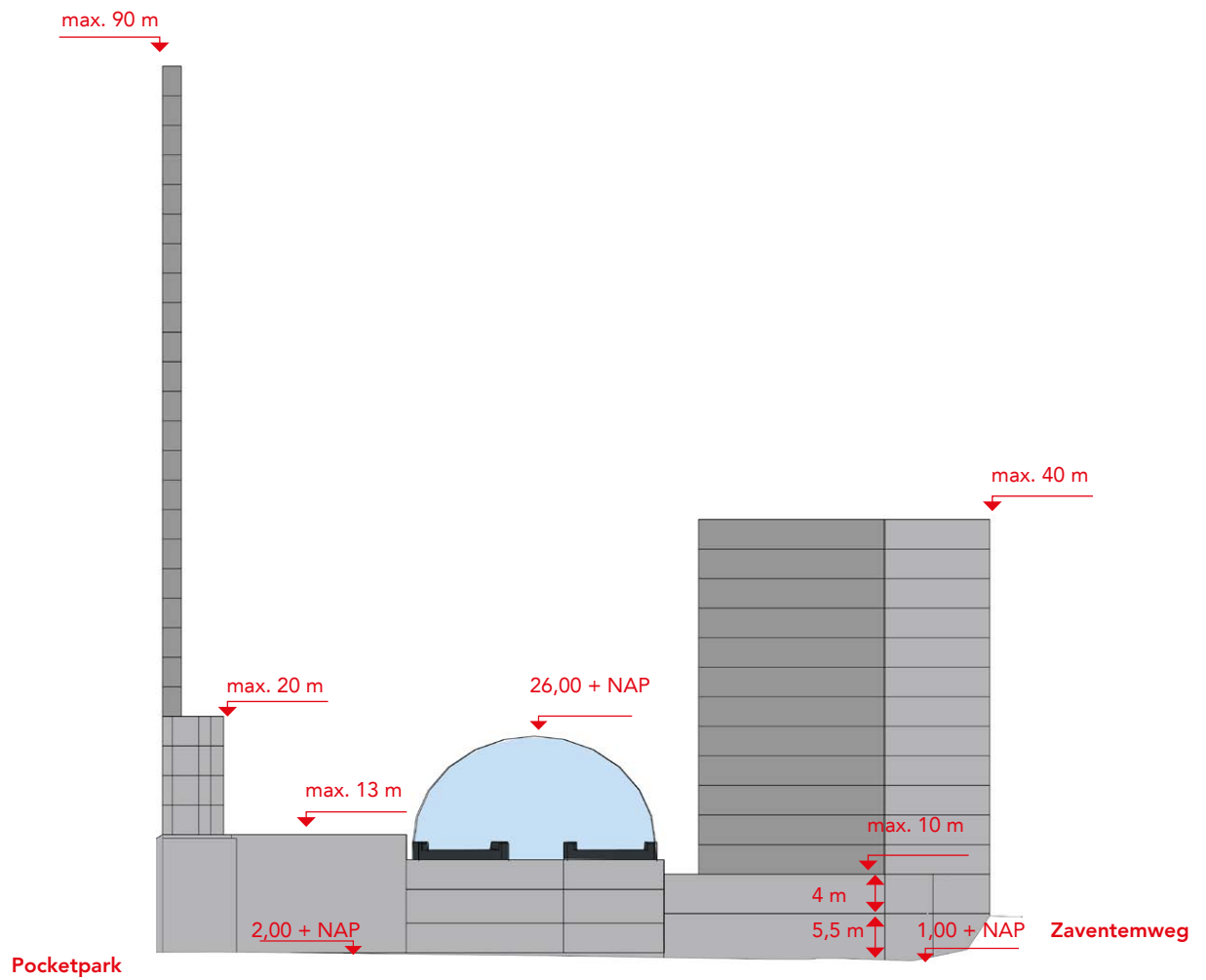
Hier bovenop zijn slanke woontorens voorzien, die samen een nieuw silhouet van Sloterdijk vormen. De torens hebben een rechthoekige vorm en zijn noord-zuid georiënteerd. Ze hebben een relatief kleine footprint waardoor ze rank en slank ogen ten opzichte van de bestaande (voormalige) kantoorgebouwen in de directe omgeving.

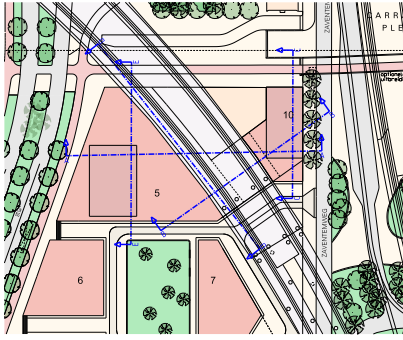
De toren van blok 5 ligt minimaal 2 meter terug ten opzichte van de woningen in de onder- en tussenbouw (erfgrens) Hierdoor vormt deze visueel een afzonderlijke laag en fungeert de onderbouw als het ware als podium voor de hoogbouw. Daarnaast heeft dit een positief effect op de beleving van de bouwmassa op het maaiveld, maar ook op de windhinder. Het effect van valwinden ten gevolge van de hoogbouw treedt op maaiveld-niveau slechts in beperkte mate op.

Doorsnede A-A

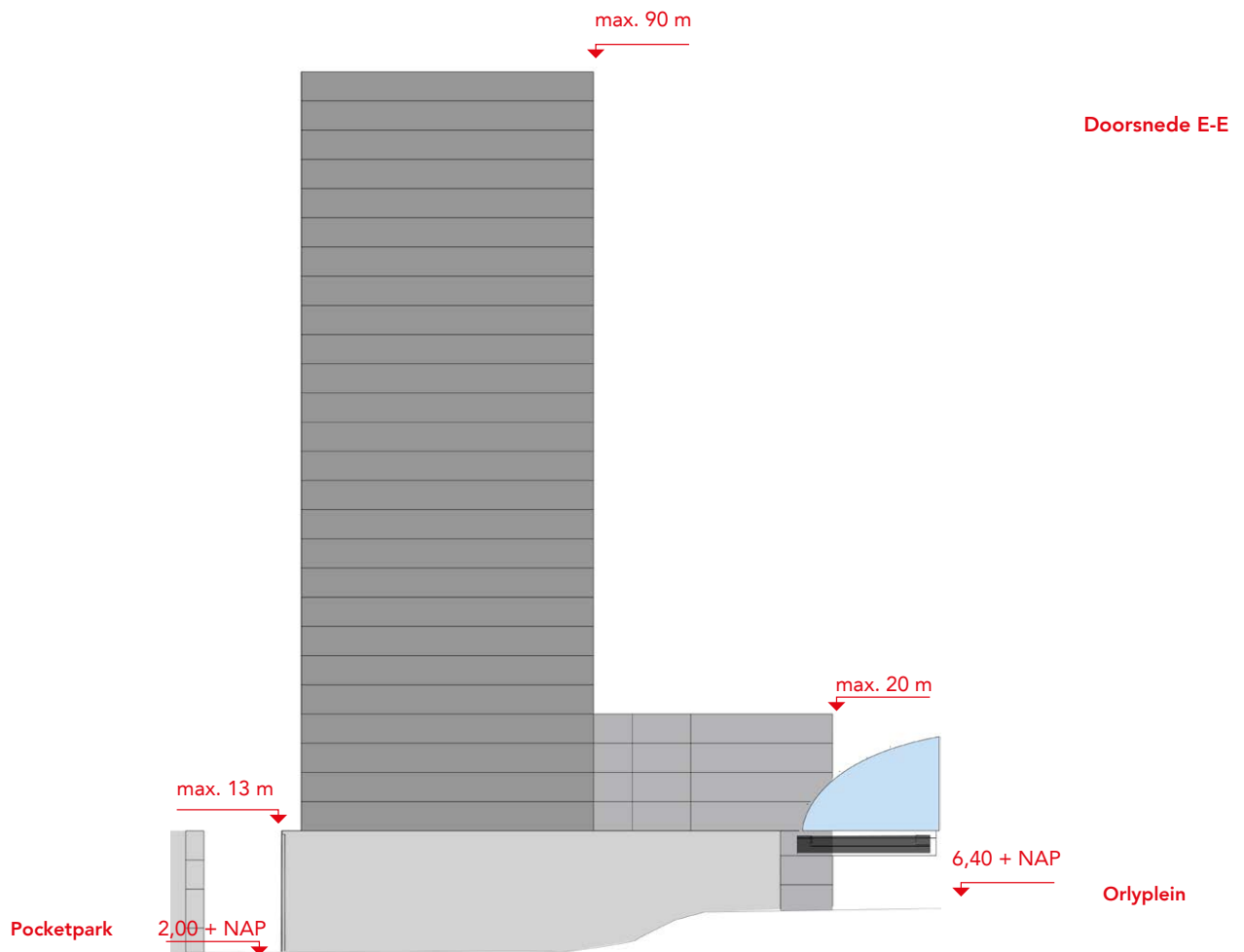
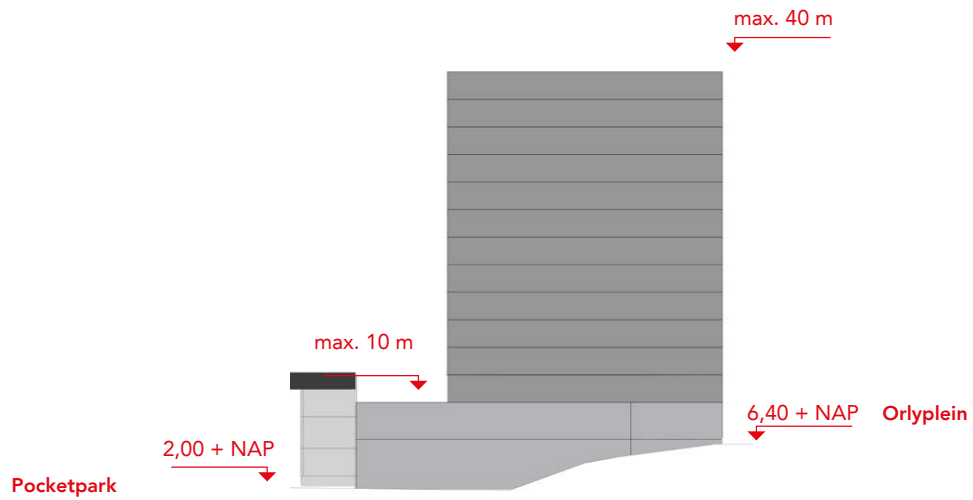


Doorsnede B-B

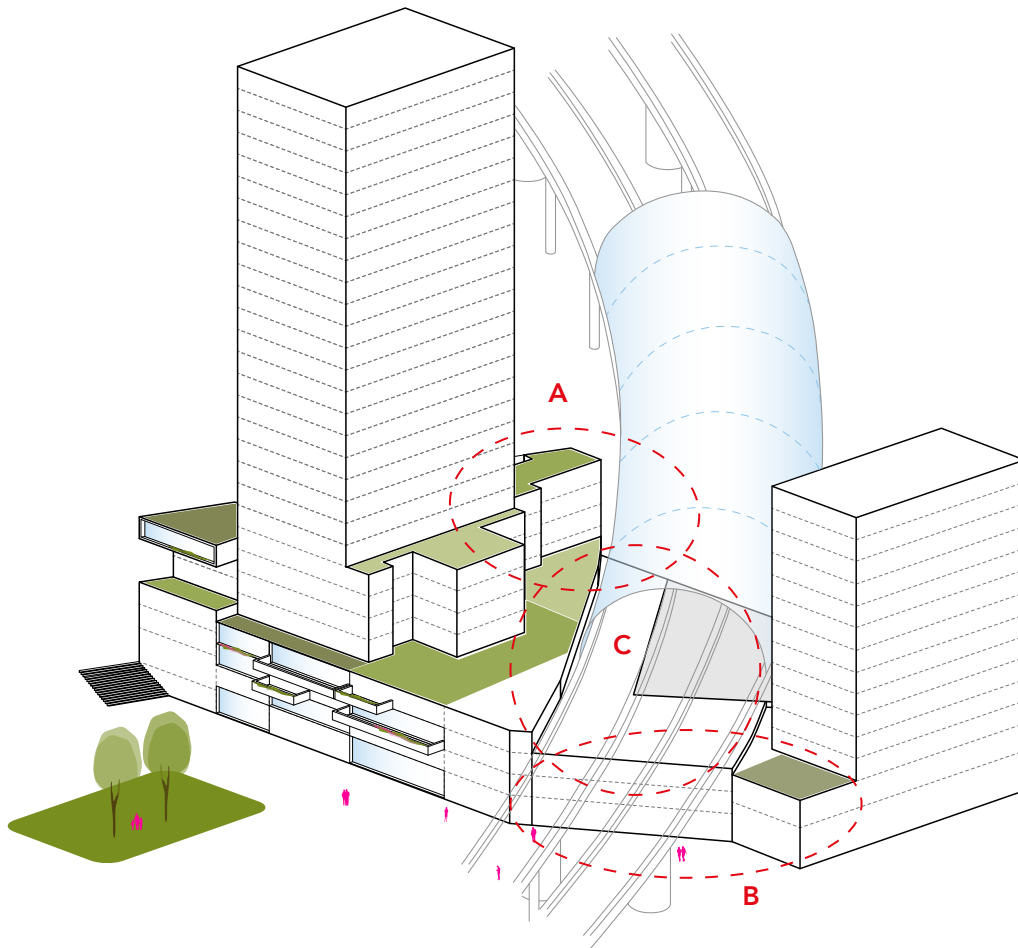




Doorsnede C-C



Bijzondere plekken



Bijzondere plekken.

Links:
Kop Orlyplein &
Radarweg

Rechts:
Aansluiting
Pocketpark -
Zaventemweg



Onder:
Zone naast en
onder spoor



Balkons of loggia's bij de torens en daktuinen op de lagere verdiepingen brengen de menselijke maat terug in de skyline van Sloterdijk.

Voor de positie van de toren is een zoekgebied aangegeven. De positie van de toren op blok 10 ligt vast. De toren valt hier samen met de onderbouw. Hierdoor ontstaat er een nieuw stedelijk accent aan het Orlyplein dat een relatie legt met het naastgelegen hotel

Maximale bouwhoogte

In bijgevoegd schema zijn alle maximale bouwhoogten van Blok 5 en 10 samengevoegd. De maximale bouwhoogtes van alle gebouwdelen zijn vastgelegd ten opzichte van NAP en van de omliggende straten.

4.5 Rooilijnen

Door gebouwen te realiseren met een strakke rooilijn wordt de omliggende openbare ruimte aan alle zijden helder begrensd. Voor het grootste deel van de gevellengte geldt dan ook dat de onderste drie bouwlagen in de rooilijn gebouwd dienen te worden. Daarboven - in de tussen bouw - worden juist mogelijkheden geboden voor een verspringende gevellijn en groene oplossingen.

Ter plaatse van drie bijzondere plekken zijn de rooilijnen flexibel. Dit biedt ruimte voor creatieve en bijzondere oplossingen.

Aan de zijde van het pocketpark zijn verschillende woonloosden bedacht. In de gevel grenzend aan het park wordt de mogelijkheid geboden om de gevel incidenteel terug te leggen met 0.75 meter. Hierdoor kan de straat aan deze zijde een informeler en nog aantrekkelijker woonkarakter krijgen.

4.6 Bijzondere plekken

Binnen de contouren van de blokken 5 en 10 zijn 3 plekken bijzondere plekken aangewezen. Op deze plekken zijn meerdere oplossingen denkbaar voor de manier waarop de nieuwbouw gaat aansluiten op het maaiveld. Het gekozen ontwerpconcept van inschrijvers kan aanleiding zijn om deze plekken te verbijzonderen. Op deze plekken wordt de mogelijkheid geboden om in beperkte mate af te wijken van de omschreven regels m.b.t. rooilijnen.

A. Kop Radarweg-Orlyplein

Deze kop bevindt zich op de hoek van de Radarweg en Orlyplein, direct aan de westzijde van de

bestaande entreehal van het Hemboogstation. Op deze plek staan ook bestaande pijlers van de spoorconstructie die op een vanzelfsprekende wijze in het ontwerp opgenomen moeten worden. Op deze bijzondere plek zijn verschillende oplossingen mogelijk voor de aansluiting van de nieuwbouw op het Orlyplein en de integratie van de spoorzone. Het is mogelijk extra programma te realiseren of een voetgangersdoorsteek over eigen terrein geflankeerd door bebouwing onder het spoor.

B. Aansluiting pocketpark - Zaventemweg

Ook aan de zuidoostzijde van het blok is een bijzondere plek aangewezen. Het betreft de zone onder de spoorconstructie waar de blokken 5 en 10 aan elkaar grenzen. Ook op deze locatie staan 4 pijlers van de spoorconstructie erboven die op een vanzelfsprekende manier moeten worden geïntegreerd in het ontwerp. Ook hier zijn er meerdere manieren waarop op deze plek de aansluiting op maaiveld gerealiseerd kan worden. Ergens in deze zone kan de toegang naar de parkeervoorziening worden gerealiseerd.

