

✘ Gemeente  
✘ Amsterdam  
✘

---

# Bouwenvelop

Kavel N7a, Sloterdijk Poort

---

In deze bouwenvelop worden de ambities en randvoorwaarden beschreven die de gemeente Amsterdam stelt aan de inrichting van Kavel N7a, onderdeel van Sloterdijk Poort -Noord. Deze bouwenvelop vormt het toetsingskader voor het Schets Ontwerp (SO), Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO).

Informatie: [www.amsterdam.nl/projecten/sloterdijk-nieuw-west/deelproject/sloterdijk-poort/](http://www.amsterdam.nl/projecten/sloterdijk-nieuw-west/deelproject/sloterdijk-poort/)

Contactpersoon: Laurens Deuling - Projectmanager Gemeente Amsterdam  
l.deuling@amsterdam.nl

Versie: 21 april 2026

# Inhoud

1	Gebiedscontext	5
1.1	Bestaande situatie	
1.2	Ontwikkelingen in de omgeving	
1.3	Landschappelijk kader	
1.4	Stedenbouwkundig kader	
1.5	Architectonisch kader	
1.6	Programmatisch kader	
1.7	Juridisch- Planologisch kader	
2	Ambities opgave	8
2.1	Ruimtelijke kwaliteit	
2.2	Duurzaamheid	
3	Kavelregels	10
3.1	Basisinformatie kavel	
3.2	Stedenbouw	
3.3	Openbare ruimte en omgeving	
3.4	Techniek	
3.5	Beeldkwaliteitseisen	
4	Uitvoering	15
5	IJKpunten	16
	Bijlagen	17
	A Coördinaten tekening	
	B Openbare ruimte plan	
	C Maaiveldniveau	
	D Ondergrond (kabels en leidingen)	
	E Lijst van verwijzingen	

# Inleiding

De gemeente Amsterdam beschrijft in deze bouwvelop haar eisen en voorwaarden voor de ontwikkeling van kavel N7a in projectgebied Sloterdijk Poort.

Sloterdijk Poort is een gebied met diverse bedrijven, waaronder logistieke bedrijven, nutsvoorzieningen en detailhandel. Het stedenbouwkundige plan (2006) en bestemmingsplan Sloterdijk III (2013) zijn eerder vastgesteld en de ambities zijn in de loop der tijd verhoogd, met als doel efficiënter en duurzamer gebruik van de ruimte. Deze verhoogde ambities zijn vastgelegd in de Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West (2019).

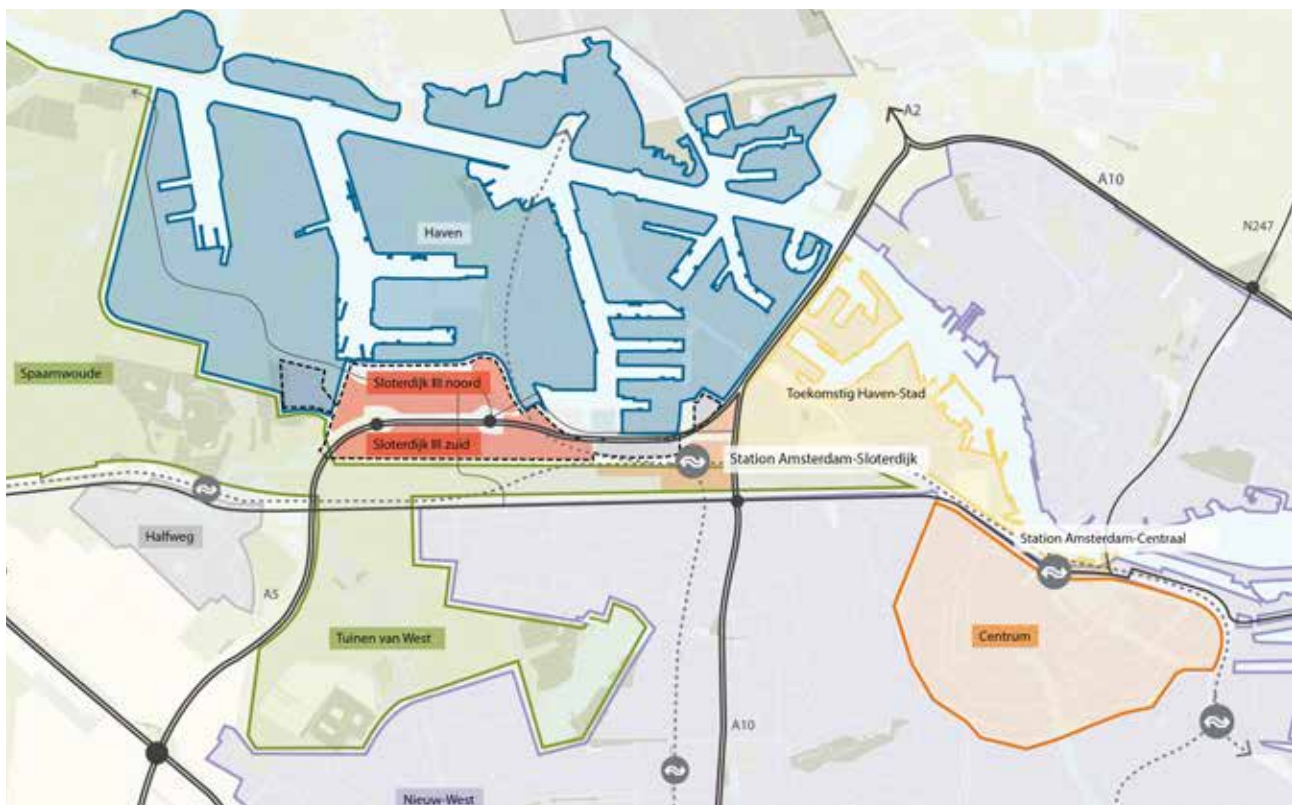
De gemeente is op zoek naar een partij die kan zorgen voor de ontwikkeling van kavel N7a:

- Efficiënt ruimtegebruik met een hoge dichtheid;
- Een duurzaam gebouw met klimaatadaptieve buitenruimte;
- Een gebouw met een hoge beeldkwaliteit dat goed zichtbaar is langs de snelweg A5.

In de tender wordt specifiek getenderd op duurzaamheidsmaatregelen, programma (FSI) en

financiële bieding en optierecht.

De eisen voor de ontwikkelpartij zijn uiteengezet in hoofdstuk 3.



Afbeelding 1: Ligging Sloterdijk Poort binnen Amsterdam

# 1 Gebiedscontext

## 1.1 Bestaande situatie

Sloterdijk Poort maakt deel uit van Sloterdijk Nieuw-West, een keten van bedrijventerreinen langs weerszijden van de A5, tussen het Havengebied en de Westelijke Tuinsteden. Het omvat 227 hectare aan werkgebied met meer dan 800 bedrijven. Sloterdijk Poort is opgebouwd uit 9 kenmerkende deelgebieden, met de A5 als scheidslijn tussen de grootschalig en eenvormige bebouwing in noord en de veelkleurige en dynamische bebouwing in zuid. Deze zijn weergegeven op afbeelding 2. Kavel N7a maakt onderdeel uit van het Logistieke Cluster van Sloterdijk Poort-Noord.

