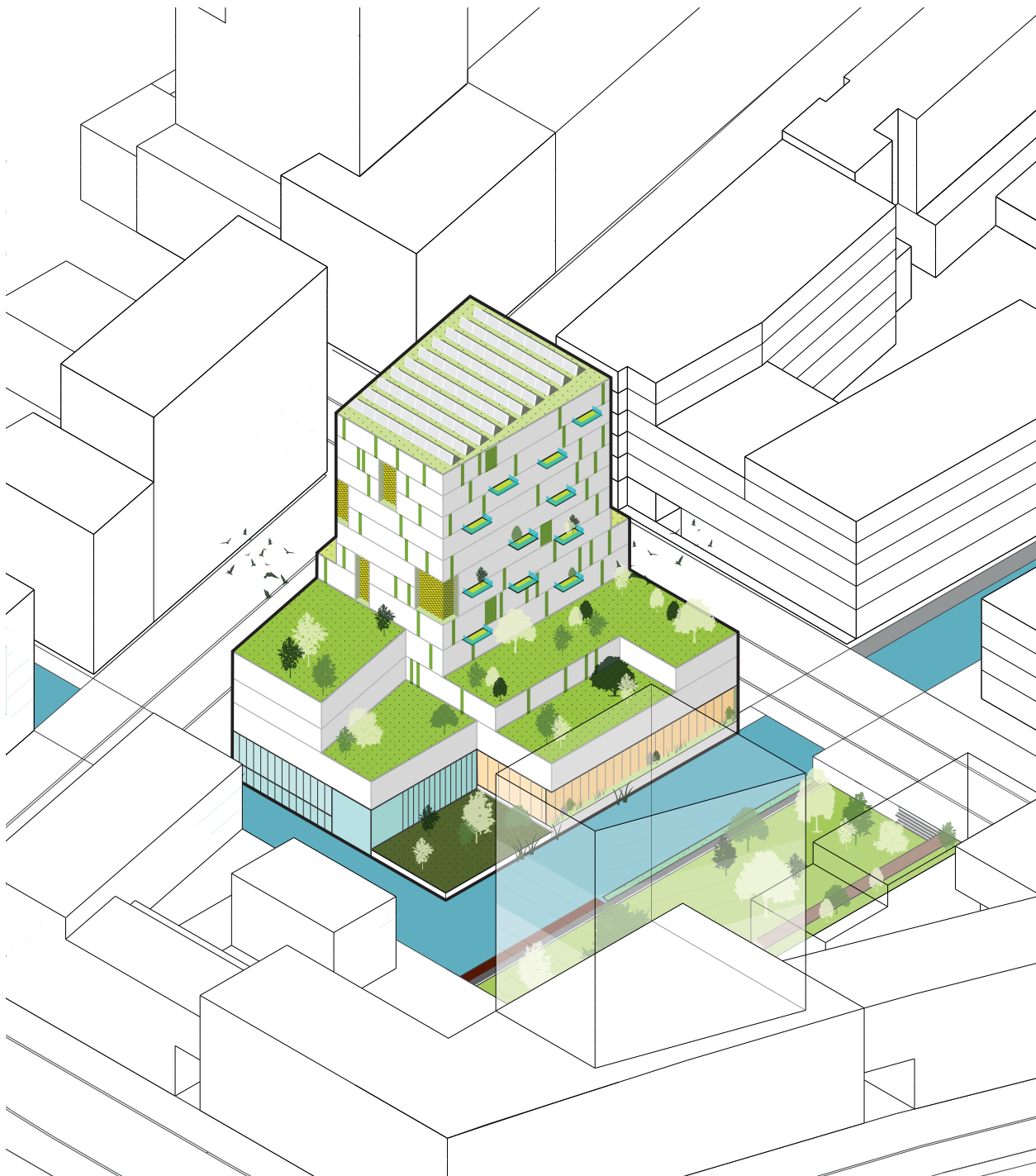




**Gemeente
Amsterdam**



Bouwenvelop Kavel 4A

Sluisbuurt

d.d. 18 oktober 2021

Colofon

Projectmanagement	Jan Straub, Domingo Regalado van Os, Jorien Holman
Planning	Bettine Lalieu
Grond en Ontwikkeling	Véronique Bronswijk
OAT	Martin de Koning, Harm Jan Lammers
Ingenieursbureau	Patrick van den Elshout
Ruimte en Duurzaamheid	Mirjana Milanovic, Sharmilee Jayakkumaran, Phuong Tran, Geert Timmermans, Nina Kopp, Valerie Deckers, Alex Verschoor
Coördinatentekening	Daiva Stumbraite