C. Zone naast en onder spoor

Op 10 meter hoogte gaat de Hemboog-spoorlijn over kavel O. De aanwezigheid van het spoor is nergens te ontkennen. De uitwerking van deze zone vergt zorgvuldigheid, er bestaat een risico op sociaal onveilige plekken zonder voldoende toezicht. Aan de andere kant zijn er ook veel voorbeelden van spoorzones waar een aantrekkelijk stedelijk milieu is gerealiseerd. Door het



Mogelijkheden invulling spoorzone

Aanzicht en verdiepingshoogte hoek Zaventemweg - pocketpark



Aanzicht en verdiepingshoogte Orlyplein



beschouwen van de spoorzone als verbindend element wordt de mogelijkheid gecreëerd om deze ruimte te betrekken in deze planontwikkeling en daar ook programma te realiseren. De gemeente streeft naar een helder bouwvolume op deze locatie zonder slecht-bruikbare restructuuren.

Inschrijvers hebben de mogelijkheid om hier delen van het programma te combineren en zo te komen tot optimale programmaverdeling en volumeopbouw van het geheel. Daarbij wordt door de gemeente in eerste instantie gedacht aan nevenfuncties (parkeren, stalling, bergingen /magazijn maar mogelijk ook voorzieningen.

De grond onder de spoorconstructie kan worden uitgegeven, met uitzondering van de punten

waar de spoorpijlers staan. Hiervoor geldt een opstalrecht. Met eigenaar ProRail moeten afspraken worden gemaakt over bereikbaarheid en onderhoud van deze constructies.

Als bijlage 4 van deze Bouwenvelop zijn een aantal tekeningen toegevoegd van de spoorconstructie t.p.v. Kavel O. Het geeft een beeld van de positie, afmetingen en fundatie van de gehele constructie. De informatie in de bijlage is beperkt en zeker niet uitputtend.

Na deze tenderprocedure zal met de winnende inschrijver een intensief afstemmingstraject met ProRail plaatsvinden.

Het verlenen van vergunningen en ontheffing-uit hoofde van de Spoorwegwet gebeurt door

ProRail. In de Spoorwegwet is bepaald dat voor bouwactiviteiten nabij het spoor ontheffingen of vergunningen moeten worden aangevraagd. Er zijn zes verschillende procedures mogelijk, met proceduretijden die variëren van 8 tot 16 weken.

Welke procedure doorlopen moet worden, is afhankelijk van de ligging van het spoor, het gebruik van het spoor en van de afstand van de activiteit tot het spoor of tot een spoorwegovergang.

Voor meer informatie over de vergunningen kan Het Omgevingsloket Online (OLO) www.omgevingsloket.nl en www.vergunningentool.nl geraadpleegd worden. Voor de bouw is het raadzaam tijdig in overleg met ProRail te treden.

4.7 Buitenruimtes

Op sommige plaatsen in het bouwblok is het mogelijk om buitenruimtes te realiseren buiten de rooilijnen. Dit betreft de volgende plekken:

- Aan de Radarweg vanaf de derde bouwlaag
- Aan de spoorzijde (tussenbouw) vanaf de derde bouwlaag
- Aan het pocketpark vanaf de derde bouwlaag
- Aan de torens

Het betreft hier incidentele uitkragingen ten behoeve over een beperkt deel van de gevellengte en met een maximum van 3 meter buiten de rooilijn of aangegeven footprint van de torens.

In de tussenstraat richting de Radarweg zijn uitkragende buitenruimtes nadrukkelijk niet toegestaan.

4.8 Ontsluiting

Blok 5 en 10 liggen aan het circuit van kavel O. Vanaf de Zaventemweg wordt een nieuwe inrit gerealiseerd als entree naar het woongebied rondom het pocketpark. Die ruimte zal grotendeels als shared space worden ingericht en daar zal de nadruk liggen op het langzaam verkeer. De inrit van de parkeergarage bevindt zich aan het circuit. Er wordt uitgegaan van één gezamenlijke parkeergarage met een inrit onder het spoor.

4.9 Parkeervoorzieningen

Autoparkeren principe

Bewonersparkeren kan op verschillende manieren binnen het kavel worden opgelost: onder maaiveld, op maaiveld of op verdieping. Voor de

blokken 5 en 10 ligt het voor de hand gebruik te maken van de aanwezige hoogteverschillen op de kavel en de ruimte onder het spoor. De inrit van de garage bevindt zich ten oosten van het pocketpark. Voor een garage grenzend aan het openbaar gebied geldt dat deze wordt 'ingepakt' door andere bebouwing en minimaal 5 meter dient terug te liggen van de buitengevel. Hierdoor blijft het mogelijk om een verblijfsfunctie aan de straat te realiseren, onder andere voor de woonloodsen.

Naast een garage op maaiveld is het mogelijk een verdiepte garage te realiseren. Hierbij moet rekening gehouden worden met de waterhuishouding in verband met de grondwaterstand. De entrees van de garages sluiten aan op het peil van het aangrenzende maaiveld. Niveaunderschillen in het maaiveld ten behoeve van inritten van parkeergarages zijn niet toegestaan.

Fietsparkeren

Aan de noordkant van de blokken ligt het doorgaande fietspad dat via de Teleportboulevard een verbinding vormt met Oud-West en het Centrum. Aan dit fietspad wordt iets verderop - boven het Carrascoplein - een nieuwe fietsenstalling voorzien ten behoeve van het station. Ook de fietsenstallingen voor bewoners en gebruikers van kavel O zullen worden gekoppeld aan deze fietsroute.

Voor het aantal plekken wordt de Amsterdamse norm van 1 plek per 25m² bvo woonoppervlak aangehouden. Deze moeten op eigen terrein en een gebruiksvriendelijke manier worden opgelost. Dit betekent dat de ruimte makkelijk toegankelijk moet zijn, bij voorkeur gelijkvloers met omliggende openbare ruimte. Inpandige parkeerruimtes hebben een ruime entree en doorgang van minimaal 1,8 m breed. Dit om te zorgen dat tegemoetkomende fietser elkaar kunnen passeren. Mocht er gekozen worden voor een niet-gelijksvloerse oplossing, dan moet er een helling of trap met goot van 1:6 worden gerealiseerd om gebruik te stimuleren. Bij het ontwerp van de stalling moet ook ruimte gecreëerd worden voor bijzondere modellen zoals bakfietsen, fietsen met kratjes/kinderstoeltjes en elektrische fietsen (minimaal 5% van het totaal aantal parkeer plekken).



4.10 Gebouwd programma

In het bestemmingsplan Sloterdijk Centrum vallen de blokken 5 & 10 op de O-kavel binnen de bestemming "Gemengd 4". Daarin wordt een breed scala aan gebouwd programma planologisch mogelijk gemaakt.

Maximaal gebouwd programma volgens FSI

In deze tender wordt uitgegaan van een totaal gebouwd programma voor de blokken 5 en 10 samen van maximaal 30.900 m² exclusief parkeren en exclusief gebouw(del)en die zich volledig onder maaiveld bevinden. Dit programma is bepaald op basis van de maximale Floor Space Index (FSI) voor dit kavel zoals die is vastgelegd in het Bestemmingsplan. Het begrip FSI wordt gebruikt om de mate van intensief ruimtegebruik te bepalen. Het maximaal programma is als volgt berekend.

- De blokken 5 & 10 vallen binnen het bestemmingsvlak GD-4. In dit bestemmingsvlak zitten 2 delen. Voor het zuidelijk deel geldt een maximale FSI van 4,7. Voor het noordelijk deel geldt de maximale FSI van 5,5.
- De blokken 5 en 10 vallen binnen het noordelijk deel.
- De totale oppervlakte van dit noordelijk deel is 5784 m².

- Het totaal gebouwd programma in dit noordelijk deel is $5784 \times 5,5 = 31.814$ m² BVO.
- De bestaande bebouwing binnen dit vlak is vervolgens hiervan afgetrokken (m.n. de entreehal van het station, ca 900 m² en het oppervlak van de pijlers van de spoorconstructie ca 14 m²).
- Voor de blokken 5 & 10 ontstaat zo het maximaal te bouwen programma van 30.900 m² exclusief parkeren en exclusief gebouwen onder maaiveld.
- De verhoogde sporen, het perron en de perronkap van de Hemboog die zweven boven Kavel O en de contouren van blok 5 & 10, vallen buiten deze berekening.

In het bestemmingsplan is ook een minimale Floor Space Index voor dit kavel opgenomen. Deze minimale FSI is 3,5. Bij een FSI van 3,5 is het minimaal te realiseren programma op dit kavel volgens het bestemmingsplan 19.330 m² BVO.

In deze tender gaat de gemeente er echter vanuit dat inzenders in hun documenten een gebouwd programma opnemen dat ligt in de buurt van het maximaal mogelijke gebouwd programma.

Programma wonen

Ook voor de blokken 5 & 10 is het uitgangspunt om een gevarieerde mix van doelgroepen en woningtypologieën te realiseren.

Het te realiseren woonprogramma voor beide blokken samen is maximaal 27.520 m² BVO.

- Waarvan in blok 5: maximaal 21.500 m² BVO.
- Waarvan in blok 10: een (vastgesteld) programma van 6.020 m² BVO.

Het woningprogramma en de -typologie voor Blok 10 ligt vast. Het gehele woonprogramma voor dit blok moet worden gerealiseerd als onzelfstandige studenteneenheden volgens het Programma van Eisen dat door woningstichting de Key is aangeleverd als onderdeel van deze tender. (Zie selectiebrochure)

In het woonprogramma in Blok 5 wordt een mix voorzien van woningtypes in de huur- en koopsector waarbij veel ruimte wordt geboden aan het middensegment. Er wordt uitgegaan van een divers woningaanbod en ruime bandbreedte aan woninggroottes.

Programma niet-wonen

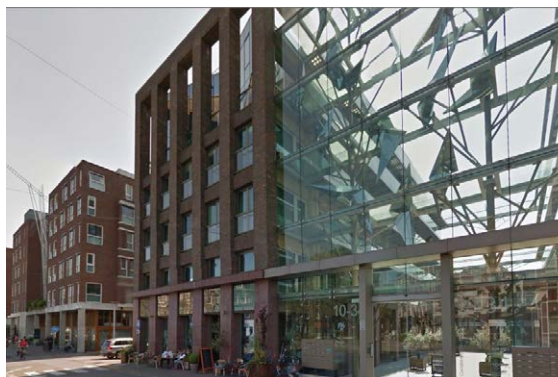
De blokken 5 & 10 liggen op een centrale plek in Sloterdijk Centrum. met name vanwege de ligging aan Radarweg, Orlyplein en Zaventemweg is deze locatie zeer geschikt voor het opnemen van voorzieningen.

Om te zorgen dat een belangrijk deel van de plinten in Blok 5 deze voorzieningen krijgt is hiervoor een minimum oppervlak van 1000 m² BVO het uitgangspunt. Deze moeten gesitueerd worden aan de Radarweg en Orlyplein.

Voor detailhandel geldt aanvullend dat initiatieven langs de Radarweg maximaal 300 m² bvo per vestiging mogen bedragen. Dit oppervlak is iets groter dan een eenheid in het centrum van Amsterdam omdat dit recht doet aan de schaal-grootte van de bestaande gebouwen in het plangebied en omdat de detailhandel (inclusief magazijnruimte) hier alleen is toegestaan op de begane grond.

In blok 10 is een maximum van 1600 m² BVO voorzieningen opgenomen. Waarbij de onderste laag aansluit op de Zaventemweg. Dit totale oppervlak kan over maximaal 2 lagen verdeeld worden. In blok 10 is het optioneel mogelijk om een supermarkt op te nemen. Uit marktanalyse is naar voren gekomen dat het maximale oppervlak daarvan 1200 m² BVO is en dit is daarom als uitgangspunt in deze tender opgenomen. Gezien de beperkte footprint van Blok 10 aan de oostzijde naast het spoor kan onderzocht worden of de zone onder de spoorconstructie gebruikt kan worden voor delen van het niet-woonprogramma.

In de blokken 5 en 10 moet minimaal 60 m² BVO aan ruimte worden gereserveerd voor inpandige gescheiden afvalinzameling en voor inpandige nutsvoorzieningen zoals transformatorruimtes (zie bijlage 6).



Voorbeeld niet-woonprogramma aan Radarweg

Overzicht Bouwkundig Programma selectie Sloterdijk kavel O blok 5 en 10			
	Blok 5	Blok 10	Blok 5 & 10
Woningen			
Vrije sector huurwoningen	7.000-10.000m ² bvo		7.000-10.000m ² bvo
Waaronder optioneel koopwoningen	Maximaal 3.000 m ² bvo		Maximaal 3.000 m ² bvo
Middel dure huurwoningen	11.500 m ² bvo		11.500 m ² bvo
Onzelfstandige studentenhuisvesting		6.000 m ² bvo	6.000 m ² bvo
Voorzieningen			
Voorzieningen in de plint - niet-wonen	Minimaal 1.000 m ² bvo	900 m ² bvo	Minimaal 1900 m ² bvo
Waaronder optioneel supermarkt		900 m ² bvo	900 m ² bvo
Optimalisatie ruimte onder "Hemboog"	nntb	nntb	nntb
Totaal	22.500 m² bvo	6.900 m² bvo	29.400 m² bvo

Programma overzicht wonen en overige functies

4.11 Groen en water op uitgeefbaar terrein

Groen

Op de O-kavel wordt de vergroening van Sloterdijk Centrum voortgezet. Gezien de hoge bebouwingsdichtheid is een groene inrichting van groot belang voor de woon-leefkwaliteit van het gebied.

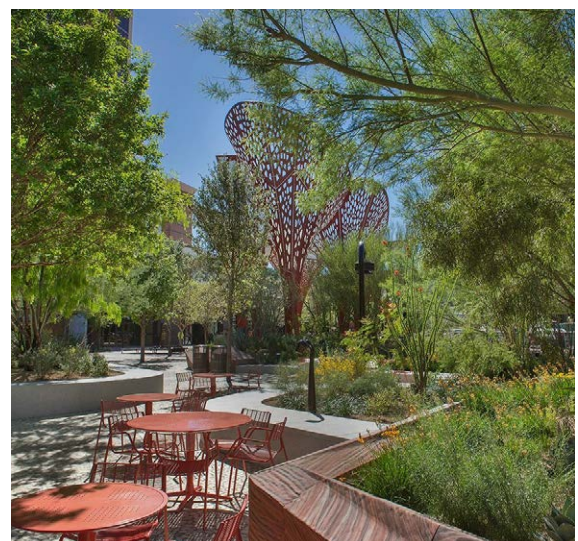
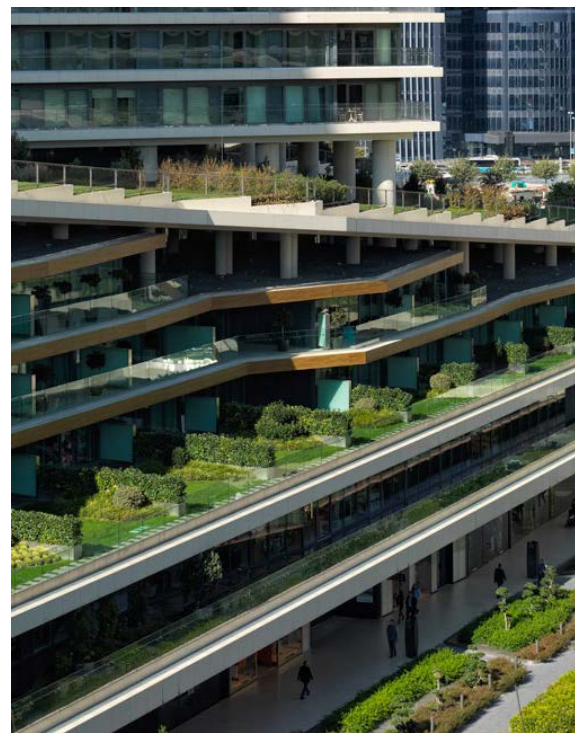
Daarbij is het van belang dat de toegepaste beplanting aansluit op lokale ecologie en bijdraagt aan de biodiversiteit van het gebied. Ook kan aansluiting worden gezocht met de ecologische verbindingzone langs de Arlandaweg zoals bijvoorbeeld door de toepassing bijzondere planten als voedsel en door de realisatie van schuil- en nestmogelijkheden.

Voor de toepassing van groen zijn vele mogelijkheden denkbaar. Enkele oplossingen waaraan gedacht kan worden zijn: Hierbij worden voornamelijk kansen gezien in:

Daktuinen:

Minimaal 30% van het dakoppervlak tot 20 meter dient beplant te worden. Dit in verband met afdrachtvertragende werking, intensief ruimtegebruik en de gewenste beeldkwaliteit. Hierbij moet niet puur worden gedacht aan het maximaliseren van het oppervlak waarop beplanting is aangebracht, maar ook aan het soort beplanting dat wordt toegepast. Sedumbepanting heeft bijvoorbeeld een lagere kwaliteit in uitstraling en waterbergende werking dan een daktuin.

Referentiebeelden daktuinen en groen in de tussenbouw



Verticaal groen/ gevelbeplanting:

Verticaal groen is minder van belang voor de watervertragende afdracht maar kan van grote waarde zijn voor de leefbaarheid en uitstraling van de straat en de buurt. Hierbij gaat het vooral om begroeiing van de onderbouw en de tussenbouw.

Gedeelde/ semi-publieke (groene) buitenruimtes:

De gedeelde buitenruimtes kunnen groen worden ingericht en een functie krijgen in het gezamenlijk gebruik van de open ruimte in het bouwblok. In de plannen dient nadrukkelijk aandacht te zijn voor beheer en onderhoud van het groen op lange termijn. Dit met het oog op het behoud van een hoogwaardige uitstraling van het gebouw en gebied.