## 1.2 Ontwikkelingen in de omgeving

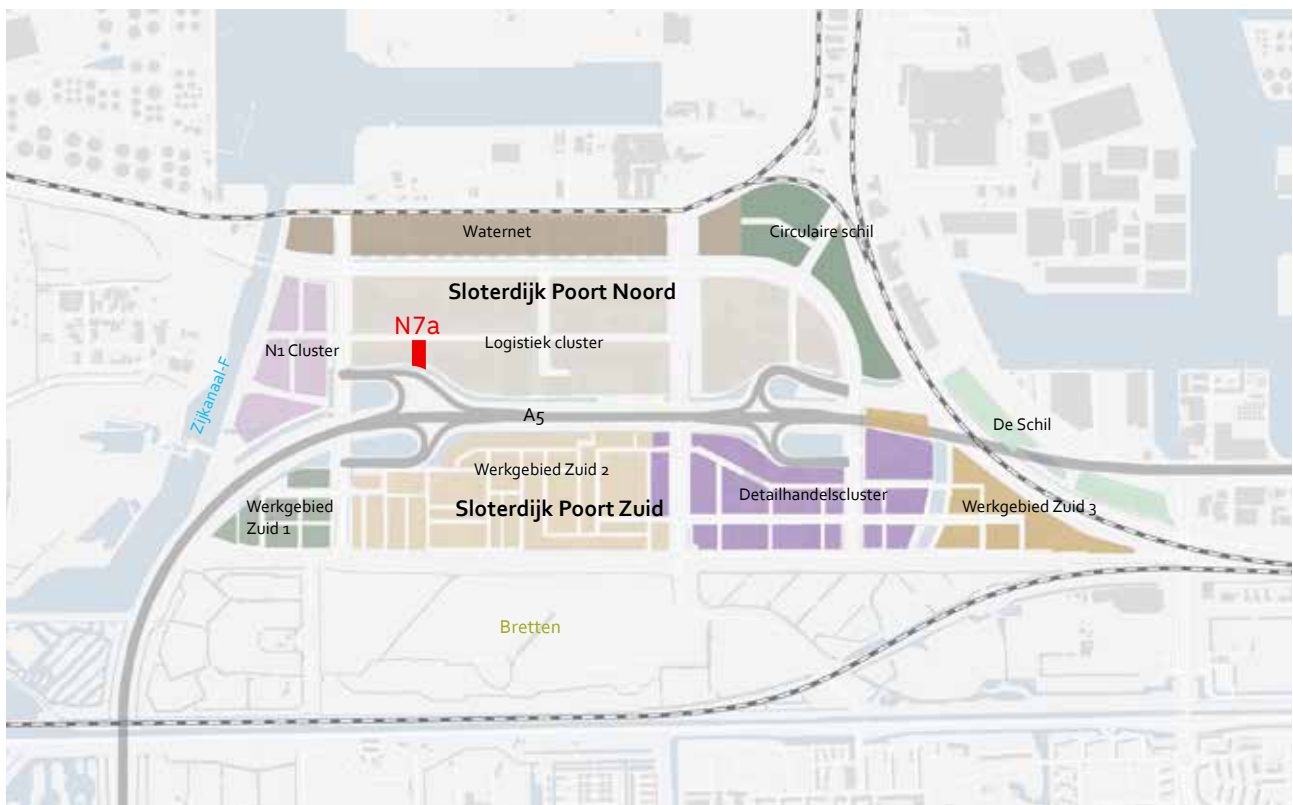
In Sloterdijk Poort-Noord bevinden zich aan de flanken twee grote kavels die nog wachten op verdere invulling: kavel N1 langs Zijkanaal-F aan de westzijde en de Circulaire Schil langs het spoor aan de oostzijde. In het logistieke cluster waar Kavel N7a zich bevindt, zijn de kavels grotendeels uitgegeven en in gebruik door voornamelijk grootschalige distributie- en groothandelsbedrijven.

## 1.3 Landschappelijk kader

De oever van de watergang ten zuiden van kavel N7a is onderdeel van een groen-blauwe landschappelijke en ecologische verbinding door de stad, parallel aan de snelweg A5. Zie de groen-waterstructuur in afbeelding 3, zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West (2019). De ruimtelijke consequenties worden toegelicht in hoofdstuk 3.



Afbeelding 3: Verkenning toekomstige groen- waterstructuur, Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West (2019)



Afbeelding 2: Ligging Kavel N7a binnen Sloterdijk Poort

#### 1.4 Stedenbouwkundig kader

De hoofdlijnen van het ruimtelijk kader worden bepaald door de beleidsintenties voor Sloterdijk Poort, zoals vastgelegd in de Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West (2019).

Deze documenten werken het ruimtelijk kader uit aan de hand van vier overkoepelende ambities, die richting geven aan de ontwikkeling van Sloterdijk Poort als een intensief en duurzaam werkgebied:

- Ruimtegebruik intensiveren
- Werkgebieden verduurzamen
- Representatie versterken

De concrete regels zijn uitgewerkt onder hoofdstuk 3.

#### 1.5 Architectonisch kader

Sloterdijk Poort is welstandsvrij. De welstandnota is niet van toepassing. Ter vervanging van welstand zijn twee supervisors aangesteld die toezien op de architectonische kwaliteit en duurzaamheid. Het supervisieoverleg vindt plaats na afronding van elke ontwerpfase: schetsontwerp (SO), voorlopig ontwerp (VO) en definitief ontwerp

(DO). In deze drie ontwerpfasen is akkoord van het supervisieteam vereist voordat de ontwikkelpartij de volgende stap kan zetten.

#### 1.6 Programmatisch kader

De gemeente zoekt een partij die het geplande programma van minimaal 4.518 m<sup>2</sup> BVO (FSI 1,5) met de bestemming bedrijf op kavel N7a kan ontwikkelen, financieren, realiseren en exploiteren. Een gedetailleerd overzicht van het programmatische kader is opgenomen in de selectiebrochure.

Het parkeren van auto's, fietsen en scooters dient op eigen terrein te worden opgelost. Voor nieuwbouwprojecten wordt geen parkeervergunning verleend voor de openbare ruimte.

Het aantal parkeerplaatsen moet voldoen aan de parkeernormen zoals vastgesteld in de **Nota Parkeernormen Auto 2017** (zie link op pagina 22). Kavel N7a is aangemerkt als een C-locatie, wat betekent dat maatwerk geldt voor bedrijven. Hierbij worden de parkeerkencijfers van het CROW als uitgangspunt genomen. De parkeernormen volgens de Omgevingswet, gebaseerd op de



Afbeelding 4: Kavel N7a in Sloterdijk Poort- Noord

CROW-parkeercijfers van 2018, zijn eveneens te vinden via de link op pagina 23.

Voor het realiseren van een kelder zijn derhalve de regels uit dit bestemmingsplan van toepassing.

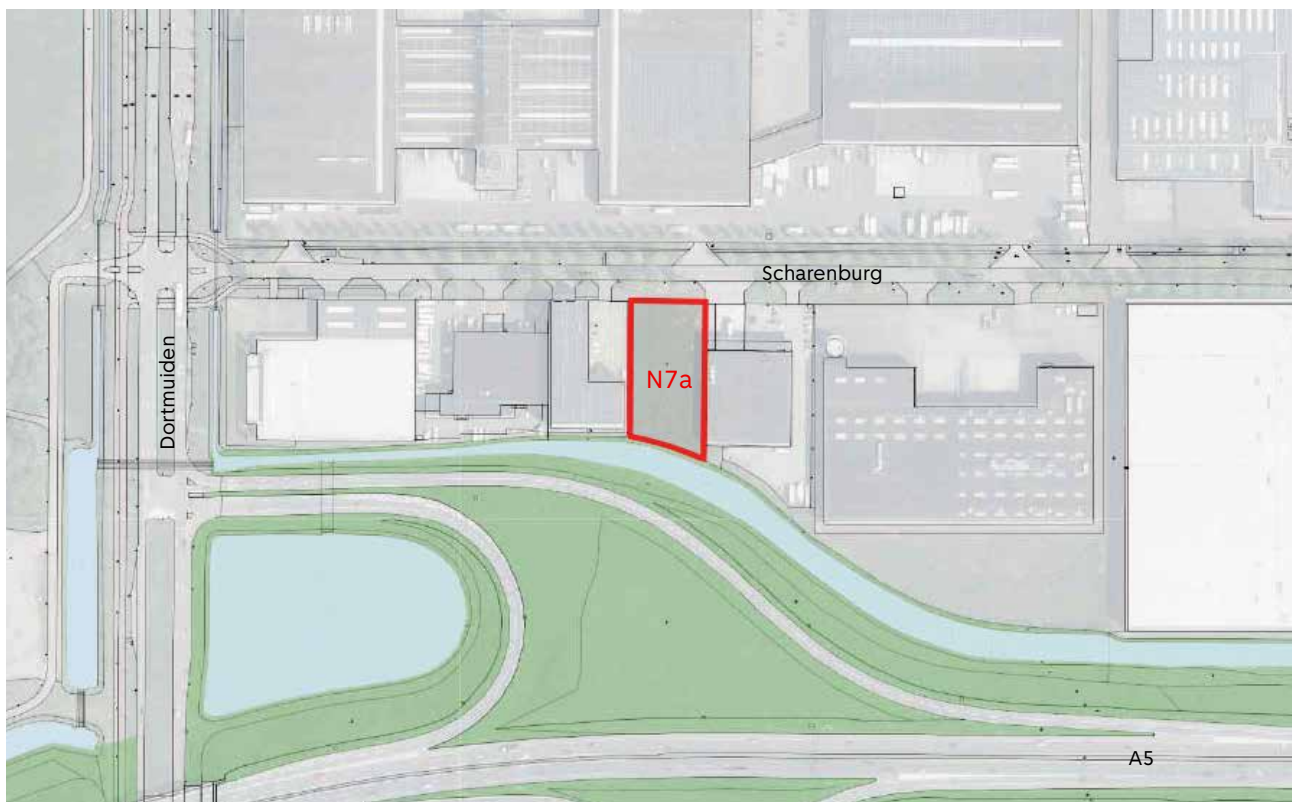
Voor fietsen en scooters gelden de normen zoals opgenomen in de **Nota Parkeernormen Fiets en Scooter** (2018, zie link op pagina 25).