Supervisor architectuur Burton Hamfelt (Burton Hamfelt Urban Architecture)

Supervisor landschap Iris van der Helm

Versie 18 oktober 2021

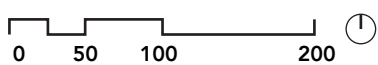
Informatie

Website <https://www.amsterdam.nl/projecten/sluisbuurt/>

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Introductie	
1.2	Stedelijke context	
1.3	Ontwikkelaanpak	
1.4	Ruimtelijke kaders	
2	Plangebied	9
2.1	Ruimtelijke samenhang	
2.2	Opzet zuidoost kwadrant	
2.3	Cluster 4	
3	Ambities kavel 4A	17
3.1	Natuurinclusief gebouw	
3.2	Beeldkwaliteit	
4	Kavelregels	21
4.1	Programma	
4.2	Bouwregels	
4.3	Parkeren	
4.4	Openbare ruimte en techniek	
5	Duurzaamheid	33
5.1	Klimaatbestendige stad	
5.2	Circulair bouwen	
5.3	Energie	
5.4	Mobiliteit	
5.5	Ondergrondse afvalinzameling en containers	
6	Leefbaarheid tijdens de bouw	49
	Bijlagen	53

Figuur 1.
Zuidoostkwa-
drant, Steden-
bouwkundig
Plan Sluisbuurt
en de ligging
van kavel 4A



1 Inleiding

1.1 Introductie

Voor u ligt de bouwenvelop ten behoeve van de ontwikkeling van kavel 4A van de Sluisbuurt. De bouwenvelop formuleert de ruimtelijke context, ambities, uitgangspunten en randvoorwaarden die de gemeente Amsterdam stelt. Op basis hiervan wordt het toetsingskader gevormd (zie selectiebrochure) voor de selectieprocedure en de privaatrechtelijke toetsmomenten (VO, DO).

Plan in uitvoering

De Sluisbuurt staat aan het begin van de realisatiefase. Om met de behoeften van de tijd mee te gaan is het plan opgedeeld in meerdere delen. De eerste fase noemen we het zuidoostkwadrant, bestaande uit de clusters 4, 5 en 6 (zie figuur 1). Kavel 4A maakt onderdeel uit van deze eerste fase en zal rond 2023 van start gaan met de bouw.

Kavel 4A

Kavel 4A is onderdeel van cluster 4 en is gelegen aan het entreegebied van de buurt. Vanwege de positie aan de hoofdstraat (winkelgebied met commerciële en maatschappelijke functies) enerzijds en ligging aan het water, grenzend aan een plantsoen anderzijds, wordt kavel 4A getenderd op duurzaamheid, met een focus op natuurinclusief bouwen, en op programma. Veel aandacht zal gaan naar de inrichting van groene daken, terrassen en gevels die naast het optimaliseren van het klimaat ook de biodiversiteit zal stimuleren.

De uitwerking van kavel 4A dient het voorbeeld te worden voor opvolgende ontwikkelingen in de Sluisbuurt met vergelijkbare ambities.

Figuur 2.
Luchtfoto Sluis-
buurt/Zeebur-
gereiland 2020



1.2 Stedelijke context

De bevolking van Amsterdam neemt de laatste jaren versneld toe, met ruim 10.000 bewoners per jaar. Het plan voor de Sluisbuurt past in de lijn van de ontwikkelstrategie Koers 2025 'Ruimte voor de Stad', waarbij ingezet wordt op verdere verdichting met aantrekkelijke en diverse stedelijke milieus. De focus ligt hierbij op de ringzone, en met name op plekken die een verbindende functie hebben naar achterliggende ontwikkelgebieden. De Sluisbuurt heeft zo'n functie, als schakel tussen IJburg/Zeeburgereiland en de binnenstad.

Opgave plan Sluisbuurt

Amsterdam heeft de ambitie om minimaal 7.500 woningen per jaar te bouwen. Sommige locaties worden versneld ontwikkeld, waaronder de Sluisbuurt als één van de laatste grote woningbouwlocaties aan het IJ én nabij de binnenstad. De nabijheid van het stadscentrum biedt kansen om een hoogstedelijk woonwerkmilieu te creëren, met veel voorzieningen en een laag autogebruik. De ruimtelijke opgave is om specifieke kwaliteiten te bieden in een toekomstgericht plan, aansluitend bij de veranderende wensen van de Amsterdamse bevolking en nieuwe typen werknemers. De bijzondere potentie van de locatie en de behoefte aan een nieuw type woonmilieu in de stad zijn aanleiding om in het Stedenbouwkundig Plan uit te gaan van circa 5.500 woningen (max. 5.640). Naast woningen kan ook nog maximaal 87.900 m² bvo aan niet-wonen worden ontwikkeld, zodat naast het wonen ook bijbehorende voorzieningen worden toegevoegd aan de stad.