Waterberging

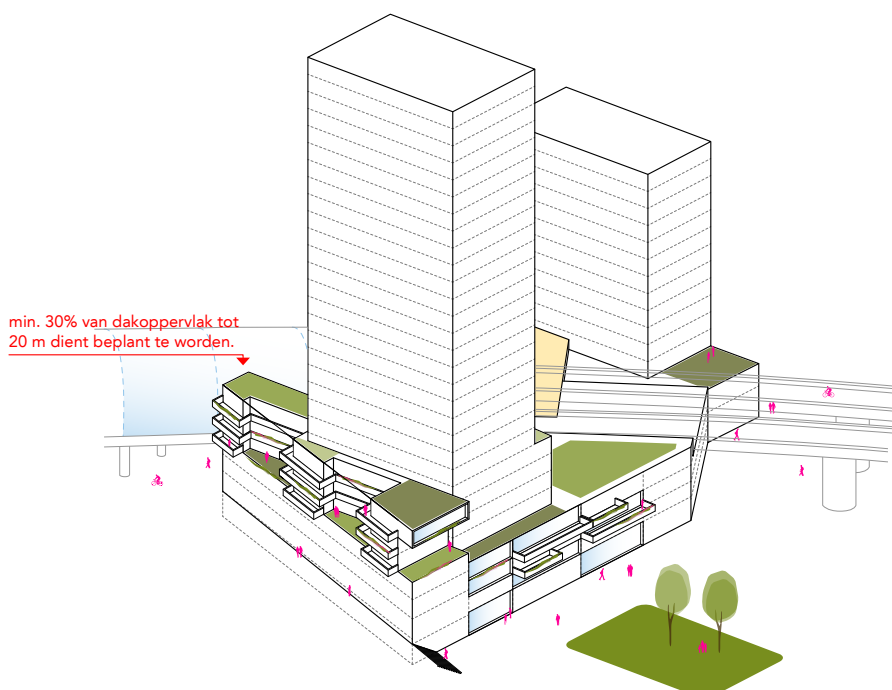
Met het oog op de hoge bebouwingsdichtheid zijn op ieder te ontwikkelen kavel maatregelen noodzakelijk ten behoeve van tijdelijke wateropslag en vertraagde waterafdracht.

Het toepassen van groen op gevels en daken en in tuinen is al een belangrijke stap in het waterbestendig maken van (woon-)gebouwen. Daarnaast kan worden gedacht aan (parkeer-)kelders die als tijdelijke waterberging kunnen worden ingezet en regenwatergebruiksystemen. Programma's als 'Rainproof' (samenwerkingsprogramma Waternet & gemeente Amsterdam, zie

voor meer informatie www.rainproof.nl) kunnen handvatten en richtlijnen bieden voor het maken van een waterbestendig ontwerp.

Ambitie is te voldoen aan de richtlijnen van de "waterneutrale bouwenvelop". Dit houdt volgens programma Amsterdam Rainproof het volgende in:

- Waterberging: minimaal 60mm hemelwater kan 24 uur worden vastgehouden op de kavel.
- Waterafdracht: het water wordt vertraagd, via een geknepen afvoer, afgevoerd naar de hemelwaterriolering met een maximaal debiet van 0,9 mm/uur (2,5 l/s/ha).
- Hoge plaatsing technische/elektrische installaties en vitale infrastructuur.
- Afdoende hoog bouwpeil (10 cm hoger dan gemiddelde maaiveld).
- Waterkerende plint (20 cm water tegen plint zorgt niet voor doorslag naar binnenruimte)
- Benutting van opgevangen hemelwater (tbv koeling, bevoeiing, toiletspoeling etc).



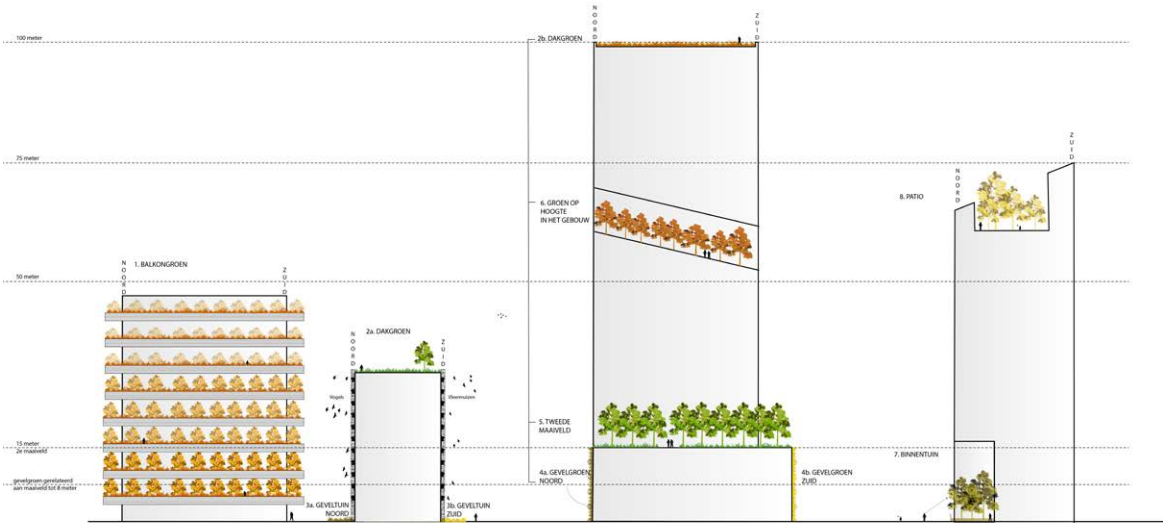
Mogelijkheden voor groene daken op kavel O.

Voorbeeld
groene gevel



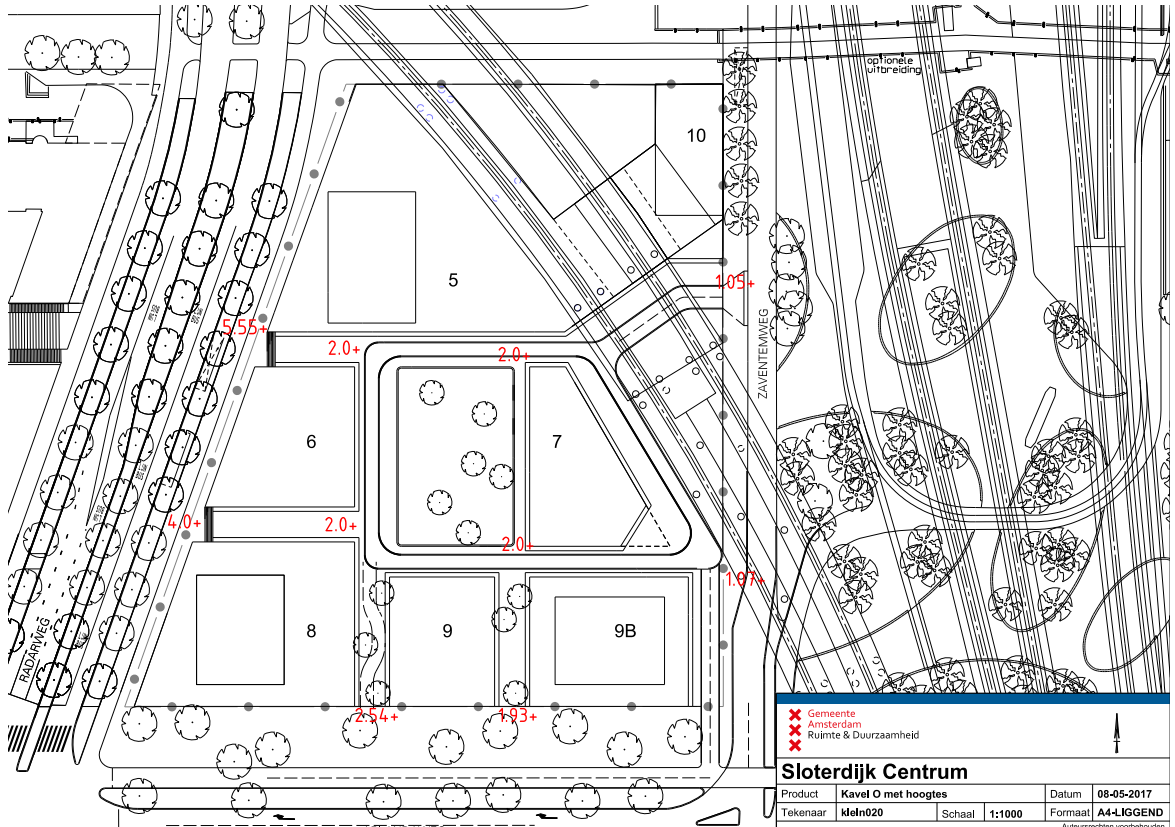
Voorbeeld
uitsluitend ten
behoefte van
vleermuizenkasten
in de gevel

Voorbeeld
groene toepas-
singen in het
gebouw



Opleverhoogtes
maaiveld op- en
rondom kavel O
5-10.

Hoogtes bij
behandering.



4.12 Nutsvoorzieningen

De algemene richtlijnen ten behoeve van nutsvoorzieningen zijn in deze bouwenvelop toegelicht. Specifieke technische informatie is te vinden in de selectiebrochures. De kabels en leidingen zullen op openbaar terrein worden gesitueerd. De huisaansluitingen liggen in het uitgegeven terrein. Alle technische ruimten t.b.v. alle installaties moeten in het gebouw worden opgenomen. Door Liander electra is al aangegeven dat er in Blok O5 & O10 minstens 2 transformatorruimten opgenomen moeten worden. Als Bijlage 7 is de ligging van bestaande kabels en leidingen weergegeven volgens opgave van Kadaster KLIC. Als Bijlage 6 zijn de afmetingen t.b.v. in pandige transformatorruimtes opgenomen zoals opgegeven door Liander Electra. Na de selectie zullen volledige programma's van eisen van in pandige nutsvoorzieningen worden geleverd.

Energie

Sloterdijk Centrum valt niet onder de concessiegebieden voor verplichte aansluiting op stadswarmte. De keuze voor warmte- en energievoorzieningssysteem staat daarmee vrij voor de ontwikkelende inschrijvers, met uitzondering van aansluitingen op het gasnet, deze zullen niet worden toegestaan. Er is een stadswarmtenet in het gebied aanwezig. Ook kan worden gekozen voor warmte-koudeopslag (WKO) systeem of andere duurzame systemen. Indien meerdere inschrijvers op de uit te geven kavels in Sloterdijk Centrum een WKO-systeem zouden willen realiseren is onderlinge afstemming en mogelijk strategische plaatsing nodig. Dit in verband met mogelijke interferentie van de afzonderlijke systemen. Om alle partijen op kavel O in staat te stellen gebruik te maken van een WKO-systeem rust de verplichting bij ontwikkelende partijen om andere partijen die op de kavel ontwikkelen in staat te stellen te participeren in het WKO-systeem, indien er gebruik wordt gemaakt van een open bron systeem. Bij een gesloten bron-systeem kan er wel per blok een WKO-systeem worden aangelegd, mits er voldoende afstand wordt gehouden tussen de bronnen (minimaal 8 meter). Alle voorzieningen die door de ontwikkelende partijen worden getroffen dienen op de eigen kavel te worden ondergebracht (zoals wko's, parkeervoorzieningen, vetputten horeca etc.).

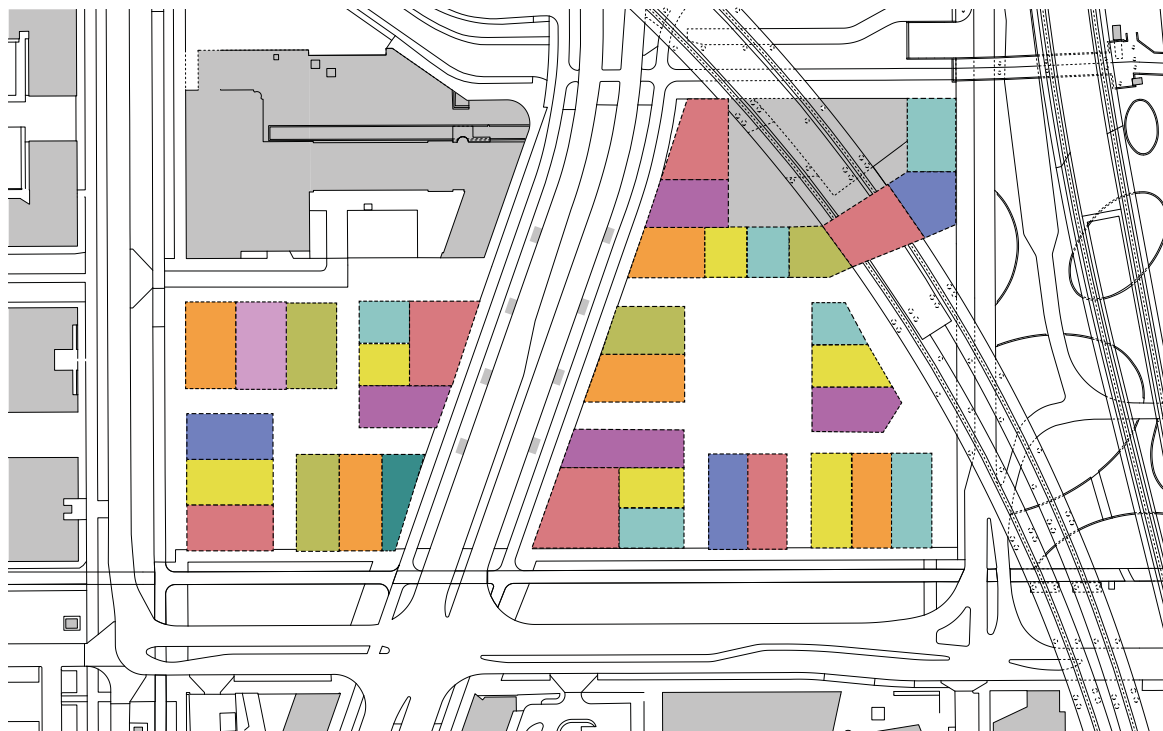
Verlichting

In het pocketpark zullen lichtmasten worden geplaatst. Voor de tussenstraatjes geldt dat de verlichting hier aan de gevel wordt gemonteerd. Dit om zo optimaal mogelijk met de openbare ruimte in de tussenstraatjes om te gaan en zo veel mogelijk plek vrij te houden voor de voetganger. Het gaat hierbij om draden die over de straatjes worden gespannen waarbij in de gevel voorzieningen moeten worden opgenomen om de verlichting te verankeren. De locatie van de verlichtingspunten vindt plaats op aanwijzing van de gemeente. De openbare ruimte is zoveel mogelijk vrij van obstakels. Kastjes ten behoeve van traforuimtes en eventueel andere noodzakelijke nutsvoorzieningen dienen te worden opgenomen in de gevel, een en ander op aanwijzing van de gemeente.

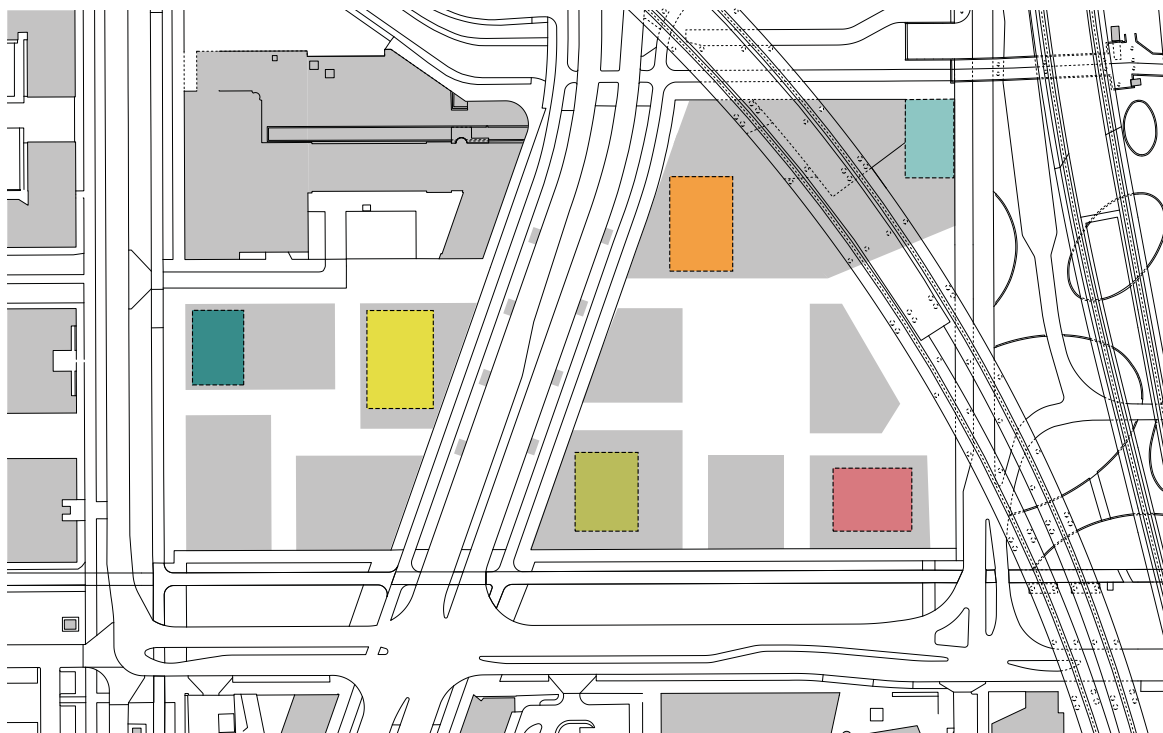
4.13 Opleverhoogtes maaiveld

De kavels O5 en O10 (binnen erfpachtgrenzen) zullen beiden worden opgeleverd op een peilmaat van + 1.20 m NAP. m.u.v. de taluds langs Radarweg en Orlyplein. In de afbeelding hiernaast zijn indicatief de opleverhoogtes van het maaiveld aangegeven, aangrenzend aan de nieuwbouw. De peilmaten van het aangrenzende maaiveld aan de noord- oost en westzijde liggen blijven zoals bestaand. t.w.: Orlyplein + 6.40 NAP; Zaventemweg + 1.00 NAP; Radarweg oplopend van +5.50 NAP naar 6.40 NAP. De nieuwe tussenstraat aan de zuidzijde van Blok O5 - O10 zal worden opgeleverd op +2.00 NAP.