### 1.7 Juridisch-planologisch kader

Het juridische-planologisch kader wordt gevormd door het Bestemmingsplan Sloterdijk III (2013). Binnen dit bestemmingsplan heeft kavel N7a de bestemming Bedrijf – 1, waarbij bedrijven zijn toegestaan die vallen binnen milieucategorieën 2 tot en met 5. De volledige lijst van toegestane functies is opgenomen in het Bestemmingsplan Sloterdijk III (2013). Bedrijfswoningen zijn niet toegestaan.

Het is belangrijk om op te merken dat de minimale Floor Space Index (FSI)-eis voor deze tender is verhoogd, wat afwijkt van het bestemmingsplan. De minimale FSI voor kavel N7a staat vermeld op pagina 10 van dit document.

Daarnaast valt deze kavel volgens het bestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders binnen de gebiedsaanduiding 'overige zone – 2'.



Afbeelding 5: Situering Kavel N7a

## 2 Ambities opgave

De vier overkoepelende ambities uit het Actualisatieplan vormen de basis voor alle ontwikkelingen in Sloterdijk Poort.

### 2.1 Ruimtegebruik intensiveren

Intensivering is noodzakelijk om te kunnen blijven voldoen aan de groeiende ruimtevrage van bedrijven en om deze bedrijven voor de stad en regio te behouden. Om deze verdichting mogelijk te maken, heeft de gemeente Amsterdam de minimale Floor Space Index (FSI) verhoogd naar FSI 1,5 voor zichtkavels langs de snelweg A5.

### 2.2 Werkgebieden verduurzamen

Voor de kavelontwikkeling van N7a vragen we om nadrukkelijk invulling te geven aan twee kernambities op het gebied van duurzaamheid: circulair bouwen en duurzame energieopwekking.

#### Circulair bouwen

In de Strategie Amsterdam Circulair 2020–2025 is vastgelegd dat Amsterdam in 2050 volledig circulair wil zijn. De stad streeft naar 50% minder gebruik van primaire grondstoffen in 2030 en een afvalvrije stad in 2050. Circulair bouwen is essentieel om deze ambities te realiseren en vormt een belangrijk

onderdeel van het uitvoeringsprogramma afval en grondstoffen.

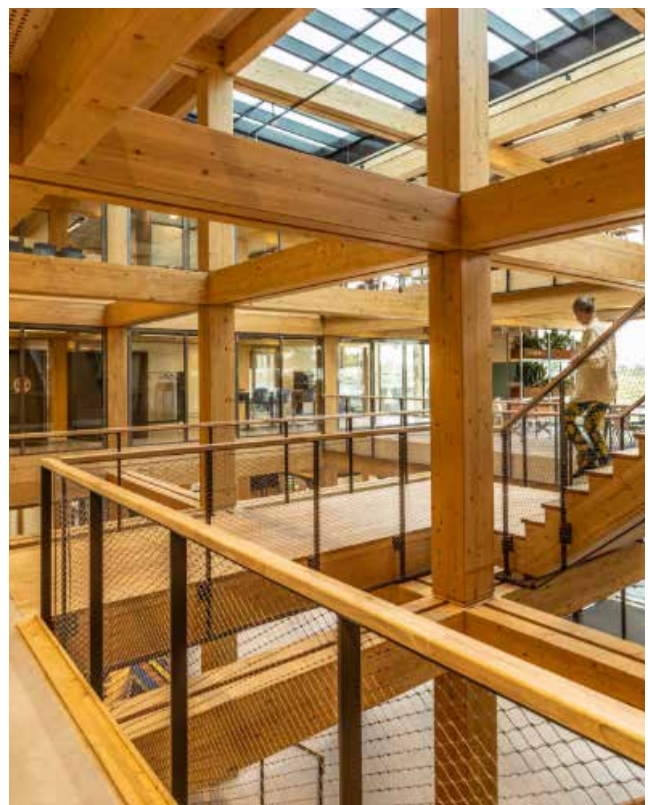
Circulair bouwen betekent het ontwikkelen, gebruiken en hergebruiken van gebouwen, gebieden en infrastructuur, zonder natuurlijke hulpbronnen onnodig uit te putten, de leefomgeving te vervuilen en ecosystemen aan te tasten. Bouwen op een wijze die economisch verantwoord is en bijdraagt aan het welzijn van mens en dier.

Lees meer over het Amsterdamse beleid en voorbeeldprojecten in de Handreiking Circulair Ontwikkelen:

<https://openresearch.amsterdam/nl/page/105200/het-nieuwe-normaal-handreiking-circulair-ontwikkelen-gemeente>

#### Duurzame energieopwekking

De vraag naar elektriciteit in Amsterdam neemt snel toe door de groei van het aantal woningen, bedrijven en instellingen, evenals door de verdere elektrificatie van transport en verwarming. Tegelijkertijd is de behoefte aan transportcapaciteit sterk gestegen als gevolg van verduurzamingsmaatregelen en de gascrisis



Afbeelding 6: Voorbeelden in het gebied: Alliander Westpoort uitgevoerd in houtconstructie, gelegen langs de snelweg A5

van 2021. Hierdoor raken de elektriciteitsnetten landelijk steeds verder overbelast, wat leidt tot netcongestie: een situatie waarin de vraag naar elektriciteitstransport groter is dan de beschikbare capaciteit.

In Sloterdijk Poort wordt momenteel geen aanvullende transportcapaciteit toegekend aan grootverbruikers. Bedrijven met een aansluiting groter dan 3 x 80 ampère (A) zijn daarom genoodzaakt hun energievoorziening grotendeels zelfstandig te organiseren. In de praktijk betekent dit dat grootschalige gebruikers zelf duurzame energie moeten opwekken.

Daarnaast bestaat de verwachting dat na 1 juli 2026 ook de beschikbaarheid van kleinverbruikaansluitingen onzeker wordt. Let op: inschrijvers zijn zelf verantwoordelijk voor het tijdig aanvragen van een aansluiting bij Liander en voor het verkrijgen van voldoende capaciteit.

Om deze uitdaging het hoofd te bieden, wordt bij nieuwbouw op N7a sterk ingezet op goed geïsoleerde, energieneutrale gebouwen. Daarbij wordt gestreefd naar de toepassing van lage-temperatuursystemen en collectieve verwarmingsooplossingen, met als doel het

realiseren van een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot, een volledig duurzame energievoorziening en een aardgasvrije stad.

### 2.3 Representatie versterken

De architectuur van de gebouwen en de inrichting van de kavels dragen bij aan de identiteit en leefbaarheid van het gebied. De kavels langs de snelweg zijn op een 'zichtlocatie' gelegen, waar extra aandacht wordt gevraagd voor de representatieve kwaliteit van het gebouw, erfafscheiding en terreininrichting. De specifieke regels voor het bouwvolume en beeldkwaliteitsregels hiervoor zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Beeldkwaliteit maakt geen onderdeel uit van de beoordelingscriteria van deze tender, maar wordt wel meegenomen in de verdere uitwerking van het plan.