1.3 Ontwikkelambitie

Voor de Sluisbuurt zijn minimale ruimtelijke randvoorwaarden vastgelegd om de gewenste kwaliteit te waarborgen, maar tegelijkertijd voldoende ruimte te bieden voor de exacte invulling hiervan: een flexibele, ruimtelijke opzet die sturing geeft aan de realisatie van de ambities voor de Sluisbuurt.

De bebouwing kenmerkt zich door een stedelijke basis (max. 20m hoog) aan levendige straten met daar bovenop hoogbouw als integraal onderdeel van het woonmilieu. Speciale aandacht wordt besteed aan de overgang met de openbare ruimte (plintzone). Bij de positionering van de torens is zorgvuldig gekeken naar o.a. bezonning, uitzicht, transparantie en aanwezigheid in het straatbeeld.

Het plan bestaat uit tien clusters (bouwvelden). Elk cluster heeft twee tot drie bouwblokken die uit meerdere uitgeefbare kavels bestaan. Gezien de hoge bebouwingsdichtheid is een groene inrichting van groot belang voor het woonklimaat. Kansen worden met name gezocht in dak- en geveltuinen, groene gevels en groene openbare ruimtes, waar bomen en planten het verblijfsklimaat en de biodiversiteit kunnen verbeteren en ook bijdragen aan de verlaagde waterafdracht van kavels (Amsterdam Rainproof).

Figuur 3.
Positie aan het
IJ in de nabij-
heid van het
centrum van
Amsterdam



Structuurvisie Amsterdam 2040

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt de Sluisbuurt aangemerkt als 'te ontwikkelen woon-werkgebied', met een 'metropolitane plek' bij de sluisen. Daarnaast is hier een 'hoogbouwensemble' aan het IJ gewenst. De Sluisbuurt maakt onderdeel uit van de ruimtelijke bewegingen 'Uitrol van het Centrumgebied' (Ringzone) en 'Herontdekking van het Waterfront' (IJ-oeveren).

1.4 Ruimtelijke kaders

Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt

Het Stedenbouwkundig Plan (SP) Sluisbuurt is vastgesteld door de gemeenteraad in september 2017 (zie <https://www.amsterdam.nl/projecten/sluisbuurt/plannen-publicaties-sluisbuurt-1/>). Dit plan bevat een programma van circa 5.500 woningen in verschillende prijsklassen/segmenten, maximaal 87.900 m² bvo onderwijs, werken en overige voorzieningen, en circa tien hectare openbaar groen, sport en spel. Het SP omschrijft de ruimtelijke kwaliteit van straten, bijzondere openbare plekken en het samenspel van verschillende bouwvormen. De structuur van de openbare ruimte en maximale volumes van torens zijn vastgelegd, en tegelijkertijd is er nog veel ruimte voor verschillende invullingen van bouwblokken. De hoofdambities van het Stedenbouwkundig Plan zijn leidend voor het Beeldkwaliteitsplan (BKP): hoogstedelijk woonmilieu, hoge kwaliteit openbare ruimte, nieuwe verbindingen met de stad, nadruk op lopen en fietsen, natuurinclusief en rainproof bouwen.

Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt

Het Beeldkwaliteitsplan voor de Sluisbuurt is een nadere uitwerking van de uitgangspunten uit het SP, waarmee de architectonische en ruimtelijke kwaliteit van het gebied worden gestuurd. Centraal staat de balans tussen samenhang en diversiteit, als belangrijkste kwaliteit van het gebied. Het Beeldkwaliteitsplan stuurt op de beoogde kwaliteit, de gewenste sfeer, en bevat géén voorschriften over materialen, kleuren of stijlen. De beeldkwaliteitseisen zijn als leidraad gebruikt bij de verdere uitwerking van deze bouwenvolop. Aanvullende onderdelen van kwaliteitsborging zijn supervisie en welstand.

Inrichtingsplan Hoofdstructuur OR

In het Inrichtingsplan Hoofdstructuur Openbare Ruimte is het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte voor de Sluisbuurt op het Zeeburgereiland vastgelegd. Het Inrichtingsplan is een uitwerking van de hoofdstructuur OR op het niveau van een Voorontwerp (VO). De uitgangspunten zijn eerder beschreven in het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt. Als leidraad voor de inrichting geldt de Puccinimethode.