Architectonische eenheden onderbouw kavel N en O



Architectonische eenheden torens



5

BEELDKWALITEIT VOOR KAVEL O

5.1 Nieuwbouw kavel O

Architectonische eenheden

Kavel O maakt onderdeel uit van een groter geheel, maar moet wel herkenbaar zijn als kavel waarop gewoond wordt. Door middel van de detaillering, de verblijfsfunctie aan de straat en de kleinere architectonische eenheden wordt de menselijke maat in het gebied gebracht. De woonloodsen zijn individueel herkenbaar aan hun breedte van 16 meter. Per bouwblok zijn minimaal twee architectonische eenheden aan de gevel te herkennen. Dat wil zeggen dat deze zich ruimtelijk onderscheiden van de andere eenheden. Dit kan worden gerealiseerd door een andere vormgeving, gevelindeling, materiaalgebruik etc.

Ook de torens zijn herkenbaar als architectonische eenheid waarbij de woonfunctie ook van afstand te herkennen is. Buitenruimtes en een transparante gevel zorgen voor een maximaal uitzicht. Hierdoor vormen deze torens een aparte eenheid ten opzichte van de reeds bestaande torens.

Geluidwerende maatregelen

Kavel O is een geluidbelaste locatie. Ook na aanpassing van de Haarlemmerweg (verlaagde snelheid, geluidreducerende deklaag en opnemen van deze maatregelen in de omgevingsvergunning) zijn er een beperkt aantal plekken waar een dove gevel moet worden toegepast. De geluidwering die nodig is om te komen tot een dove gevel moet architectonische vormgeving worden en integraal onderdeel zijn van het gebouw en het gevelontwerp.

Ditzelfde geldt voor de gevels met een hogere waarde.

Transformatie als kwaliteit

Op kavel O vindt geen transformatie van bestaande bebouwing plaats maar het is voorstelbaar dat dit in de toekomst wel zal gebeuren. Wanneer bebouwing in Sloterdijk Centrum van functie verandert, is het uitgangspunt dat transformatie welstandsvrij is zo lang het binnen het bestaande gebouw blijft. Zodra er een opbouw of aanbouw voor bestaand vastgoed wordt voor-

gesteld is dit welstandsplichtig. Dan gelden de criteria zoals geformuleerd voor nieuwbouw.

Bovendien heeft de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (voorheen welstandscommissie) voor transformatiegebieden, zoals Sloterdijk Centrum is, een bijzonder welstandsniveau van toepassing verklaard. Dat wil zeggen dat van de ontwerper of aanvrager van een transformatie een grotere inspanning wordt verwacht om de kwaliteit van het gebied te helpen opbouwen.

5.2 Welstandsnota: De schoonheid van Amsterdam

De Welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam' is vastgesteld door de gemeenteraad op 4 juli 2013 en in werking getreden op 9 september 2013. Deze welstandsnota heeft tot doel dat alles wat in Amsterdam gebouwd, verbouwd of aangebouwd wordt, voldoet aan 'redelijke eisen van welstand'. Een bouwwerk moet letterlijk 'wel staan'. Daarbij gaat het niet alleen om het ontwerp van een gebouw, maar ook of het gebouw past in zijn omgeving.

De welstandsnota heeft Amsterdam onderverdeeld in 'ruimtelijke systemen': gebieden met gelijksoortige bebouwing, zoals bijvoorbeeld de negentiende-eeuwse ring, de gordel '20-'40 of de naoorlogse wijken in Nieuw-West en Buitenveldert. Alle plannen binnen zo'n ruimtelijk systeem worden aan dezelfde criteria getoetst, ongeacht of de stadsdeelgrenzen hier dwars doorheen lopen. Deze criteria verschillen per ruimtelijk systeem. Zo vraagt een beschermd stadsgezicht als de binnenstad om heel precieze criteria, terwijl op een bedrijventerrein criteria op hoofdlijnen voldoende zijn. Uitgangspunt in de welstandsnota is dat de criteria licht en wendbaar zijn als dat kan, en sterk als dat nodig is, zeker als erfgoed in het geding is.

De schoonheid van Amsterdam



5.3 Sloterdijk Centrum sluit aan op bestaand ruimtelijk systeem in Welstandsnota

Het ruimtelijk systeem waaronder Sloterdijk Centrum in de huidige welstandsnota is opgenomen is kantoreengebied (10C). Inmiddels wordt de welstandsnota aangepast op de meest recente ontwikkelingen in Amsterdam. De ontwikkelingen voor Sloterdijk Centrum zijn hierin nog niet meegenomen, in de volgende actualisering van de nota zal dat wel het geval zijn.

Om de in deze bouwvelop gewenste beeldkwaliteit voor kavel N te realiseren, wordt aangesloten op een ruimtelijk systeem in de welstandsnota dat uitgaat van vergelijkbare kenmerken en ambitie. Vooruitlopend op een volgende actualisering zal nieuwbouw getoetst worden aan het ruimtelijk systeem: De IJlanden, en dan specifiek het gebied IJburg en Zeeburgereiland (9b).

Dit gebied wordt gekenmerkt door een gevarieerde verkaveling met herhaalde rijwoningen en overwegend kleinschalige appartementenblokken langs veelal stenige straten en parken. Daarnaast zijn er enkele straten met geschakelde en losse villabebouwing. De meeste bebouwing staat direct aan stoep of straat, een deel van de rijwoningen en villa's heeft een voortuin. Langs hoofdwegen heeft de bebouwing een stedelijk karakter. Deze bebouwing heeft relatief

grote massa's en heeft in de plinten afwijkende functies. Daarnaast komen in de buurten enkele gebouwen met afwijkende functies voor. Dit zijn met name scholen. Deze bebouwing heeft een individueel karakter, afwijkende massa en staat relatief vrij op de kavel.

De ontwikkelingen in Sloterdijk Centrum zullen getoetst worden aan het ruimtelijk systeem 9b. De waarde die de welstandscommissie aan de ontwikkelingen in deze gebieden toekent ligt vooral in de eenheid op schaal van de clusters en rijen in combinatie met de variatie op schaal van de wijk. De hoeken spelen een belangrijke rol in de beleving. De architectuur is zorgvuldig en gevarieerd.

Het welstandsbeleid is gericht op het beheer van de samenhang binnen de stedenbouwkundige eenheden en het aanzien vanuit omliggende gebieden. Bouwplannen niet zichtbaar van de openbare ruimte worden beperkt getoetst. Bij de advisering zal onder meer aandacht geschonken worden aan het behoud van samenhang in het afwisselende straatbeeld op het niveau van de architectonische uitwerking en in het materiaal- en kleurgebruik.

5.4 Welstandscriteria ruimtelijk systeem 'De IJlanden, IJburg en Zeeburgereiland'

De welstandscommissie beoordeelt de plannen in samenhang met de beschrijving en uitgangspunten getoetst aan de hand van de volgende criteria:

Ligging

- gebouwen maken deel uit van een stedenbouwkundig patroon, waarin vooral de voorgevelrooilijnen en hoeken van belang zijn
- gebouwen met de voorgevel richten op de belangrijkste openbare ruimte(n)
- gebouwen met een bijzondere functie zoals scholen kunnen een meer vrije positie innemen en daarbij een meerzijdige oriëntatie krijgen
- nieuwbouw inpassen in de structuur, waarbij met name aandacht uitgaat naar doorzichten en zichtlijnen in samenhang met doorlopende groenstructuren

Massa

- de bouwmassa is gedifferentieerd en evenwichtig en afgestemd op de samenhang in rij of

cluster gezien vanuit de openbare ruimte

- accenten in hoogte en vormgeving hebben een stedenbouwkundige aanleiding
- uitbreidingen zoals aanbouwen en dakkapellen indien goed zichtbaar vanuit de openbare ruimte vormgeven als ondergeschikt element of opnemen in de hoofdmassa en bij voorkeur per woningtype gelijk uitvoeren (volgens de trendsettermethode)
- individuele woningen en gebouwen met bijzondere functies harmoniëren met het karakter van het gebied en kunnen afhankelijk van hun ligging afwijken van de gebruikelijke massa, opbouw en vorm

Architectonische uitwerking

- de architectonische uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig en evenwichtig
- aan voorkanten van rijen en blokken zowel de aanwezige herhaling als de aanwezige differentiatie behouden

- opmaaiveldniveau hebben appartementengebouwen een levendige plint aan de openbare ruimte
- de overgang tussen privé en openbaar zorgvuldig vormgeven
- wijzigingen en toevoegingen in stijl en afwerking afstemmen op het hoofdvolume

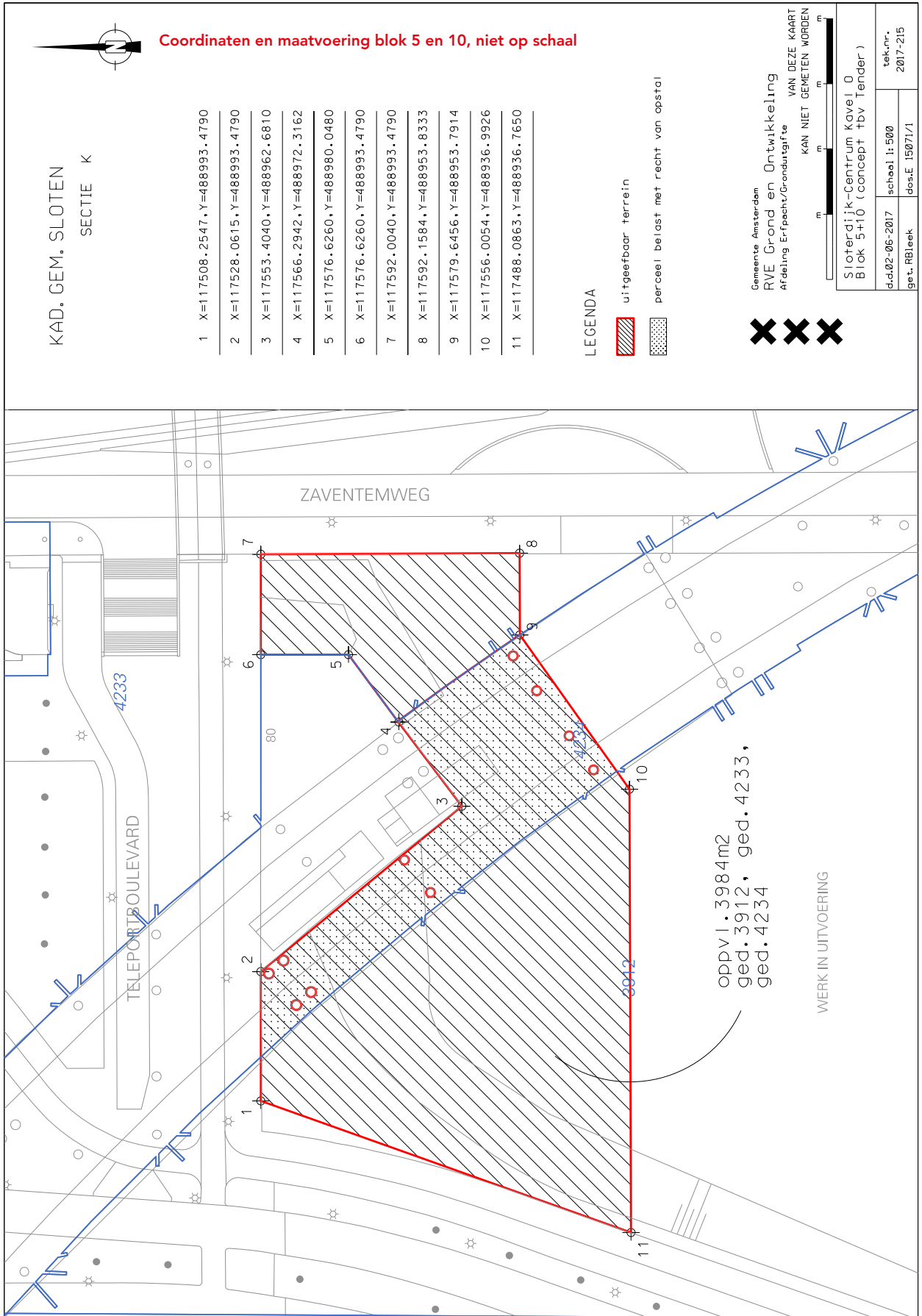
Materiaal en kleur

- materialen en kleuren zijn aan voorkanten per stedenbouwkundige eenheid in samenhang
- gevels bij voorkeur in baksteen of vergelijkbaar steenachtig materiaal uitvoeren, hout, metaal, glas of een ander vernieuwend materiaal is denkbaar
- op- en aanbouwen indien goed zichtbaar vanuit de openbare ruimte in materiaal en kleur afstemmen op de hoofdmassa
- er worden qua productie en onderhoud hoogwaardige en duurzame materialen toegepast



Stappenplan welstandsprocedure

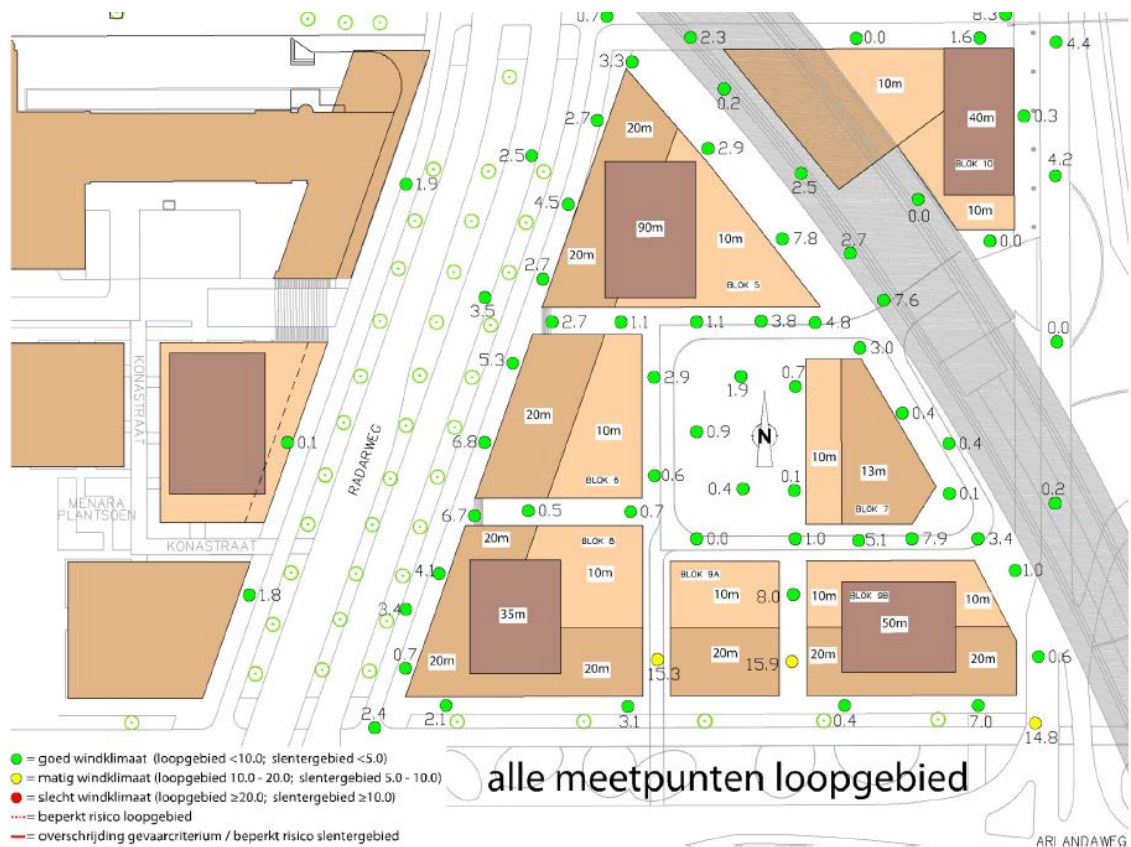
BIJLAGE 1: COÖRDINATENTEKENING



Meetpunten beoordeeld, criterium loopgebied.