Afbeelding 7: Sedumdak met zonnepanelen en energieopslag



Afbeelding 8: Voorbeelden in het gebied: Nomobo, gezien vanaf de A5

# 3 Kavelregels

De kavelregels in dit hoofdstuk zijn verplicht om aan te voldoen. In het vlekkenplan moet duidelijk en aantoonbaar zijn dat aan deze regels wordt voldaan, zodat beoordeling op basis van de onderstaande kavelregels mogelijk is.

Een uitzondering hierop vormen de beeldkwaliteitseisen. Deze kunnen op het uitwerkingsniveau van het vlekkenplan nog niet worden beoordeeld. De beeldkwaliteitseisen zijn opgenomen ter voorbereiding op het vervolgtraject na de selectie, en om inschrijvers in staat te stellen een realistische inschatting van de bouwkosten te maken. Let op: bkp maakt geen onderdeel van de tender maar wel van de opgave.

## 3.1 Basisinformatie kavel

### Type ontwikkeling

Bedrijfsgebouw in een werkgebied

### Kavelgrootte

3.012 m<sup>2</sup>

### Bestemming

Bedrijf in milieucategorie 2 tot 5

### Informatie

[www.amsterdam.nl/projecten/sloterdijk-nieuw-west/deelproject/sloterdijk-poort/](http://www.amsterdam.nl/projecten/sloterdijk-nieuw-west/deelproject/sloterdijk-poort/)

## 3.2 Stedenbouw

### Kavelgrens

Alle bouwvolumes inclusief de benodigde ruimte voor het realiseren van parkeer-, laad- en losplaatsen incl. de daarbij benodigde manoeuvreerruimte moeten binnen de kavelgrens vallen, zoals opgenomen in bijlage A.

### Floor Space Index (FSI)

De minimaal te realiseren FSI is 1,5 voor de gehele kavel, wat neerkomt op minimaal 4.518 m<sup>2</sup> BVO. De ambitie is om een hogere FSI na te streven. De vierkante meters van een eventuele kelder worden niet meegeteld in de FSI.

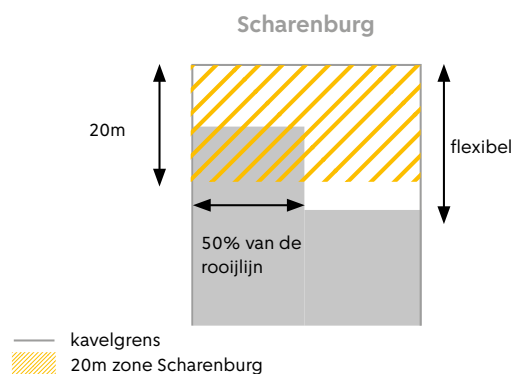
### Bouwhoogte

De minimale bouwhoogte van het hoofdvolume langs de snelweg is 16m en op de rest van de kavel 8m. De maximale bouwhoogte is 30m.

### Rooilijn Scharenburg

Minimaal 50% van de rooilijn aan de Scharenburg

moet binnen de 20 meter zone vallen. Voor de overige geveldelen kan flexibel met de rooilijn worden omgegaan.



Afbeelding 8: Rooilijn Scharenburg

### Rooilijn Snelweg A5

Aan zuidzijde langs de A5 dient voor 100% in de rooilijn gebouwd te worden. De rooilijn is aangegeven op de kaart, kavelregels N7a.

### Tuin aan het water

Het zuidelijke deel van de kavel moet onbebouwd blijven in verband met de middenspanning elektriciteitskabel van Liander en de terugliggende rooilijn langs de A5. Deze ruimte kan gebruikt worden als tuin waarbij de ecologische waarde langs groen en blauw netwerk en de kwaliteit van de werkomgeving voor medewerkers vergroot kan worden, bijvoorbeeld als lunchplek aan het water. Dit deel van de kavel moet vrij van parkeren en logistiek blijven om de beoogde beeldkwaliteit vanaf de snelweg A5 te garanderen.

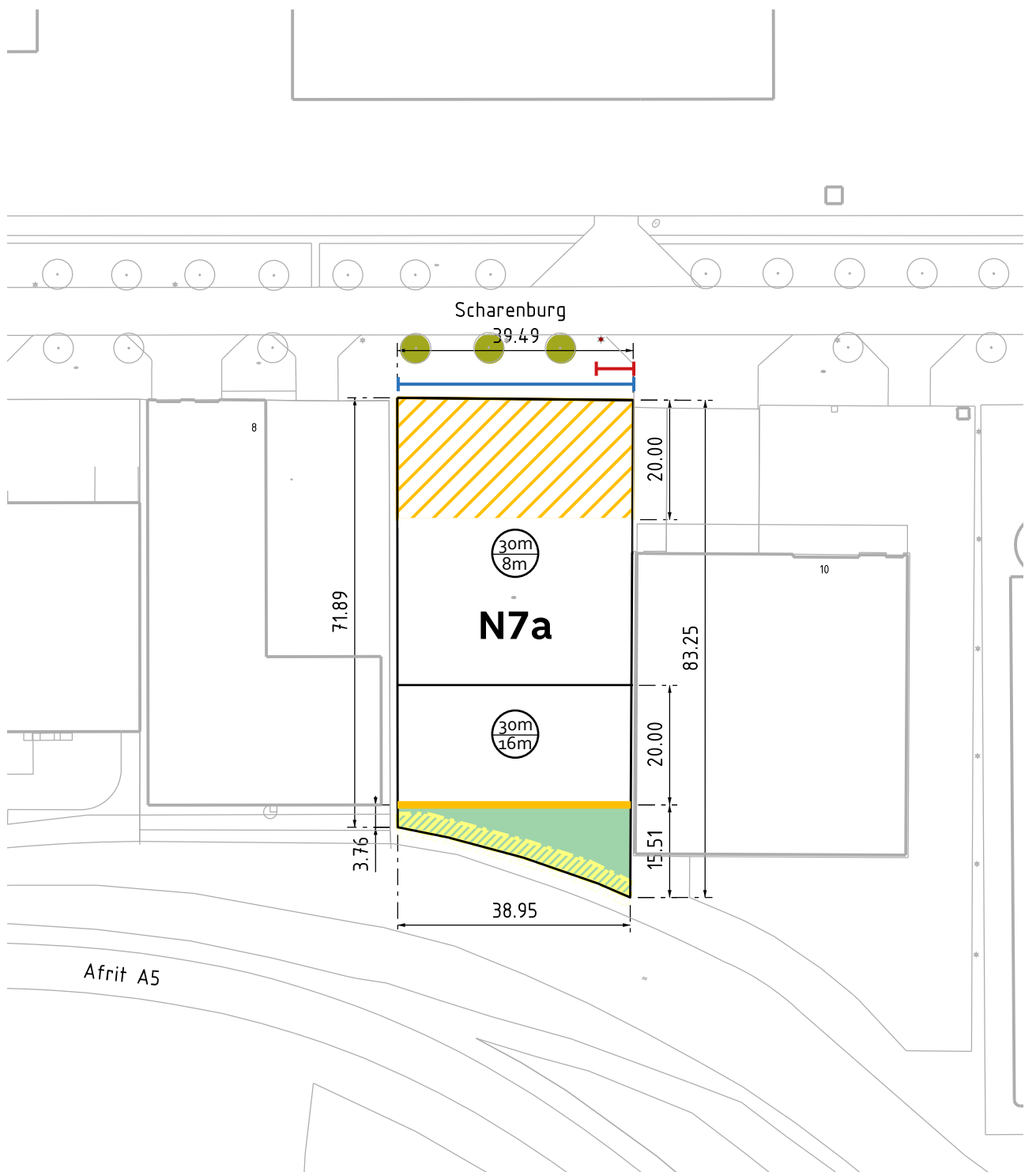
### Erfafscheiding

Waar niet tegen de kavelgrens wordt gebouwd, is een erfafscheiding verplicht. Deze is minimaal 1 meter hoog en maximaal 3 meter hoog. Uitzondering is de zuidelijke kavelgrens langs de A5, daar vormt de watergang een natuurlijke grens en mag geen erfafscheiding worden geplaatst.