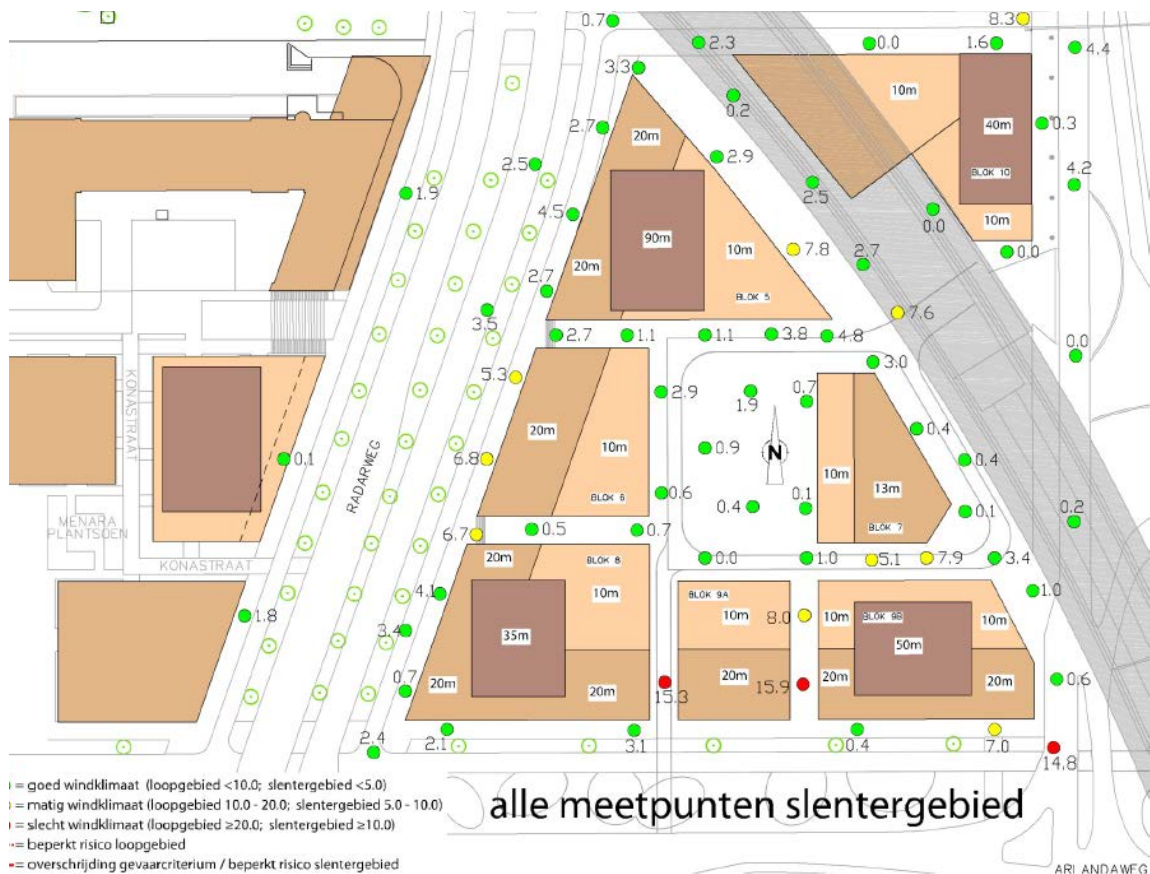
Aan de afbeeldingen kunnen geen rechten worden verleend.

(Bron: Peutz)



Meetpunten beoordeeld, criterium slentergebied.

(Bron: Peutz)



BIJLAGE 2: WINDHINDER

Windhinder onderzoek

De stedenbouwkundige opzet van kavel O is in de windtunnel getest. Rondom de verschillende gemodelleerde bouwdelen van kavel O zijn meetpunten aangebracht op hoofdhoogte. Het windklimaat wordt conform de norm NEN 8100 beoordeeld aan de hand van de hinderkans en de gevaarkans, betrokken uit metingen bij 12 windrichtingen. Voor de vertaling van de modelmetingen naar de werkelijke situatie wordt gebruik gemaakt van de locatie-specifieke windroos conform de NPR 6097.

In de maquette is uitgegaan van de gewenste verkavelingsopzet en positionering van de torens conform de maximale footprint.

Aan de hand van de meetresultaten wordt een beoordeling gegeven aan de hand van het criterium voor loopgebied. Bij de verdere uitwerking van de bebouwing dient tevens een uitsplitsing gemaakt te worden voor de verschillende beoordelingscriteria: loopgebied, slentergebied en eventueel langdurig zitten. Over het algemeen geldt dat op plaatsen met winkels, gebouwtrees en terrassen/parken een zo laag mogelijke hinderkans nagestreefd wordt met een maximum lager dan 5%.

In het figuur hiernaast zijn de meetresultaten opgenomen en wordt een beoordeling gegeven aan de hand van het criterium voor loopgebied. De meetresultaten laten zien dat op de meeste plaatsen in en rond het plangebied een als goed te beoordelen windklimaat te verwachten is, op basis van het criterium voor loopgebied. De resultaten vallen hiermee ondanks een aanzienlijke bouwhoogte relatief gunstig uit. Reden hiervoor is dat uitgegaan is van een realistisch bouwvolume van de hoogbouw maar ook de juiste combinatie van hoogbouw en laagbouw. De laagbouw fungeert als podium voor de hoogbouw, waardoor het effect van valwinden ten gevolge van de hoogbouw op maaiveld-niveau slechts in beperkte mate optreedt. Bij een alternatieve setting van de bebouwing kan een ander effect optreden.

Op het moment dat de bebouwing van dit blok verder is uitgewerkt is een nieuwe toets in de windtunnel noodzakelijk.



Meetpunten op maquette (Bron: Peutz)

BIJLAGE 3: SUPERVISIEPROCEDURE

In dit document wordt de procedure van de supervisie van Sloterdijk Centrum toegelicht. Tijdens de supervisie komen betrokken partijen bijeen om in gesprek te gaan over het ontwerpproces voor de betreffende locatie. Voor Sloterdijk Centrum zijn twee supervisors aangesteld:

- De algemeen supervisor, die adviseert over de ingediende ontwerpen en functies van de gebouwen;
- De supervisor groen, die adviseert over de ingediende ontwerpen van de groene openbare (en geprivatiseerde) ruimte.

Aan het hoofd van de gesprekken staat de algemeen supervisor. Daarnaast bestaat het supervisieteam uit

- Supervisor Groen (bij openbare ruimte en nieuwbouw)
- Stedenbouwkundige
- Betrokken projectmanager Sloterdijk
- Secretaris van het supervisieoverleg

Alle ontwerpen van gebouwen en openbare ruimte uit Sloterdijk Centrum worden in dit supervisieoverleg behandeld. Het gaat hierbij zowel om nieuwbouw als transformatie van bestaande panden. Doel van deze supervisiegesprekken is om de kwaliteit te waarborgen van nieuwe plannen in het gebied. Voordat het supervisieoverleg start heeft afstemming plaatsgevonden tussen de initiatiefnemers en de stedenbouwkundige.

Organisatie supervisieprocedure

De supervisor enthousiasmeert en overtuigt de ontwikkelende partijen van de kracht van Sloterdijk en de noodzaak om hier een goed ontwerp aan toe te voegen. Daarnaast begeleidt de supervisor tijdens het ontwerpproces de verschillende architecten. De overall-visie voor Sloterdijk Centrum zoals die is verwoord in de vastgestelde gebiedsstrategie en de bouwenvelopen zijn hierbij het uitgangspunt.

De supervisor heeft een formele en informele functie. Formeel bewaakt en bevordert hij/zij op basis van de vastgestelde beleidsstukken de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van het Sloterdijkgebied. De supervisor heeft een totaaloverzicht van het gebied en brengt, onder meer vanuit deze kennis, een schriftelijk (niet-bindend) advies over het ingediende ontwerp uit

aan de commissie Welstand. Hierbij neemt de supervisor de vastgestelde welstandscriteria van de Gemeente Amsterdam in acht, alsmede de vigerende gebiedsvisies van de deelgebieden (indien aanwezig). Hier kan echter, mits voorzien van goede argumenten, van afgeweken worden. Bij het bespreken van een ontwerp wordt met name gelet op de bouwmassa, vormgeving, inpassing in de omgeving en hoe de aansluitingen met het omliggend maaiveld zijn opgelost. Daarnaast wordt gekeken naar de toegevoegde waarde van de ontwerpen aan het gebied.

Het advies van de supervisor is verplicht wanneer de procedure tot een behandeling in welstand leidt. Indien er geen welstandsplicht is, is behandeling in een supervisieoverleg niet verplicht, maar wordt het sterk aangeraden. Zie hiervoor bijgevoegd schema.

Informeel fungeert de supervisor als adviseur naar private partijen en hun architecten met betrekking tot de vormgeving en inrichting van de overgang van het publieke naar het private domein. Met de procedure wordt beoogd om elke bouwaanvraag in het Sloterdijkgebied te voorzien van een advies door de supervisor.

Supervisor Groen

Naast de algemene supervisor is een supervisor Groen aangesteld. De supervisor Groen adviseert op de toevoeging van groen in de openbare ruimte en indien gewenst op geprivatiseerd gebied op of nabij vastgoed en bewaakt de kwaliteit hiervan op basis van ambtelijk of bestuurlijk vastgestelde gebiedsvisies over de openbare ruimte en ontwikkeling van tenders voor woningbouw. De supervisor en supervisor Groen zijn verantwoordelijk voor het formuleren van een gezamenlijk advies voor de initiatiefnemer.

Procedure supervisie Sloterdijk

Voor de supervisie in Sloterdijk zijn drie basisontwikkelingen te onderscheiden die elk hun eigen procedure doorlopen, te weten:

1. Transformatie van bestaand vastgoed
2. Realisatie van nieuw vastgoed
3. Openbare ruimte

1. Transformatie van bestaand vastgoed

Transformatie van vastgoed in Sloterdijk is, mits binnen bestemmingsplan, welstandsvrij. Dit houdt in dat de

supervisor een informeel adviserende rol heeft. Transformatie is welstandsvrij zo lang het binnen het bestaande gebouw blijft. Zodra er een opbouw of aanbouw voor het bestaand vastgoed wordt voorgesteld is dit welstandsplichtig. Dan gelden de criteria zoals geformuleerd voor nieuwbouw.

Het is de wens van de projectorganisatie Sloterdijk om zo vroeg mogelijk het initiatief te bespreken met de supervisor. Doel van deze behandeling is om stimulerend mee te denken over de opgave, zodat de kennis van de supervisor over het gebied een positieve bijdrage kan leveren aan de planontwikkeling. In de verslaglegging van de supervisieovereenkomsten zal expliciet worden aangegeven waar de supervisor positief is over de planontwikkeling en op welke punten er bij voorkeur nog een vervolgoverleg wenselijk is.

Indien de transformatie welstandsgebonden is, dient een positief supervisieadvies te worden meegenomen in de bouwaanvraag. Het traject dat doorlopen wordt is in dit geval gelijk aan de fasen die worden door bij nieuw vastgoed. De Commissie Welstand en Monumenten neemt een aanvraag enkel in behandeling bij akkoord van de supervisor. Als het nodig, dan wel wenselijk wordt geacht, kan de supervisor en/of stedenbouwkundige aanwezig zijn bij de welstandsbehandeling. In sommige gevallen is het raadzaam om de Commissie Welstand en Monumenten eerder bij de advisering te betrekken, dit kan in het supervisieoverleg worden meegenomen.

2. Realisatie van nieuw vastgoed

Realisatie van nieuw vastgoed is in Sloterdijk Centrum welstandsgebonden. Voor Sloterdijk Centrum houdt dit in dat een positief supervisieadvies een voorwaarde is bij de indiening van een bouwaanvraag. Het supervisietraject is vastgelegd in de erfpachtovereenkomst en het niet navolgen ervan heeft een ontbindende voorwaarde.

De supervisieprocedure bestaat uit vier opeenvolgende fasen:

1. Initiatief

De initiatiefomschrijving is een formulering van het te ontwikkelen object, gebaseerd op het programma van eisen. Dit kan zijn nog voordat een architect is geselecteerd. Het is de wens van de projectorganisatie Sloterdijk zo vroeg mogelijk het initiatief te bespreken met de supervisor.

Doel van deze behandeling is om stimulerend mee te denken over de opgave.

2. Schetsontwerp (SO)

Een schetsontwerp wordt geagendeerd indien het voldoet aan de volgende eisen:

- Er is een positief supervisieadvies op het initiatief;
- Het globale kavel dient bekend te zijn;
- Er dient zicht te zijn op succesvolle uitgifte of verwerving.

3. Voorlopig Ontwerp (VO)

Een voorlopig ontwerp wordt geagendeerd indien het voldoet aan de volgende eisen:

- Er is een positief supervisieadvies op het SO;
- Er dient een uitgifte in voorbereiding te zijn;
- Er dient overeenstemming te zijn met de gemeente over de belangrijkste stedenbouwkundige uitgangspunten.

4. Definitief Ontwerp (DO)

Een ontwerp wordt geagendeerd indien het voldoet aan de volgende voorwaarden:

- Er is een positief supervisieadvies op het VO;
- Er moet een erfpachtaanbieding geweest zijn;
- Er moet overeenstemming zijn met de gemeente over alle stedenbouwkundige uitgangspunten.

De initiatieffase, het SO, het VO en het DO worden binnen vastgestelde termijnen voorgelegd en afgerond met een (gezamenlijk) advies van de supervisors. Het DO-advies dient te worden meegenomen in de bouwaanvraag. Als het nodig, dan wel wenselijk wordt geacht, kan de supervisor en/of stedenbouwkundige aanwezig zijn bij de welstandsbehandeling.

3. Groen in Sloterdijk Centrum

De openbare ruimte wordt ontworpen en ingericht in opdracht van de gemeente. Wat betreft de groene inrichting heeft de supervisor groen heeft hierbij een informeel adviserende rol. Hierbij wordt aansluiting gezocht met de reeds ingeslagen koers om Sloterdijk te vergroenen. Ook aanvragen voor de (her)inrichting van

groene ruimte op geprivatiseerde delen kunnen door de supervisor groen van een advies worden voorzien.

Het is de wens van de projectorganisatie Sloterdijk om ook hier zo vroeg mogelijk het initiatief te bespreken met de supervisor. Doel van deze behandeling is om stimulerend mee te denken over de opgave, zodat de kennis van de supervisor over het gebied een positieve bijdrage kan leveren aan de planontwikkeling. In de verslaglegging van de supervisieovereenkomsten zal expliciet worden aangegeven waar de supervisor positief is over de planontwikkeling en op welke punten er bij voorkeur nog een vervolgoverleg wenselijk is.

De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

De commissie Ruimtelijke kwaliteit (voorheen Welstandscommissie) zal het bouwplan beoordelen op basis van de welstandsnota 'De schoonheid van Amsterdam' opgesteld in 2013. Sloterdijk Centrum staat hierin aangegeven als een transformatiegebied. Hiervoor gelden een aantal algemene criteria, maar in deze gebieden wordt er ook getoetst op een aantal gebiedsspecifieke criteria. Aangezien er al een supervisietraject vooraf gegaan is aan de behandeling in de Commissie, Ruimtelijke kwaliteit kan dit traject veelal snel worden doorlopen.

Algemene criteria

De algemene uitgangspunten waarop welstand een bouwplan beoordeelt zijn de volgende:

- Relatie tussen vorm, gebruik en constructie
- Relatie tussen bouwwerk en omgeving
- Betekenissen van vormen in sociaal-culturele context
- Evenwicht tussen helderheid en complexiteit
- Schaal en maatverhoudingen
- Materiaal, textuur, kleur en licht

Sloterdijk als Transformatiegebied in nieuwe Welstandsnota

De Welstandsnota 'de Schoonheid van Amsterdam' is vastgesteld in 2013, op hetzelfde moment dat de gebiedsstrategie voor Sloterdijk Centrum is vastgesteld. In de kaarten van de welstandsnota staat Sloterdijk Centrum nog aangemerkt als een kantoreengebied.

De nieuwe koers voor Sloterdijk is daarom nog niet opgenomen in het beleid in de welstandsnota. Inmiddels is duidelijk dat deze nieuwe koers succesvol is en dat er verschillende bouwaanvragen zijn ingediend sinds de goedkeuring van de gebiedsstrategie. Deze nieuwe bouwaanvragen voor nieuwbouw worden daarom behandeld als in een transformatiegebied.

Inmiddels wordt de welstandsnota aangepast op de meest recente ontwikkelingen. De ontwikkelingen voor Sloterdijk Centrum zijn hierin nog niet meegenomen. Om de in deze bouwvelop gewenste beeldkwaliteit te realiseren wordt aangesloten op het ruimtelijk systeem in de welstandsnota dat uitgaat van dezelfde kenmerken en ambitie. Vooruitlopend op een volgende actualisering zal nieuwbouw getoetst worden aan het ruimtelijk systeem dat ook wordt toegepast voor De IJlanden, IJburg en Zeeburgereiland (9b). De welstandsnota kent naast de ruimtelijke systemen ook welstandsniveaus. Op transformatiegebieden is het bijzonder welstandsniveau van toepassing. Dat wil zeggen dat van de ontwerper of aanvrager een grotere inspanning wordt verwacht om de kwaliteit van het gebied te helpen opbouwen.

Praktische informatie

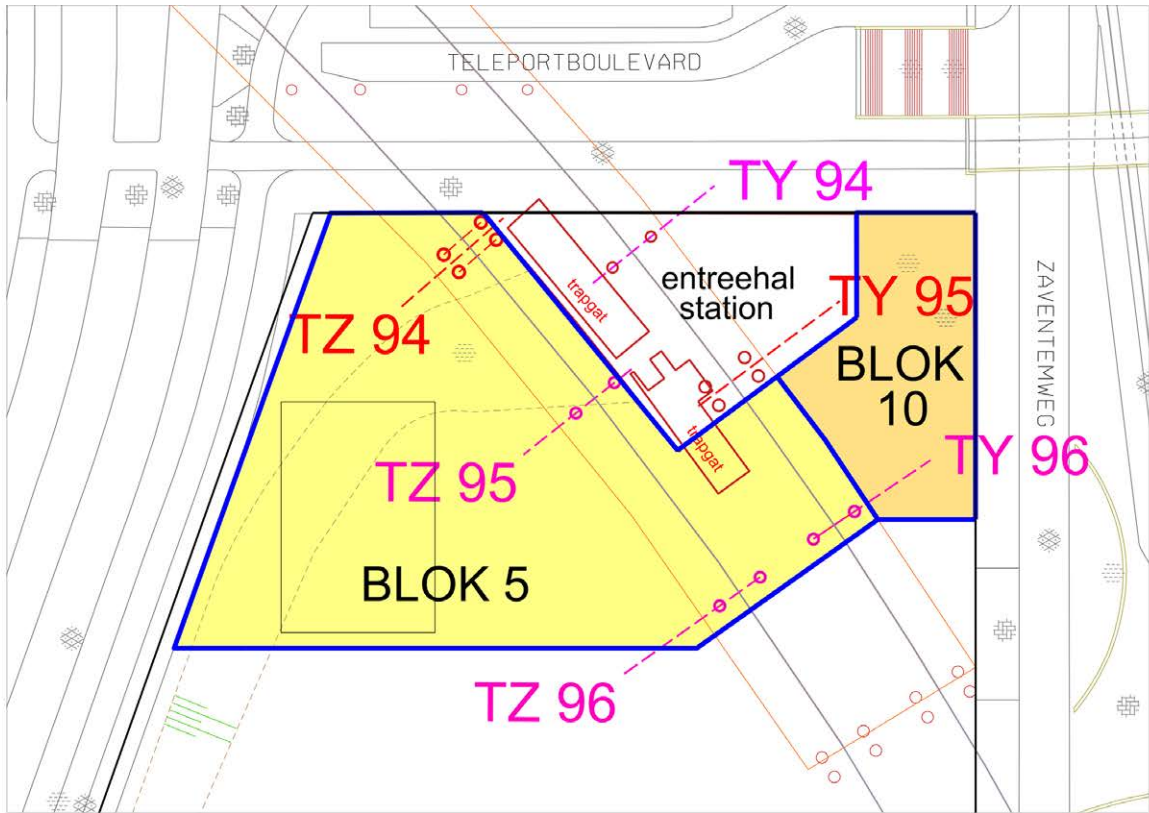
Het supervisieoverleg Sloterdijkgebied vindt één keer per twee weken plaats. Een afspraak hiervoor is in te plannen via de projectorganisatie. De initiatiefnemer levert uiterlijk een week voor het supervisieoverleg de te behandelen stukken in bij het secretariaat, zodat deze voorbereid kunnen worden door het supervisieteam. Indien de stukken niet op tijd zijn, komt de afspraak te vervallen.

Voor ieder supervisieoverleg vindt een vooroverleg met het team plaats, waarin de standpunten met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling worden afgestemd zodat een eenduidig advies richting initiatiefnemer kan worden gegeven.

De supervisiebijeenkomst leidt tot een verslag dat uiterlijk 1 week na het overleg aan de initiatiefnemer wordt toegestuurd. Hierin staan een omschrijving van het onderwerp, het advies van de supervisor en de vervolgstappen.

Bij elke aanvraag omgevingsvergunning in Sloterdijk-Centrum adviseert de supervisor de Commissie Ruimtelijke kwaliteit, voorafgaand aan de behandeling, d.m.v. een schriftelijk advies...

Overzicht
spoorconstruc-
ties Kavel O
blok 5 en 10.



TZ 94



TZ 96 & TY 96



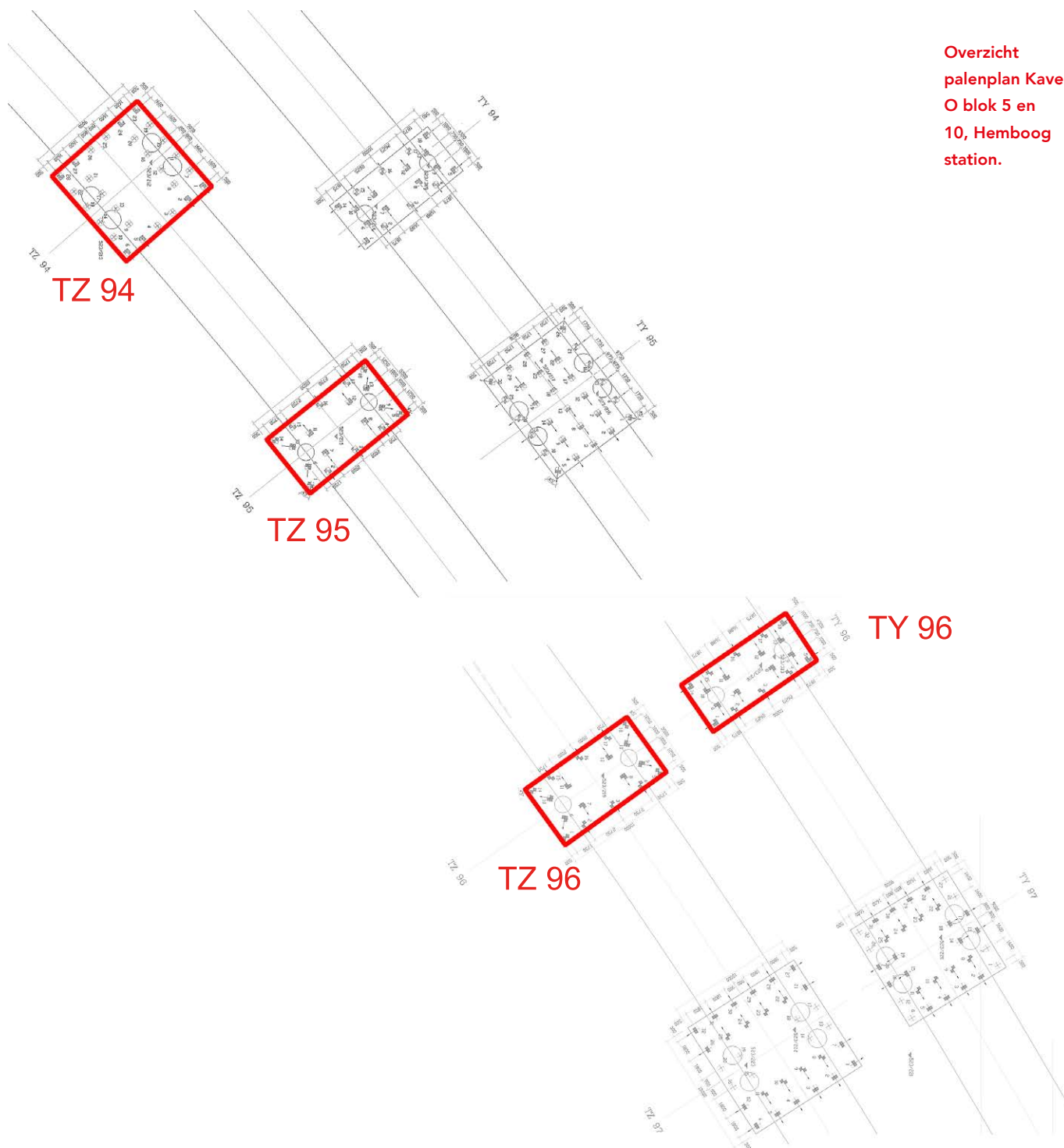
TZ 95



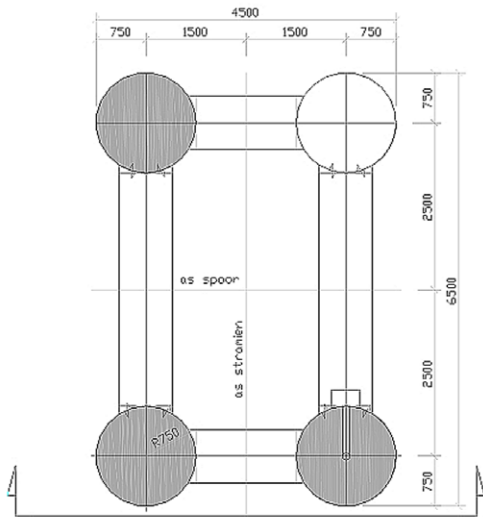
TZ 94 & TZ 95

BIJLAGE 4: INDICATIE SPOOR- CONSTRUCTIE HEMBOOG

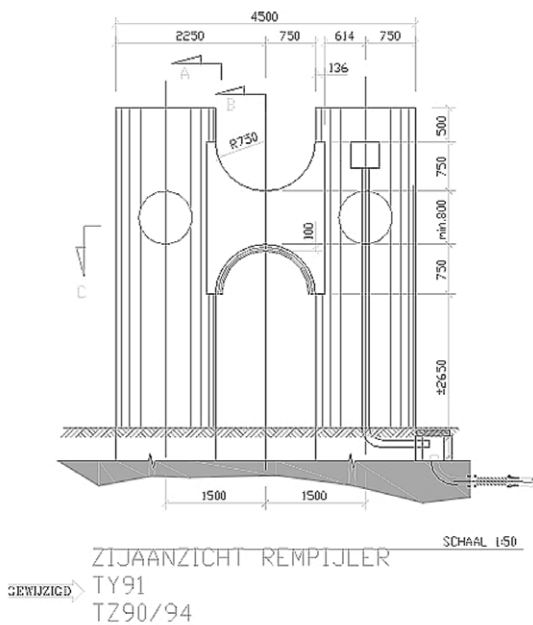
Overzicht
palenplan Kavel
O blok 5 en
10, Hemboog
station.



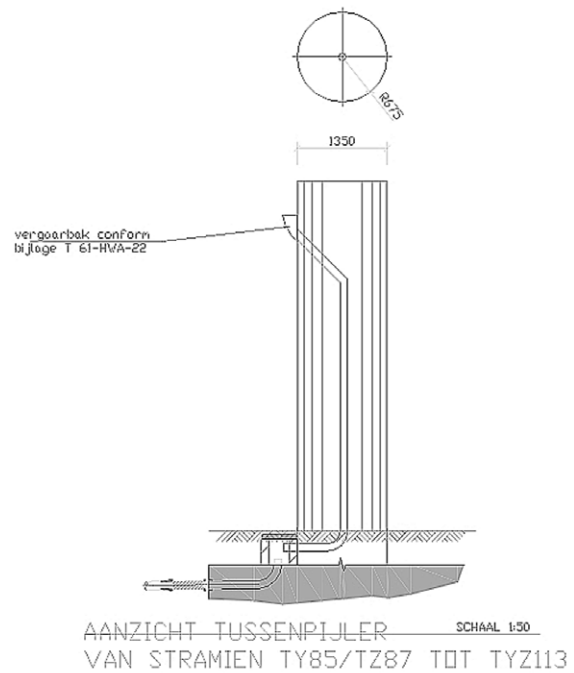
Overzicht pijlers
Kavel O blok 5
en 10.



DOORSNEDE REMPIJLER
TY88/91/95/97/104/107/110
TZ90/94/97/104/107/110



Rempijler TZ 94



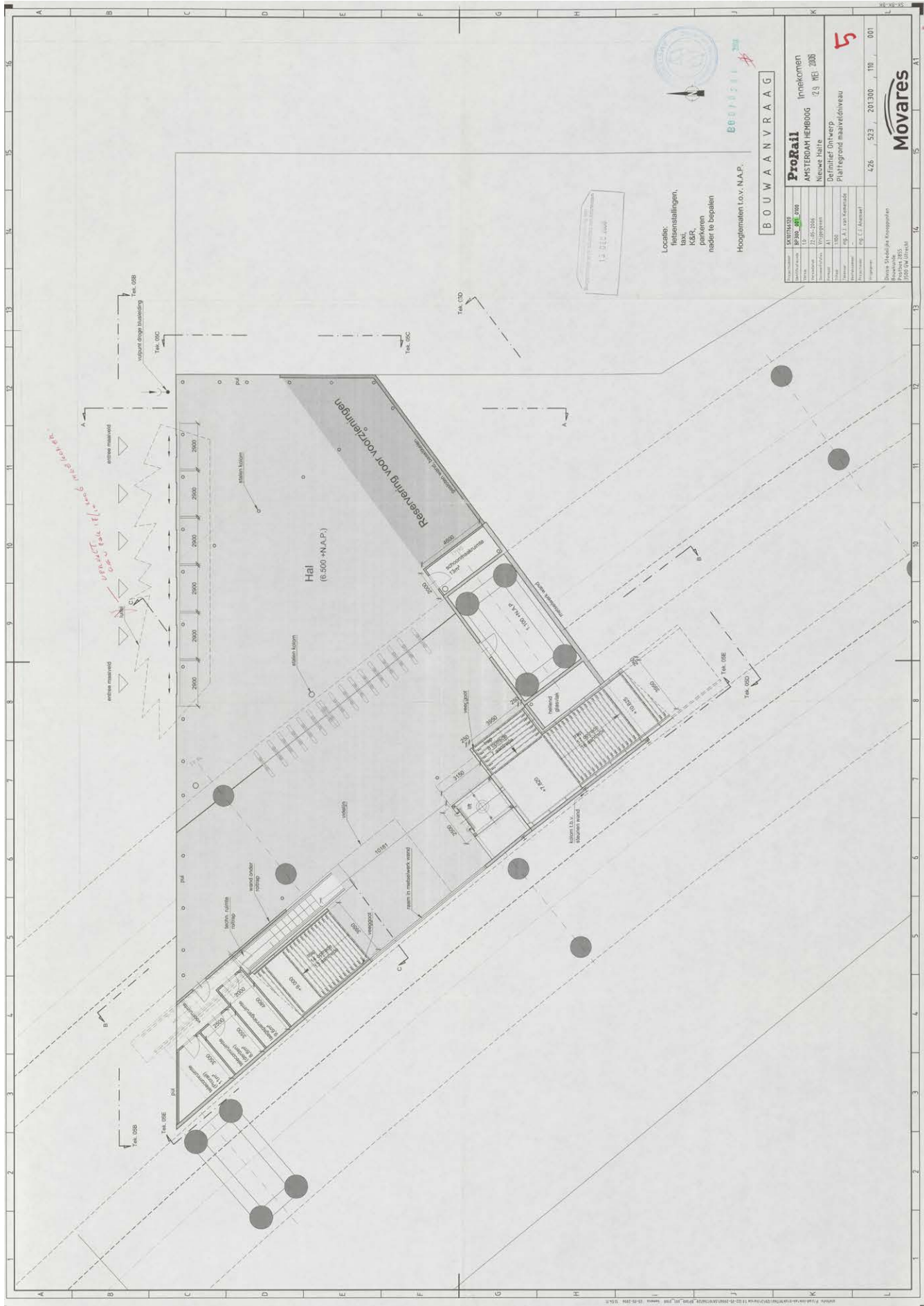
Tussenpijler TZ 95
TZ 96 & TY 96

Aandachtspunten Prorail ten aanzien van bebouwen en instandhouden van bebouwing nabij de Hemboog, kavel O, blok 5+10 te Sloterdijk

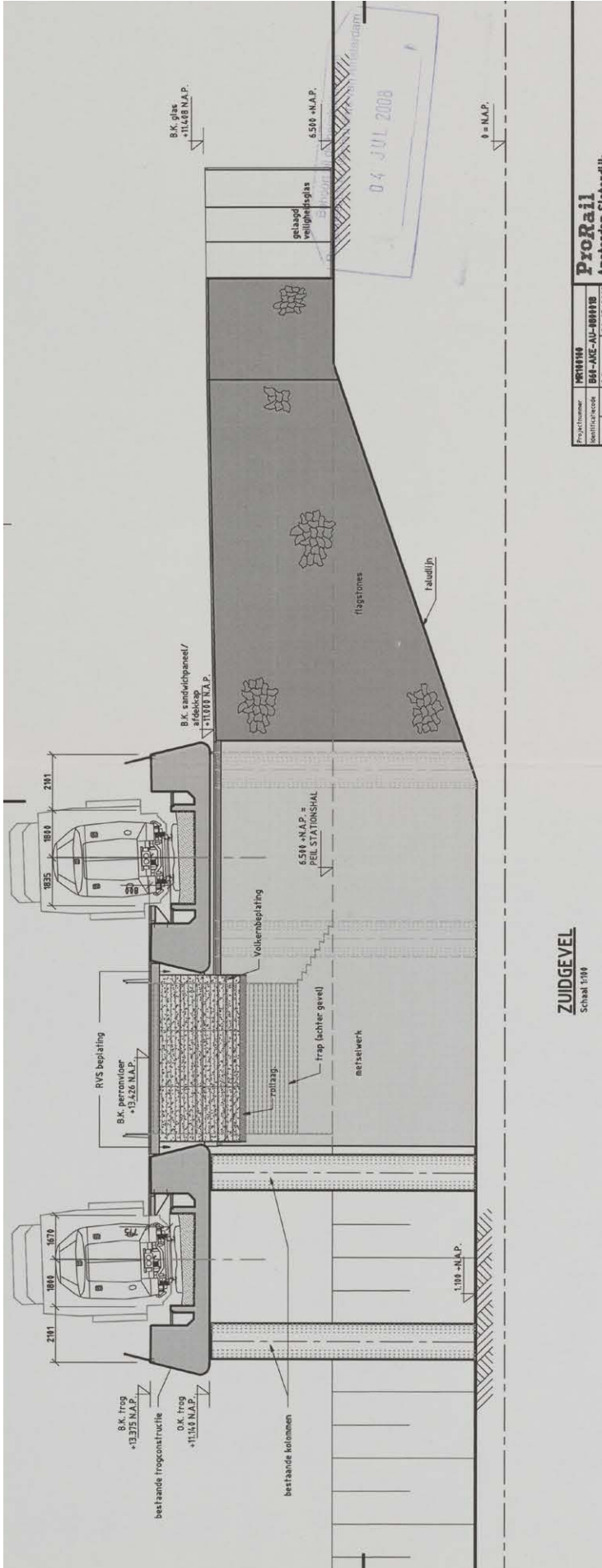
april 2017

1. Voor alle bouwwerken dient een vergunning bij Prorail te worden aangevraagd.
2. Voor het toetsen van vergunningaanvragen hanteert Prorail de Spoorwegwet.
3. Daarbij is leidend voor Prorail dat partijen aantonen dat bij het bouwen en in stand houden van gebouwen op het O kavel, de stabiliteit van het kunstwerk "De Hemboog" niet vermindert.
4. Hiervoor dienen partijen onderzoeken en adviezen van door Prorail gecertificeerde bureaus te kunnen overleggen.
5. In het Informatieportaal Spoordata kan, na autorisatie van een toelatingsaanvraag door Prorail, constructieve informatie gezocht worden over het kunstwerk alsmede over de ligging van kabels en leidingen.
6. Voor instandhouding van het kunstwerk dient vrije ruimte beschikbaar te zijn onder en rond het kunstwerk:
 - onderzijde: 2,5 meter
 - rondom kolommen: 3 meter
 - de zijkant (loodrecht naar beneden): 3,5 meter
7. De brandlast voor het kunstwerk mag niet groter worden door gebouwen die erbij geplaatst worden.
8. Bevestiging van groen onder het kunstwerk of aan de pijlers is mogelijk mits het kunstwerk visueel inspecteerbaar blijft
9. Er is de komende 10 jaar nog geen groot onderhoud ingepland
10. Regulier onderhoud vindt iedere 3 jaar plaats
11. De hemelwaterafvoeren die via de kolommen van het kunstwerk naar beneden lopen en die daar naar een doorspuitput door de grond lopen, dienen in verband met storingsherstel vrij te blijven.
12. Het kunstwerk is niet waterdicht, er kunnen stoffen naar beneden lekken of wegspringen van het tracé.
13. Prorail wenst vrijwaring van aansprakelijkheid in het geval van schade door vallende delen vanaf het spoor, elektromagnetische golven (hoogspanning), vervuiling en/of geluidsoverlast en acceptatie van wateroverlast.