### Parkeren en logistiek

Logistiek en het parkeren van auto's en fietsen vinden plaats op eigen terrein, inclusief voldoende keer- en manoeuvreerruimte.

Voor het aantal parkeerplaatsen voor auto, fietsen en scooters moet worden voldaan aan de **Nota Parkeernormen Auto 2017** (link op pagina 22) de



- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | Minimale en maximale bouwhoogte           |  | 20m zone Scharenburg                             |
|  | Hoogtescheidingslijn                      |  | Tuin (vrij van bebouwing, parkeren en logistiek) |
|  | Zone toegang auto (logistiek en parkeren) |  | Belemmeringstrook middenspanning Liander         |
|  | Zoekgebied hoofdingang voetganger         |  | Bomen te behouden                                |
|  | Rooilijn Snelweg A5- 100% aanhouden       |  | Lichtmast te verplaatsen                         |

Afbeelding 9: Kavelregels N7a

**Nota Parkeernorm Fiets en Scooter 2018** (link op pag 22).

Voor het autoparkeren op kavel N7a, aangemerkt als C-locatie in de parkeernormen Auto, geldt maatwerk voor bedrijfsfuncties. De parkeerkencijfers van het CROW vormen daarbij het uitgangspunt. De parkeerbalans dient te worden onderbouwd op basis van:

- het aantal medewerkers;
- het verwachte aantal bezoekers;
- de aard en omvang van de logistieke activiteiten.

Deze gegevens moeten duidelijk en volledig in het plan worden opgenomen.

Auto's dienen vooruitrijdend de kavel te betreden en te verlaten. Het streven is om parkeren zoveel mogelijk uit het zicht te houden en te integreren in het gebouwde volume.

### 3.3 Openbare ruimte en omgeving

#### **Bestaande bomen langs Scharenburg**

Voor het behoud van het laankarakter van Scharenburg en Bornhout, met op regelmatige afstand van elkaar gepositioneerde laanbomen, mag de ontwikkeling van Kavel N7a inclusief inrit geen bomenkap in de openbare ruimte veroorzaken. De betreffende bomen zijn op de kaart, Kavelregels N7a aangegeven.

#### **Kaveltoegang (auto)**

In de noordoosthoek van de kavel mag één kaveltoegang ten behoeve van de auto (parkeren en logistiek) worden gerealiseerd, met een maximum breedte van 6 meter op de kavelgrens. De bestaande lichtmast ter plaatse van de toekomstige toegang zal door de gemeente worden verplaatst.

#### **Hoofdingang (voetgangers & fietser)**

De hoofdentree is vanaf Scharenburg. Deze is verkeers- en sociaal veilig ontworpen en is vrij te positioneren aan Scharenburg. De aansluiting op de openbare ruimte zal in afstemming met de gemeente plaatsvinden.

### 3.4 Techniek

#### **Vloerpeilhoogten**

Het vloerpeil dient minimaal 2 cm hoger te zijn dan het aangrenzende maaiveld om wateroverlast in het gebouw te voorkomen. Zie bouwvelop tekening

voor peilmaten van het omliggende terrein.

Bij een aanvraag omgevingsvergunning wordt (onder andere) het vloerpeil getoetst ten opzichte van het aangrenzend maaiveld ter plaatse van de hoofdentree.

#### **Belemmeringstrook middenspanning Liander**

Binnen de belemmeringstrook van de middenspanningskabel van Liander (2 meter vanaf de ligging van de kabel) zijn de volgende werkzaamheden niet toegestaan:

- het heien van palen en het slaan van damwanden
- het in- of uitgraven van tanks, putten en containers
- het uitvoeren van boringen en sonderingen

Na de selectie kan Liander randvoorwaarden en eventuele beperkingen mee kunnen geven voor een verdere uitwerking van het ontwerp.

#### **Aansluiting op het energienetwerk**

Als gevolg van netcongestie is een aansluiting op het energienetwerk onzeker. Het is de verantwoordelijkheid van de inschrijver om te zorgen voor de beschikbaarheid van elektriciteit. Inschrijvers dienen tijdig een aansluiting aan te vragen bij Liander en zelf zorg te dragen voor voldoende capaciteit. De gemeente aanvaardt geen aansprakelijkheid voor het niet of niet tijdig kunnen leveren van elektriciteit.

Indien de ontwikkelaar niet of niet tijdig kan beschikken over een aansluiting op het energienetwerk, moet in de ontwerpen (SO, VO en DO) worden aangegeven op welke wijze in de energiebehoefte wordt voorzien, bijvoorbeeld door middel van energieopwekking en -opslag, zodat de bedrijfsvoering kan worden gewaarborgd.

#### **Afval**

De afvalverzameling moet op eigen terrein worden geregeld.

#### **Grondwaterneutrale kelders**

Voor een kelder met een maximale bruto vloeroppervlakte van 300 m<sup>2</sup> en een maximale bouwdiepte van 4 meter kan medewerking worden verleend zonder dat extra maatregelen nodig zijn om het grondwater door te laten.

Voor een kelder die groter is dan 300 m<sup>2</sup> of dieper dan 4 meter, geldt deze regeling niet. In dat geval kan medewerking alleen worden gegeven als met

een geohydrologisch onderzoek wordt aangetoond dat de kelder grondwaterneutraal wordt gebouwd.

### Onderhoud van de watergang en het talud

Het onderhoud van de watergang en het talud valt onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat.

### 3.5 Beeldkwaliteitseisen\*

\* Beeldkwaliteit maakt geen onderdeel uit van de beoordelingscriteria van deze tender, maar wordt wel meegenomen in de verdere uitwerking van het plan.

#### Uitstraling

Het gebouw heeft een industriële, eenvoudige uitstraling met een logisch en samenhangend ontwerp.

De uitstraling van het gebouw weerspiegelt de identiteit en/ of missie van het bedrijf door middel van materialisatie en vormgeving. Het gebouw heeft een herkenbare en eigen uitstraling.

#### Zichtzone snelweg A5

Langs de A5 moet het gebouw een abstracte en stevige uitstraling hebben die de snelheid van de voorbijrijdende kijkers weerspiegelt. Een ontwerp zonder gefragmenteerde gevelindeling en met robuust materiaalgebruik is daarom essentieel.

Natuurinclusiviteit speelt een belangrijke rol, gezien de ligging aan het groenblauwe gebied langs de A5.

#### Bouwmateriaal

Duurzaam, tactiel hoofdmateriaal met minimale milieu-impact; bio-based materialen zoals hout en gerecyclede baksteen worden positief beoordeeld.

#### Samenhang

Indien er meerdere gebouwen of bouwwerken op een kavel komen, worden deze in samenhang ontworpen wat betreft kwaliteit, materiaal en bouwstijl.

#### Transparantie

Langs Scharenburg en de A5 zorgen transparante gevels voor zicht op de activiteiten in het pand.

#### Entree

De hoofdentree moet goed zichtbaar en uitnodigend zijn.

#### Signing

Reclame en signing vormen een efficiënte manier om de identiteit van het bedrijf naar buiten te communiceren. Signing wordt al in een vroeg stadium van het ontwerp meegenomen en vormgegeven als een herkenbaar en aantrekkelijk



1. Gebouw met industriële uitstraling met transparante gevel en architectonisch geïntegreerde logistieke entree 2. Gebouw met abstracte en stevige uitstraling, opgebouwd uit hergebruikte bakstenen 3. signing geïntegreerd in het architectonisch ontwerp 4. Goed zichtbare en uitnodigende entree 5. Aantrekkelijke en groene werkomgeving 6. Hekwerk in groene omgeving

Afbeelding 10: Inspiratie voor de gewenste beeldkwaliteit

onderdeel van het gebouw.

### **Logistiek**

Logistiek is niet dominant aanwezig in het gevelbeeld. Hellingbanen van loading docks zijn inpandig. Kleurverschil tussen betonvloeren en overige verharding is subtiel en is zo minimaal mogelijk.

### **Terreininrichting**

De terreininrichting past bij het beeld van een modern en duurzaam bedrijventerrein. Verharding wordt minimaal gebruikt en zo veel mogelijk groen met bomen en kruiden. Het materiaalgebruik bestaat bij voorkeur uit hergebruikte open (elementen-)verharding.