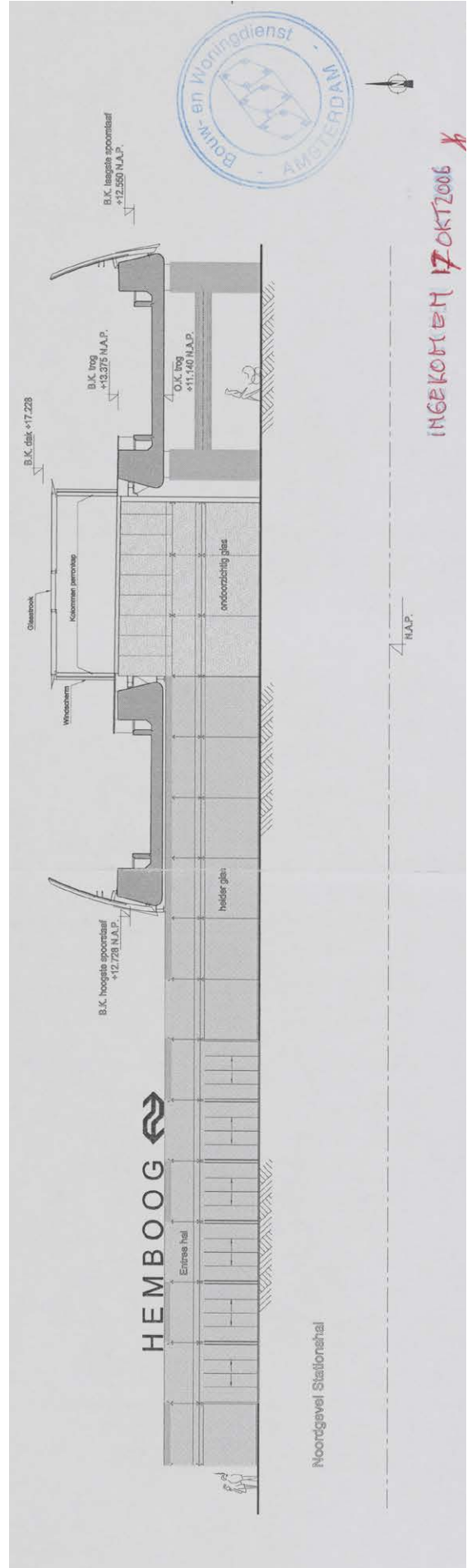
NB. Deze aandachtspunten zijn niet uitputtend. De Spoorwegwet (actueel in te zien via wetten.nl) vormt het bindend kader.



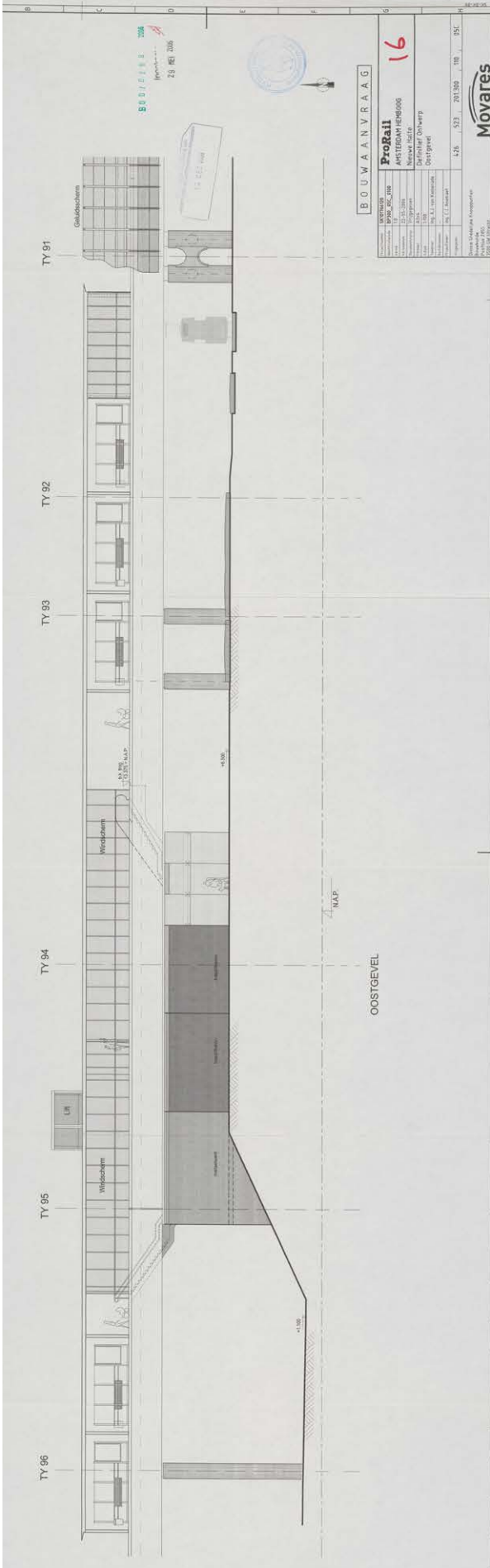
Aanzicht zuidgevel, vergunning 2006.



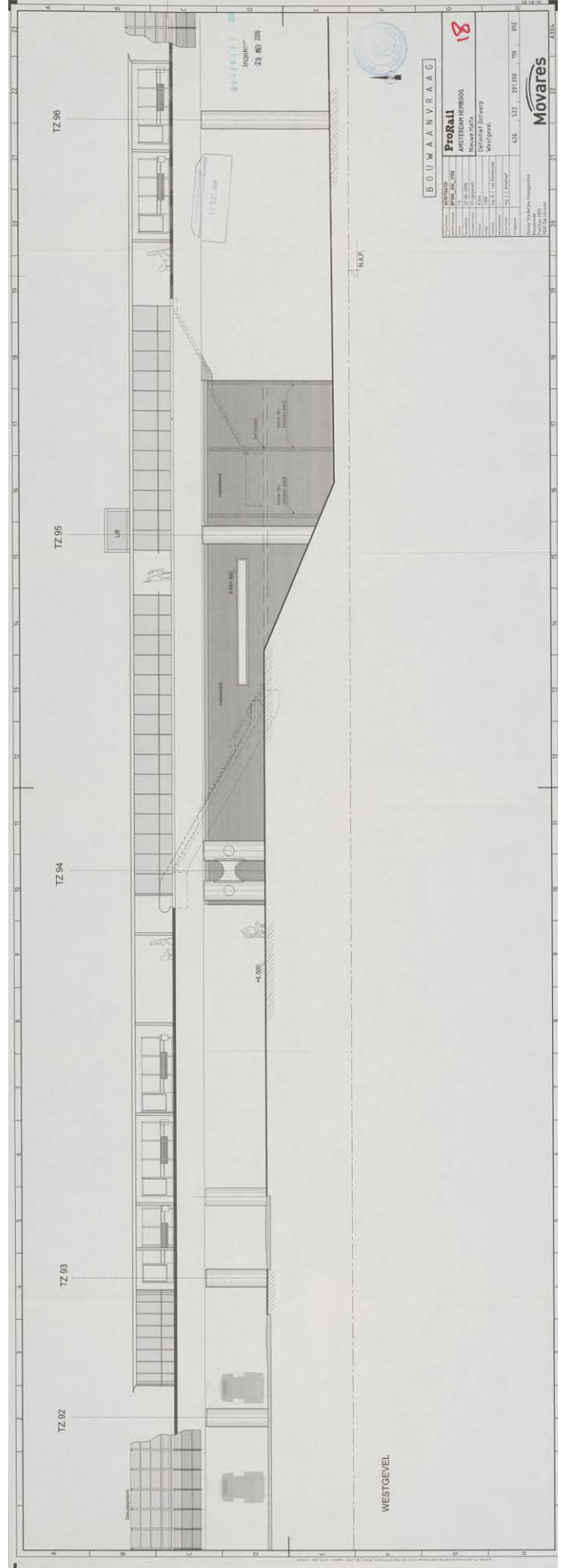
Aanzicht noordgevel, vergunning 2006.



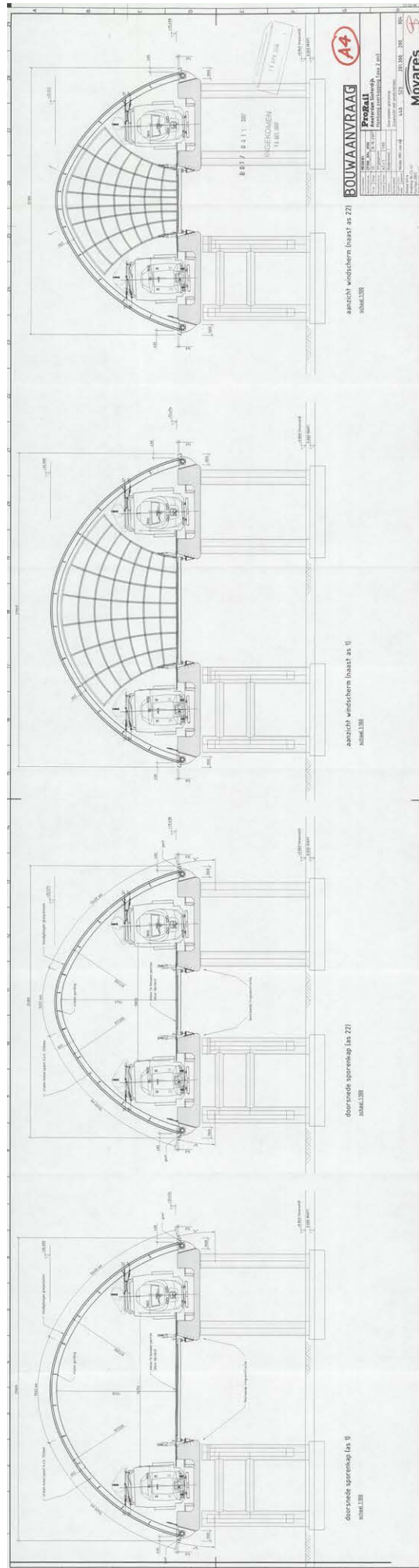
Aanzicht oostgevel, vergunning 2006.



Aanzicht westgevel, vergunning 2006.



Doorsnede spoor-
kap, vergunning
2007.



BIJLAGE 5: BOUWBRIEF FIETSENBERGING



Gemeente
Amsterdam

Bouwbrief

Regels en afspraken bouwen en wonen Amsterdam

Gemeenschappelijke fietsenberging bij een woongebouw

Het Bouwbesluit stelt in artikel 4.31, lid 1, voor woningen een individuele fietsenberging verplicht van 5 m². In deze Bouwbrief wordt toegelicht hoe een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging zodanig kan worden ingericht dat dit als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Bouwbesluit wordt beschouwd door de gemeente Amsterdam. Een aantal aspecten is hierbij van belang: het aantal fietsplekken per woning, de eisen aan de inpandige berging in de woning, de bereikbaarheid en het beheer van de gemeenschappelijke fietsenberging.

Als aan de onderstaande eisen wordt voldaan wordt het plan op grond van artikel 1.3 van het Bouwbesluit door de gemeente Amsterdam als gelijkwaardig beschouwd. Dit sluit overigens niet uit dat ook andere oplossingen mogelijk zijn.

Aantal fietsplekken

Het aantal fietsplekken per woning moet voldoen aan het onderstaande schema. Het is toegestaan om dubbele fietsenrekken toe te passen. Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning in een laag rek beschikbaar te zijn.

Gebruiksoppervlakte woning (m ²)	Aantal plekken in fietsrek	Benodigde interne berging (m ²)
< 50	2	n.v.t.
>50 - < 75	3	2,7
>75 - <100	4	2,7
>100	5	2,7
>125	6	2,7

Berging in de woning

Aangezien de toelichting van het Bouwbesluit stelt dat een fietsenberging ook bedoeld is voor het opbergen van spullen, moet er een berging van 2,7 m² in de woning te worden gerealiseerd.

Voor deze ruimte geldt dat:

- De berging in één ruimte moet worden gerealiseerd.
- Binnen het oppervlak van 2,7 m² het oppervlak dat een warmwatertoestel, een ruimteverwarmingstoestel of een andere gebouwgebonden installatie inneemt niet mag worden meegerekend.

Makkelijke bereikbaarheid

Fietsenbergingen conform het Bouwbesluit worden in de stedelijke omgeving meestal gesitueerd onder het maaiveld, waarbij men lange gangen en meerdere deuren door moet om deze te bereiken. De slechte bereikbaarheid van deze bergingen is vaak reden voor bewoners om hun fietsen buiten te parkeren. Een makkelijker bereikbare gemeenschappelijke fietsenberging is dan een meerwaarde en een compensatie voor het feit dat bewoners geen privé fietsenberging hebben. De makkelijke bereikbaarheid is daarom een voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging.

De bereikbaarheid is een samenspel van een aantal factoren. Bij een bouwplan waarbij men aanspraak wil maken op deze gelijkwaardigheid dient er bij de aanvraag omgevingsvergunning een onderbouwing te worden gevoegd ten aanzien van de bereikbaarheid. Onderstaande aspecten dienen hierbij in ieder geval aan de orde te komen. Per aspect is aangegeven of het de bereikbaarheid positief of negatief beïnvloedt.