### **Erfafscheiding**

Bij voorkeur is de erfafscheiding onderdeel van de architectuur qua materiaalgebruik en vormgeving of bestaat deze uit een zwart spijlenhekwerk. Het mag ook een haag zijn. Sierhekwerken en houten schuttingen passen niet in dit gebied. Een hekwerk wordt bij voorkeur landschappelijk ingepast door het te combineren met groen op eigen terrein, met daarbij aandacht voor natuurinclusiviteit.

### **Openluchtopslag en afval buiten zicht**

Openluchtopslag, afval en andere voorzieningen die de netheid van het gebied negatief beïnvloeden, moeten uit het zicht worden gehouden, zowel vanaf Scharenburg als de A5.

# 4 Uitvoering

## Openbare ruimte

Voor de inrichting van de openbare ruimte en de aansluiting van kabels en leidingen dient rekening te worden gehouden met een voorbereidingstermijn van één tot twee jaar vanuit de gemeente Amsterdam. Deze werkzaamheden worden door de gemeente ingepland nadat de ontwikkelaar een definitieve en vastgestelde bouwplanning heeft aangeleverd.

## Kabels en leidingen

Op het terrein ligt een middenspanningskabel van Liander. Dit kabeltracé dient te alle tijden vrij te blijven van bebouwing of ander objecten, waarbij rekening gehouden dient te worden met een belemmeringsvrije zone van minimaal 2m vanaf het tracé van Liander.

Na de selectie kan de ontwikkelaar gevraagd worden om het ontwerp te presenteren aan het Planvormingsoverleg van de gemeente zodat nutspartijen randvoorwaarden en eventuele beperkingen mee kunnen geven voor een verdere uitwerking van het ontwerp.

Belangrijk hierbij is om ook rekening te houden met, heipalen, kelders, parkeergarages en tijdelijke bouwkuipen die buiten de kavel worden gesitueerd als ook inpandige traforuimtes en of andere inpandige nutsvoorzieningen.

Voor de bouwwerkzaamheden dient de ontwikkelaar een coördinatienummer aan te vragen bij het coördinatiestelsel via de ICT-applicatie VIKTOR. Dit kan via onderstaande link:

<https://victor.pleio.nl/wiki/view/45637204-7dd9-4dcb-abcc-de6b17abcbae/toegang-victor-aanvragen>

Kabels & leidingen die verlegd, verwijderd en bijgelegd moeten worden als gevolg van de ontwikkeling komen ten alle tijde voor rekening en risico van de erfpachter en ontwikkelaar. Dit geldt tevens voor de kosten voor hiervoor bijkomende werkzaamheden en de coördinatie daarvan.

- Alle nuts- en energievoorzieningen (zoals elektriciteit, telecommunicatie, drinkwater, hemelwater- en afvalwaterafvoeren, stadsverwarming en –koeling, riool en vetput) die nodig zijn voor de kavel voor de bouwfase en gebruiksfase dienen in opdracht van de ontwikkelaar aan te worden gesloten.
- De posities van de aansluitingen moeten worden afgestemd met kabel- en leidingbeheerders en

gemeente Amsterdam, om deze passend te krijgen binnen het ontwerp van de openbare ruimte en kabel en leidingen tracés. De eerste afstemming met nutspartijen kan in het Planvormingsoverleg van de gemeente Amsterdam waarin alle nutspartijen deelnemen. De aanvraag van de aansluiting gaat via: [www.mijnaansluiting.nl](http://www.mijnaansluiting.nl)

- Buiten de erfpachtgrenzen en binnen de eventueel beschikbare werkterreinen zouden zich kabels en leidingen (en lichtmasten, brandkranen e.d.) van derden kunnen bevinden. Deze dienen te allen tijde bereikbaar te zijn voor de betreffende eigenaar ten behoeve van onderhoud- en vervangingswerkzaamheden.
- De erfpachter/bouwer dient zich ervan te vergewissen welke kabels en leidingen zich in de openbare ruimte bevinden en dient hiervoor de vereiste beschermingsmaatregelen te treffen in afstemming met de betreffende nutspartijen. Rondom kabels en leidingen kunnen bovendien bouwbeperkingen gelden waarmee in de planuitwerking rekening gehouden moet worden.

## Bouwtterrein en vergunningen

Indien de erfpachter/bouwer voor de ontwikkeling van de kavel tijdelijk (korter dan 4 maanden) gebruik wil maken van de openbare ruimte zijn hiervoor ontheffingen en/of vergunningen benodigd. Het aanvragen van deze ontheffingen en/of vergunningen kan via onderstaande link: <https://www.amsterdam.nl/ondernemen/vergunningen/wevos/>

Indien de erfpachter/bouwer voor de ontwikkeling van de kavel tijdelijk straatwerk in de openbare ruimte wil opbreken, objecten in de grond wil plaatsen, graafwerkzaamheden of andere grondroerende werkzaamheden in de openbare ruimte wil uitvoeren, is een WIOR-vergunning verplicht. WIOR betekent Werken In de Openbare Ruimte. Het aanvragen van een WIOR-vergunning kan via de ICT-applicatie VICTOR. In de meeste gevallen is voor het verkrijgen van een WIOR-vergunning een BLVC-plan benodigd. BLVC staat voor Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie. Het aanvragen van toegang tot de ICT applicatie VICTOR, uitleg over het WIOR-proces en de WIOR-vergunning, formats voor BLVC-plannen en alle andere bijbehorende informatie is te vinden via: <https://victor.pleio.nl/>

# 5 IJkpunten

Na het afronden van de selectie zal de geselecteerde ontwikkelaar 18 maanden de tijd hebben voor de in de tender gepresenteerde plannen een onherroepelijke omgevingsvergunning te verkrijgen. In deze 18 maanden zal de ontwikkelaar een traject met diverse supervisie overleggen moeten doorlopen en voor elk van de fases schetsontwerp (SO), voorlopig ontwerp (VO) en het definitieve ontwerp (DO) goedkeuring moeten ontvangen van het supervisie team van Sloterdijk Poort.

Het supervisieteam toetst het ontwerp aan het Beeldkwaliteitsplan en de duurzaamheidscriteria. In het vervolgtraject wordt de ontwikkelaar beoordeeld op de randvoorwaarden zoals door de ontwikkelaar ingediend in de winnende tender. Indien deze randvoorwaarden hoger zijn dan de minimaal gestelde randvoorwaarden, vormen deze verhoogde ambities het toetsingskader. Indien geen verhoging is voorgesteld, wordt getoetst aan de minimaal gestelde randvoorwaarden op het gebied van FSI, duurzaamheid en duurzame energieopwekking.

De gemeente kan vanuit het geldende bestuurs- en toetsingskader aanpassingen aan het plan adviseren. De ontwikkelpartij is verplicht dit advies op te volgen en te verwerken in de verdere uitwerking van het plan.

Supervisie overleggen vinden eenmaal per maand plaats. Stukken voor het supervisie overleg dienen twee weken voor het overleg worden ingediend. Het projectteam Sloterdijk Poort bepaald of de plannen klaar zijn om in het supervisie overleg behandeld te worden. Tussen de supervisie overleggen is er ruimte om met het projectteam de ontwerpplannen af te stemmen.