Nummer 2015-130
maart 2015

Informatie

Susanne Ritsma
Technische beleidsadviseur
Omgevingsdienst
Noordzeekanaalgebied
telefoon 020 5678808
susanne.ritsma@odnzk.nl

Colofon

De Bouwbrief is een uitgave van de Gemeente Amsterdam en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

Redactieadres

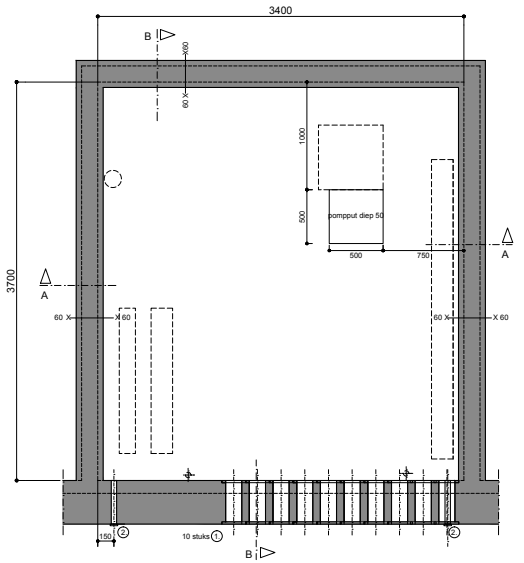
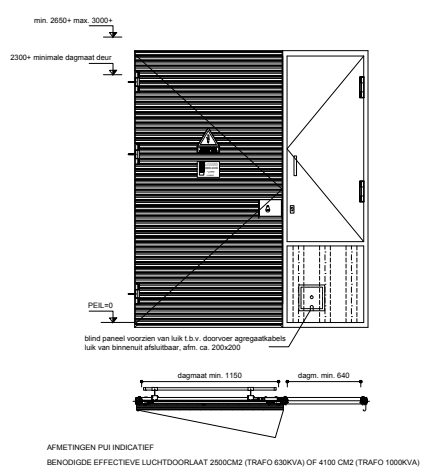
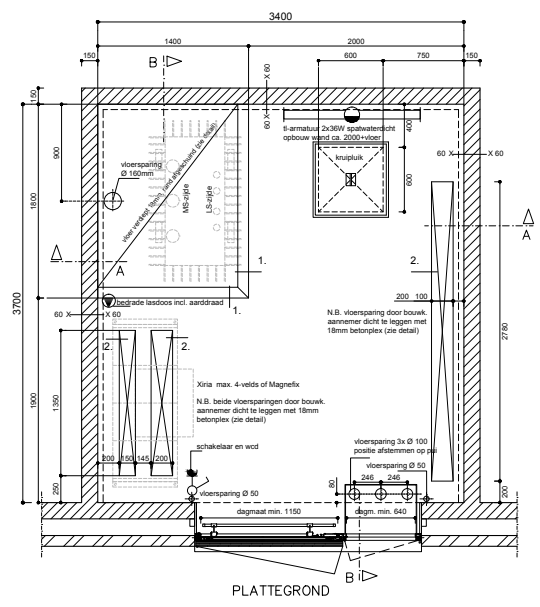
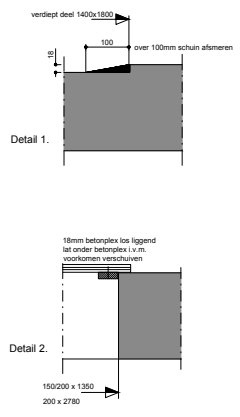
Margit Assenberg
Omgevingsdienst
Noordzeekanaalgebied
telefoon 023-5678019
margit.assenberg@odnzk.nl

Bouwbrief

Voor aan- of afmeldingen van de bouwbrief en voor het bouwbrief-archief gaat u naar www.amsterdam.nl/bouwbrief

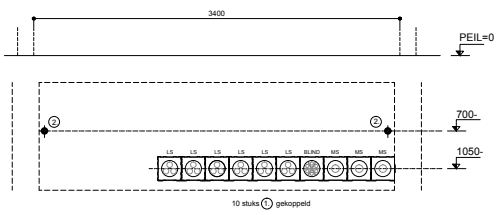
Disclaimer

www.amsterdam.nl/bouwbrief



- 1 - kabelvoering Houff HSI 150-K2IX ingestort, dubbelzijdige instortpakking, lengte X op te geven door bouw, aanneemer/installateur - levering en montage instortpakking door bouw, aanneemer dan wel installateur - levering en montage rubberstichtpluk type HRD door Lander
 - 2 - instortbus Houff ZVR 50X voorzien van voorgeïnstalleerde plug Houff HRD 50-SG-114-17 - levering en montage door bouw, aanneemer dan wel installateur
- zie ook tektr. 19428

KELDER

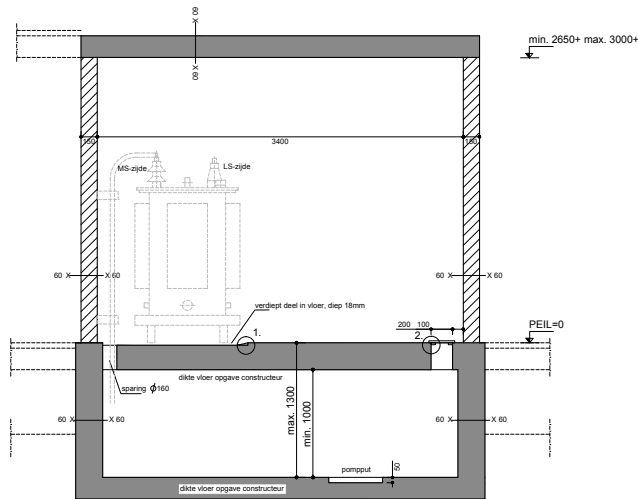


AANZICHT GEVELDOORVOEREN

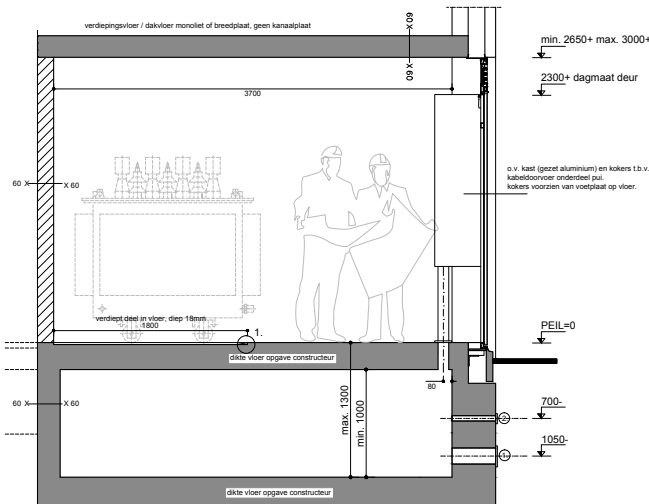
VOORBEELD UITVOERING BIJ MAXIMAAL 18 AFGAANDE (LS-)KABELS DIAMETER MAX. 54MM
FEITELIJK AANTAL IN TE STORTEN VOORZIENINGEN TYPE 1 VOLGENS OPSAVE LIANDER

BIJLAGE 6: TECHNISCHE SPECIFICATIES NUTSRUIMTES

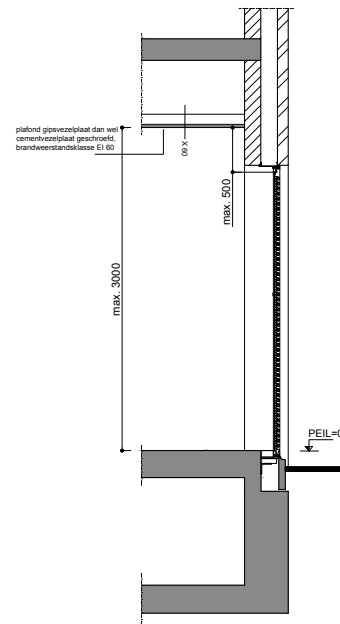
Bron: S8031
Programma van Eisen in pandige laagspannings- en middenspanningsruimte, 1 februari 2017 (Liander).



DOORSNEDE A-A



DOORSNEDE B-B



VARIANT VERLAAGD PLAFOND

RENVOOI

- tekening niet voor uitvoering!
- deze tekening maakt onderdeel uit van het bouwkundig Programma van Eisen Liander
- afwijkingen slechts na overleg met, en ter goedkeuring van Liander
- bouwkundige werktekeningen ruimten Liander en tekening gevelpul (incl. opgave netto ventilatie) ter controle Liander

BELASTINGGEGEVENS VLOER	
transformator	32,00 kN
Magnex	1,50 kN
Xiria	5,50 kN
algemeen	2 kN/m ²

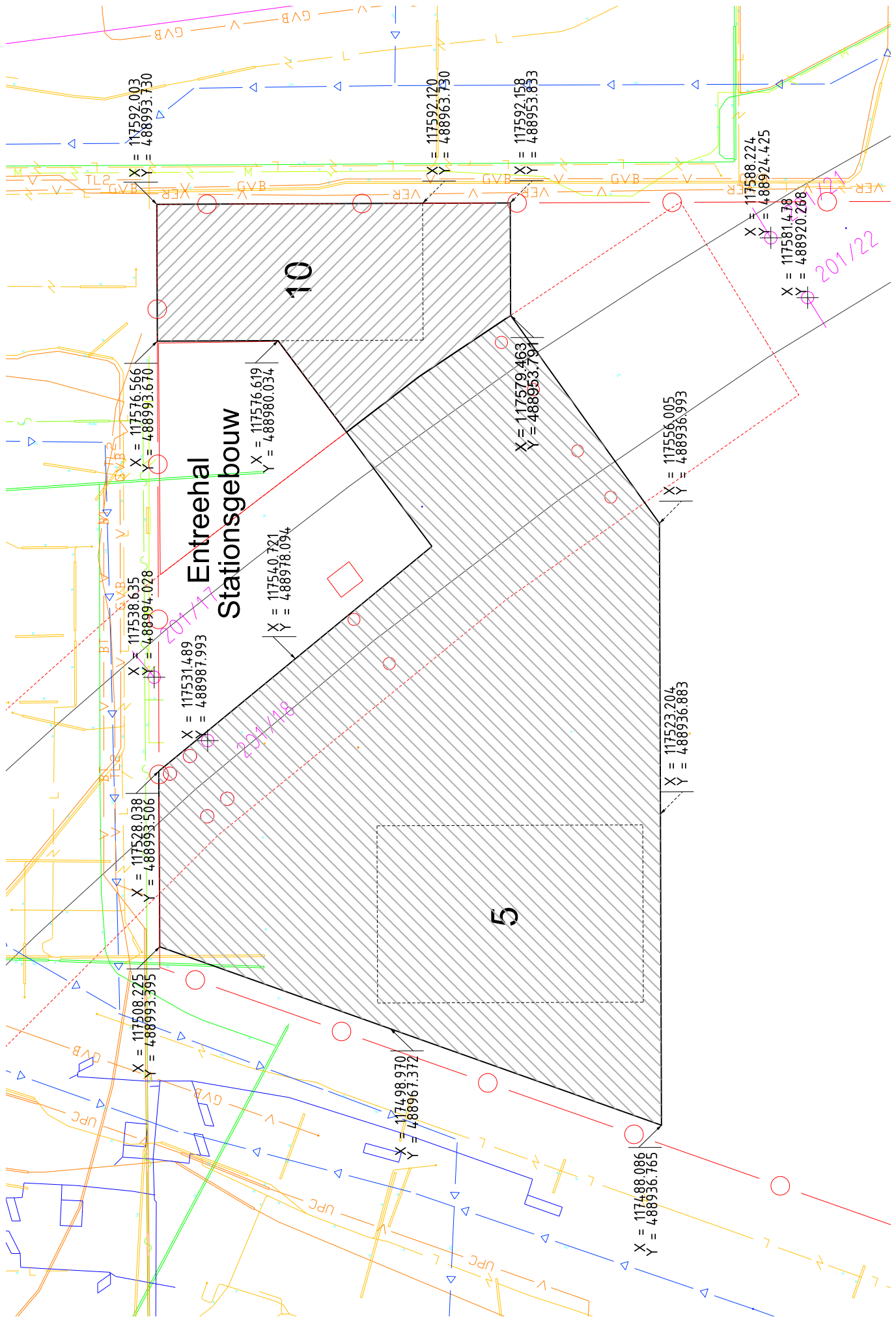
niet voor Liander:

- bouwkundige voorzieningen
- instortvoorzieningen vloer
- geveldoorvoeren merk Hauff type 150 K2/x en Hauff type ZVR 50/x met plug HRD 50-SGI-1/4-17 (levering en montage plug in 150 K2/x door Liander !!)
- brandwerende maatregelen
- verlichtingsinstallatie

- voor in te storten vloeronderdelen en geveldoorvoeren zie teknr. 19428
- aangegeven wanddikten gebaseerd op kalkzandsteen, zie PVE Liander voor vereiste wanddikten overige materialen.
- al het in te storten staalwerk na de nodige bewerkingen thermisch verzinken volgens NEN-EN-ISO 1461, laagdikte minimaal 30 µm

VOORBEELDTEKENING TER INDICATIE, UITVOERING VOLGENS NADERE OPGA

in pandig transformatorstation Algemeen Voedings Punt t/m 1000kVA model "Amsterdam" plattgrond en doorsneden		status	standaard
		schaal	1:20 1:5
		ontwerp	middeleeuw
Liander		gemaakt	J. Hulstman
		datum	01-09-2016
		gemaakt A	01-02-2017
		gemaakt B	
		gemaakt C	
		gemaakt D	
		nr.	1943



X = 117592.003
Y = 488993.730

X = 117592.120
Y = 488963.790

X = 117592.158
Y = 488953.833

X = 117588.224
Y = 488924.425

X = 117581.478
Y = 488920.268

X = 117538.635
Y = 488991.078

X = 117531.489
Y = 488987.993

X = 117576.619
Y = 488980.034

X = 117540.721
Y = 488978.094

X = 117579.463
Y = 488953.791

X = 117556.005
Y = 488936.993

X = 117523.204
Y = 488936.863

X = 117528.038
Y = 488993.506

X = 117508.225
Y = 488993.595

X = 117498.970
Y = 488967.372

X = 117488.086
Y = 488936.765

Entreehal Stationsgebouw

10
























5

201/22

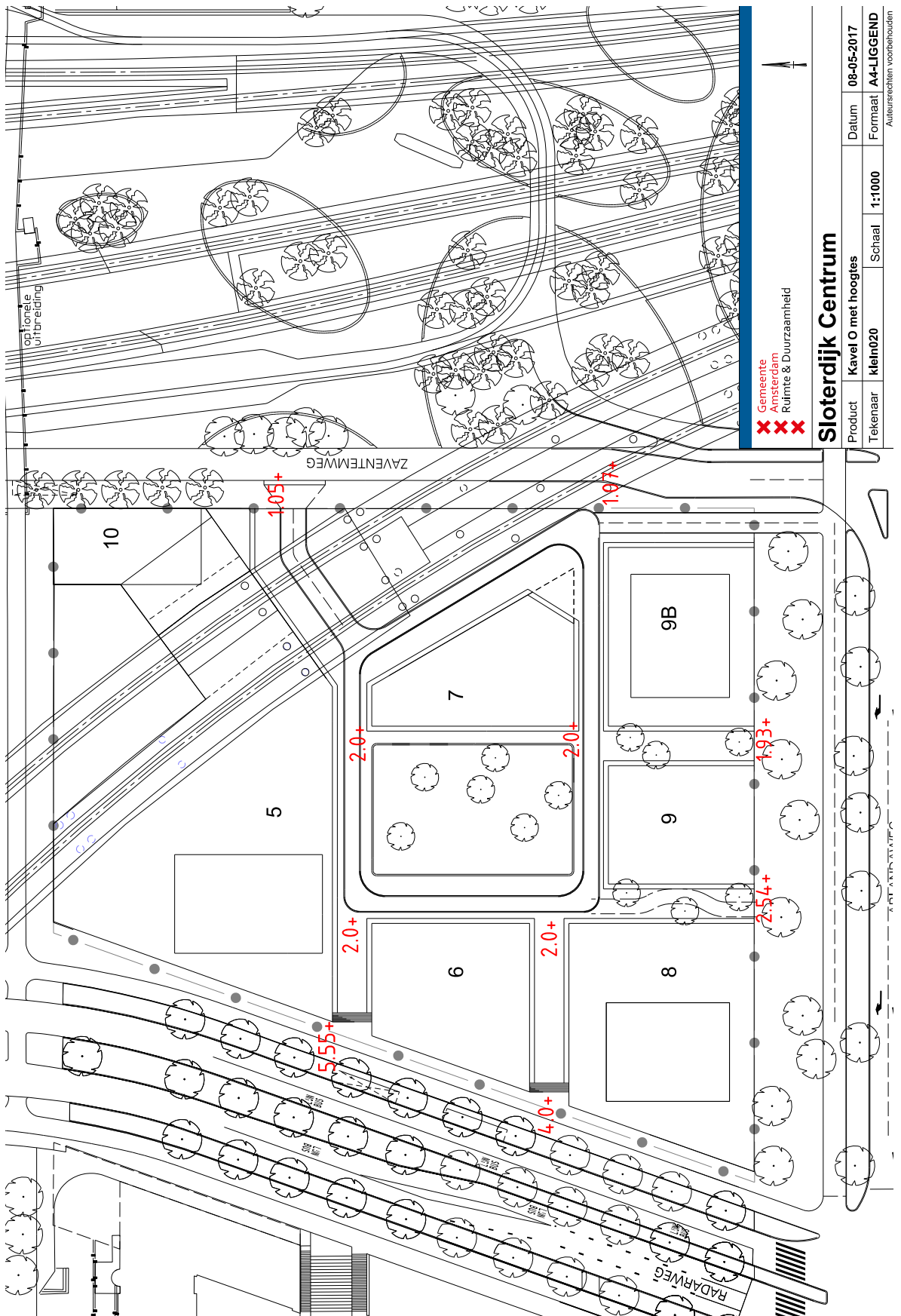
201/28

BIJLAGE 7: KABELS EN LEIDINGEN

Kabels en leidingen O kavel blok 5 en 10, volgens kadaster KLIC.

Legenda kabels en leidingen	Coördinatie nr.:	Wijknr.(postcode):	Stadskaart:
 L — L — L — L  M — M — M — M  H — H — H — H  ZHS — ZHS — ZHS — ZHS  O — O — O — O  O — O — O — O  O — O — O — O	Elektriciteit laagspanning Elektriciteit 10 kV / 20 kV Elektriciteit 50 kV Elektriciteit 150 kV Gas lage druk Gas hoge druk Gas Gasunie	Toevoegingen:     	Bestaand Nieuw Vervallen Herleggen Reserveren
 W — W — W — W  HW — HW — HW — HW  VW — VW — VW — VW  TR — TR — TR — TR  PL — PL — PL — PL  VG — VG — VG — VG	Waterleiding Riolering HWA Riolering VWA Riolering transportriool Riolering persteiding Riolering verbeterd gescheiden stelsel		
 WN — WN — WN — WN  KN — KN — KN — KN  WKD — WKD — WKD — WKD	Stadsverwarming Stadskoude W-K bronleiding		
 V — V — V — V  ST — ST — ST — ST	Telecom Signaalkabel		

BIJLAGE 8: OPLEVERHOOGTES MAAIVELD



Opleverhoogtes
maaiveld voor
kavel O blok 5
en blok 10