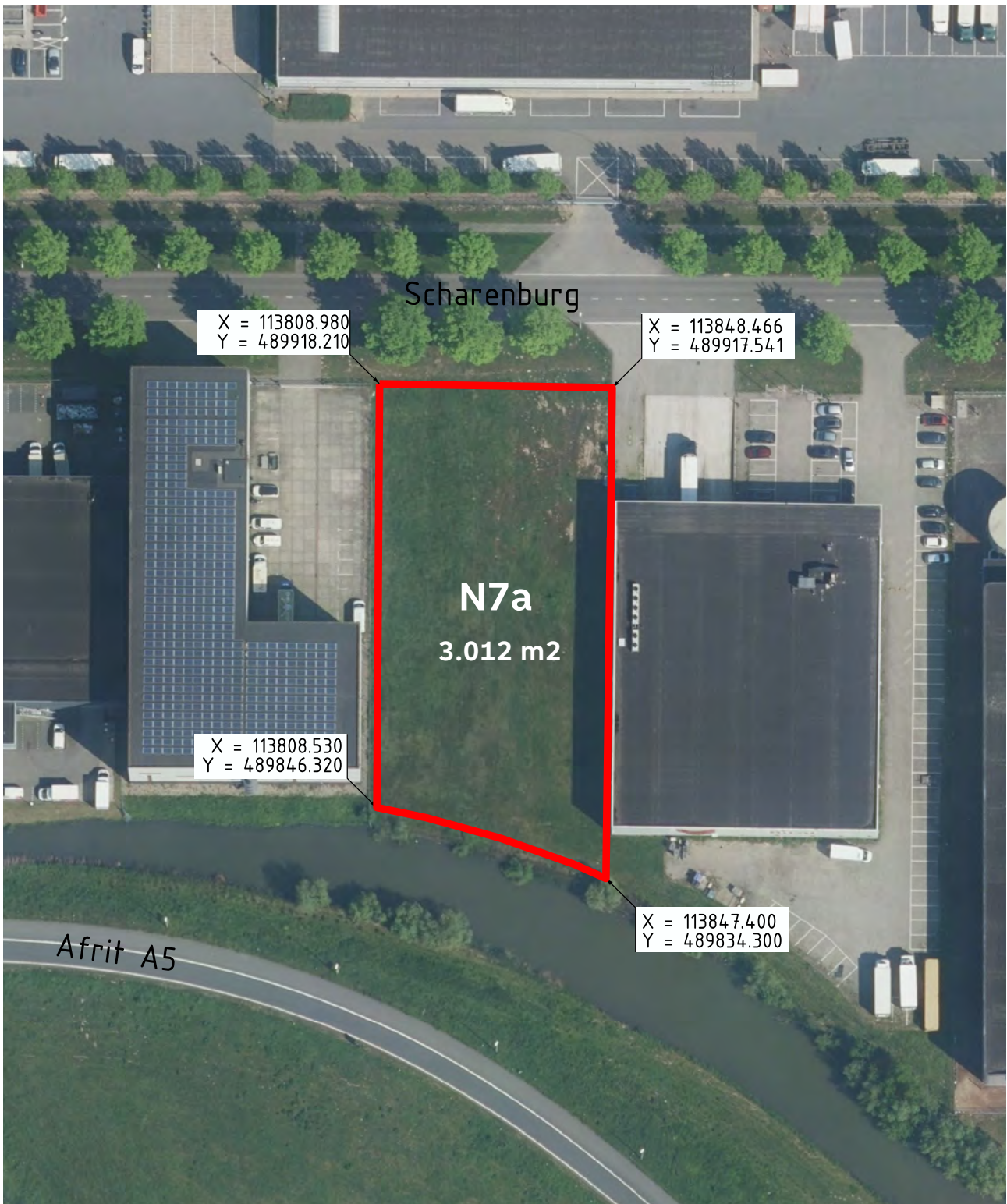
Als de ontwikkelaar een GO heeft ontvangen op het DO, mag de ontwikkelaar een omgevingsvergunning aanvragen bij het bevoegd gezag. Hiermee dient de ontwikkelaar minimaal rekening te houden met een termijn van 8 + 6 + 6 weken voor het verkrijgen van een onherroepelijke omgevingsvergunning.

Na het succesvol verkrijgen van een onherroepelijke omgevingsvergunning binnen de exclusiviteitstermijn zal de gemeente het proces tot het uitgeven van de grond in erfpacht in gang zetten.

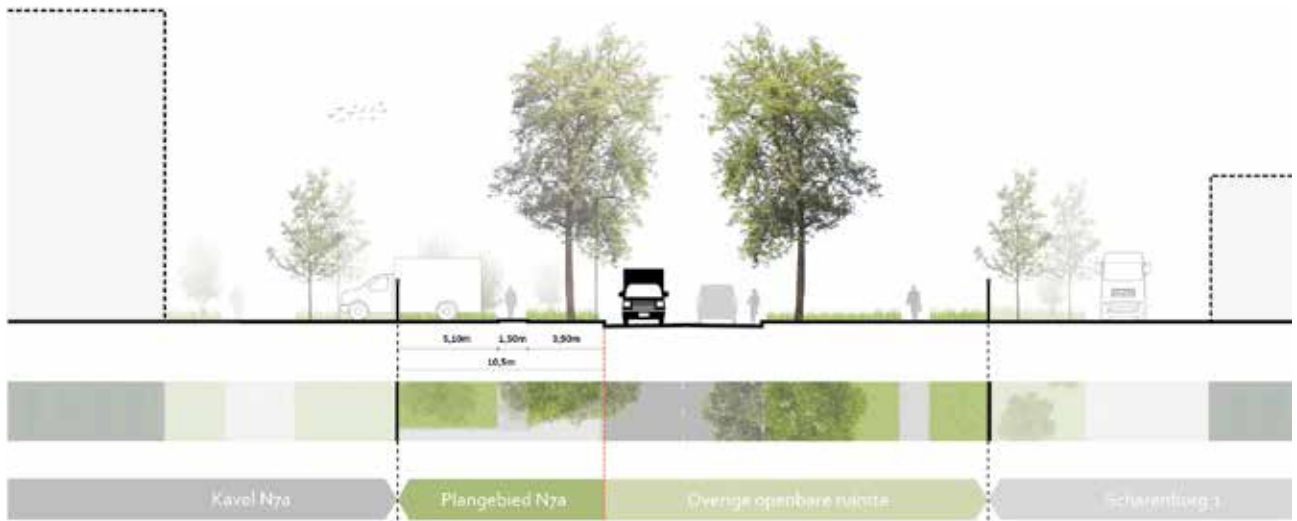


BIJLAGEN

# A Coördinaten tekening

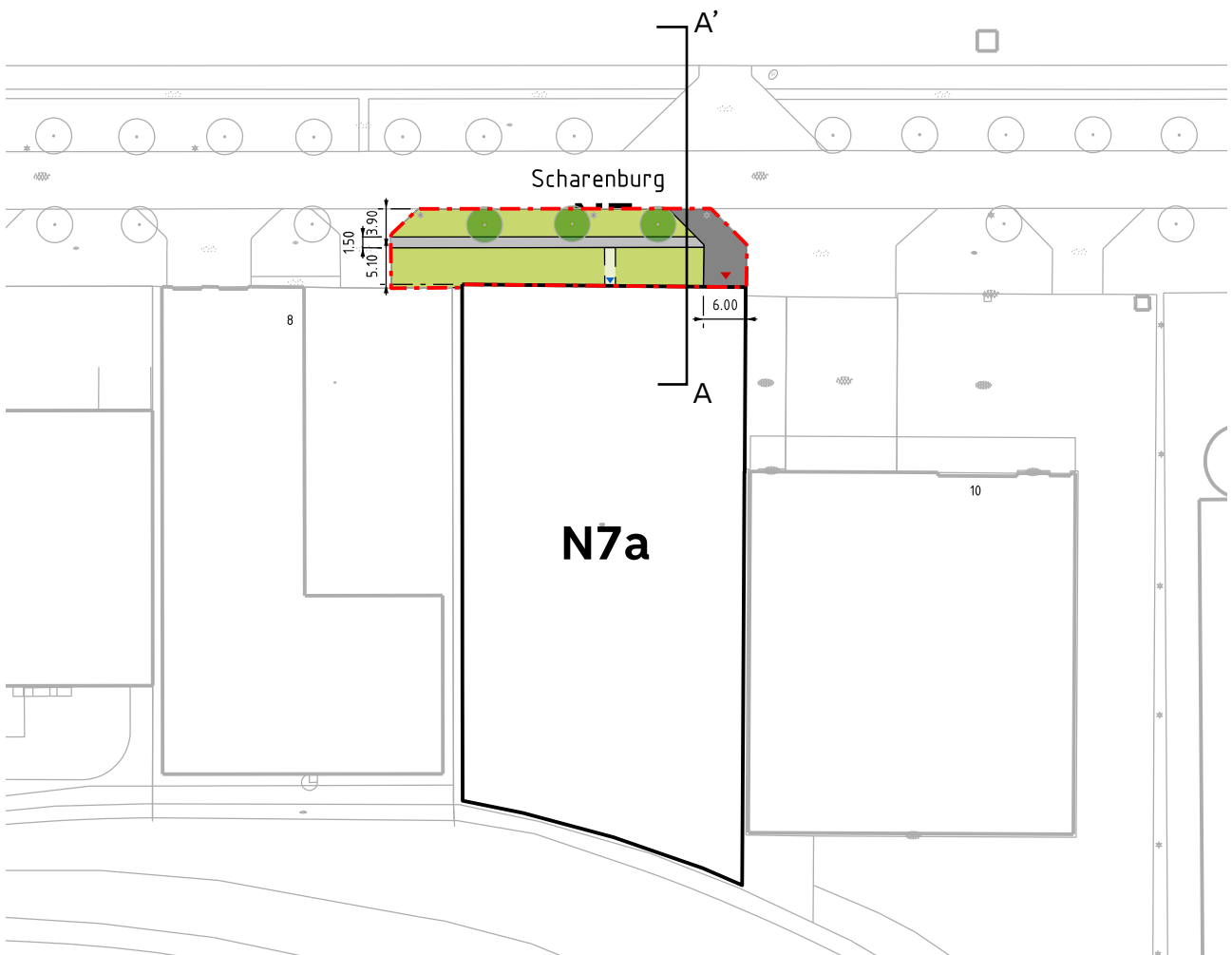


# B Openbare ruimte plan



A

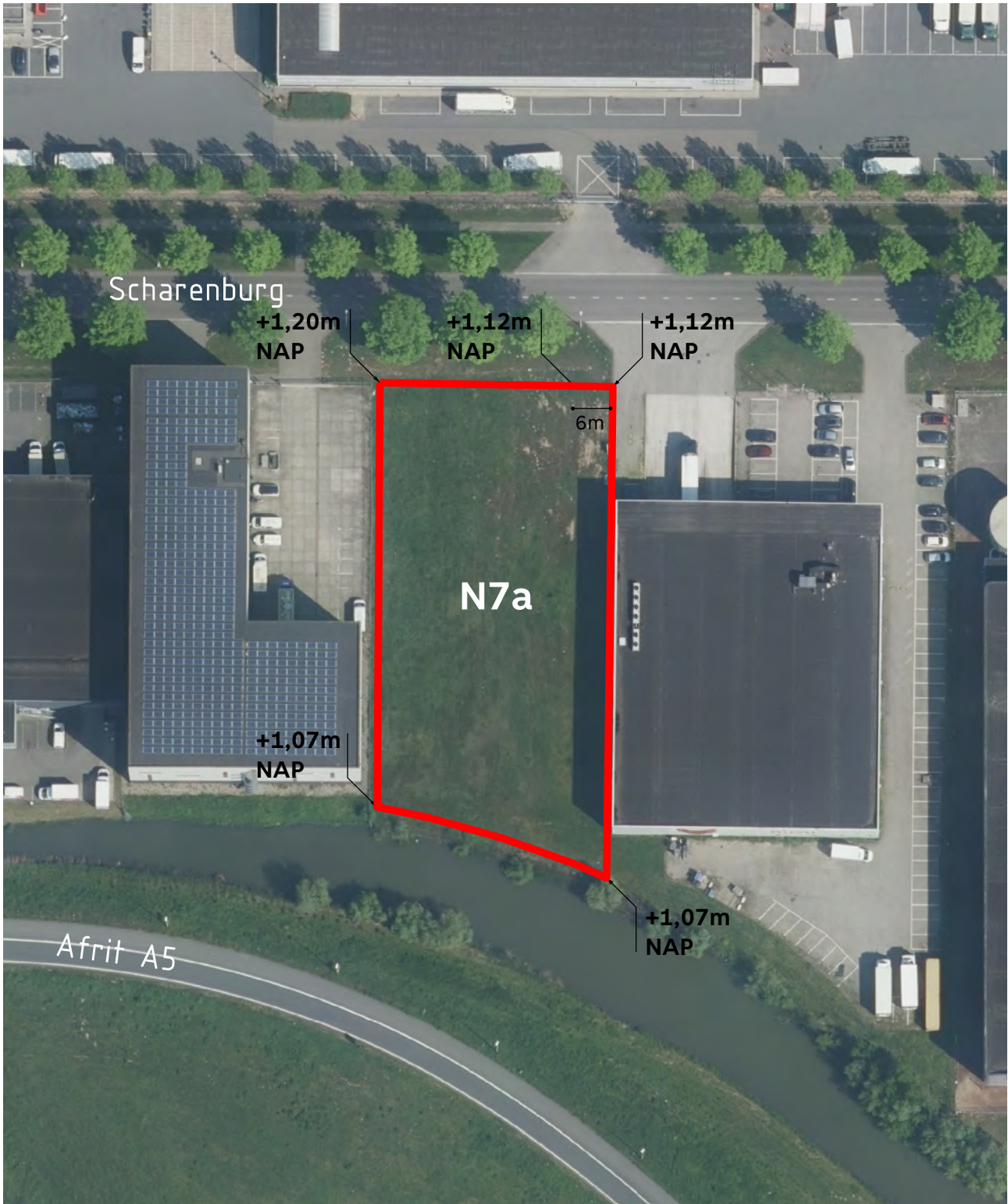
A'



- - - Plangrens openbare ruimte
- Gras (te behouden)
- Inrit t.b.v. kavel (nieuw)
- Voetpad straat (nieuw)
- Voetpad t.b.v. kavel (positie n.t.b.)

- Boom (te behouden)
- \* Lichtmast (te behouden)
- ★ Lichtmast te verplaatsen (door de gemeente)
- ▼ Kaveltoegang auto 6m breed
- ▼ Kaveltoegang voetganger (positie n.t.b.)

# C Maaiveldniveau



# D Ondergrond (kabels en leidingen)

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
-

# E Lijst van verwijzingen

- Omgevingswet  
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0037885/2024-01-01>  
<https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart>
- Bestemmingsplan: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)
- Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk west:  
[https://assets.amsterdam.nl/projecten/sloterdijk-nieuw-west/downloads/?PagClsIdt=16967816&pk\\_vid=4fc2e141f-892c7621738757868509069#PagCls\\_16967816](https://assets.amsterdam.nl/projecten/sloterdijk-nieuw-west/downloads/?PagClsIdt=16967816&pk_vid=4fc2e141f-892c7621738757868509069#PagCls_16967816)
- Bijlagen Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk west:  
[https://assets.amsterdam.nl/projecten/sloterdijk-nieuw-west/downloads/?PagClsIdt=16967817&pk\\_vid=4fc2e141f-892c7621738757972509069#PagCls\\_16967817](https://assets.amsterdam.nl/projecten/sloterdijk-nieuw-west/downloads/?PagClsIdt=16967817&pk_vid=4fc2e141f-892c7621738757972509069#PagCls_16967817)
- Het Nieuwe Normaal 2023  
<https://www.hetnieuwenormaal.nl/>
- Handboek Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in twintig ideeën, (NIBEO), mei 2018  
<https://openresearch.amsterdam.nl/page/47014/handboek-natuurinclusief-bouwen>
- Amsterdamse Klimplantengids  
[https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/1022388/boekje-groene-gevels-en-plantengids\\_wrt.pdf](https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/1022388/boekje-groene-gevels-en-plantengids_wrt.pdf)
- Nota parkeernormen auto, d.d. 8 juni 2017, met vastgestelde wijziging op 29 november 2017;  
[https://openresearch.amsterdam/image/2021/9/22/nota\\_parkeernormen.pdf](https://openresearch.amsterdam/image/2021/9/22/nota_parkeernormen.pdf)
- Parkeernormen conform nota Parkeernormen auto (2017) gebaseerd op kencijfers CROW parkeerkencijfers 2018  
<https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/Datacollecties/2024/dc-2024-7573/1/bijlage/dc-2024-7573.pdf>
- Nota Parkeernormen Fiets en Scooter, d.d. 19 maart 2018; [https://openresearch.amsterdam/image/2021/9/22/nota\\_parkeernormen\\_fiets\\_en\\_scooter.pdf](https://openresearch.amsterdam/image/2021/9/22/nota_parkeernormen_fiets_en_scooter.pdf)