Per cluster zal er vervolgens een Definitief Ontwerp (DO) gemaakt worden, op basis van de uitgangspunten uit het inrichtingsplan en volgend op de fasering van bouwplannen. Het Inrichtingsplan OR en het Beeldkwaliteitsplan zijn beide uitwerkingen van het SP en zijn complementair aan elkaar.

Bestemmingsplan Sluisbuurt

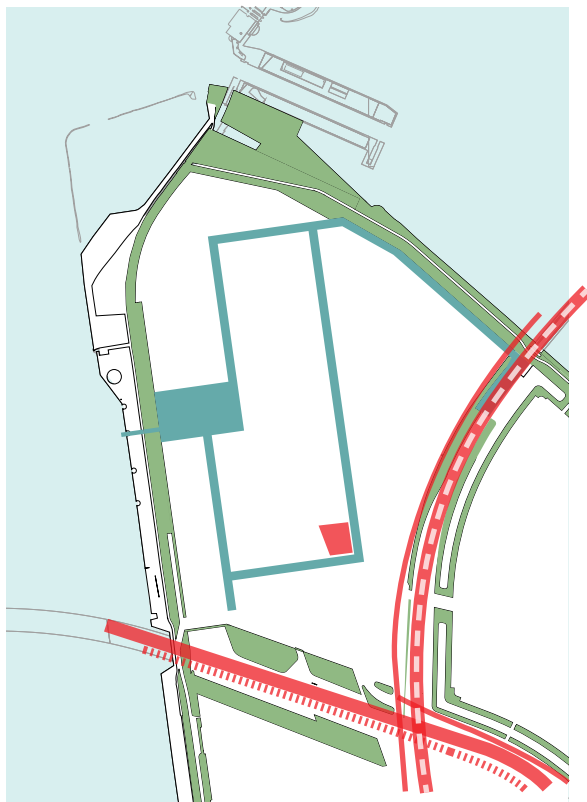
Voor de ontwikkeling van de Sluisbuurt is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld (zie [ruimtelijkeplannen.nl](https://www.amsterdam.nl/projecten/ruimtelijkeplannen/)). Het ontwerpbestemmingsplan is door de gemeenteraad op 28 november 2018 vastgesteld en inmiddels onherroepelijk. Het bestemmingsplan geeft regels voor volumes en functies in het gebied; basisprincipes voor een blokkenstad tot 20 meter en torens. Het ruimtelijk ontwerp van het SP is vertaald naar bestemmingsvlakken en regels voor hoogtes en rooilijnen.

Mobiliteitsplan Zeeburgereiland/IJburg

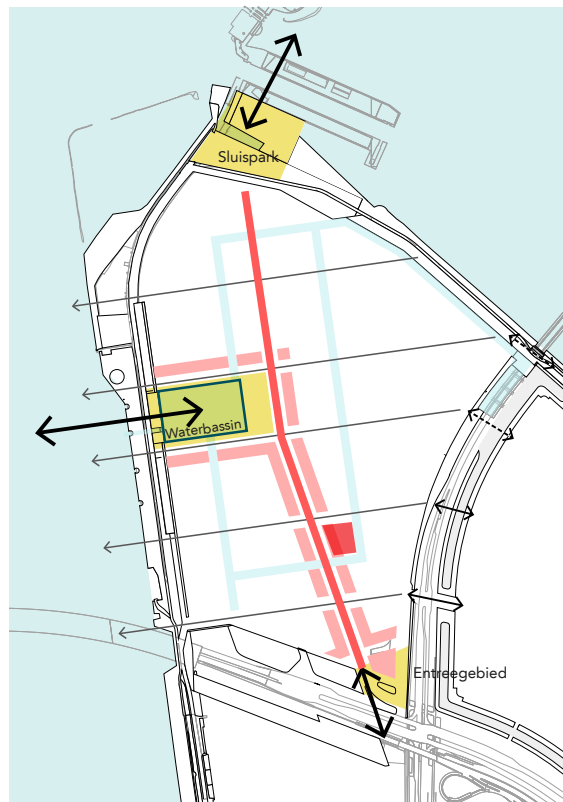
Er is een "Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg Integrale aanpak van de bereikbaarheid – 2018 tot 2038" opgesteld (vastgesteld in mei 2018; update vastgesteld in oktober 2019). Het plan richt zich op het verbeteren van de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg met stad en regio met openbaar vervoer (OV), fiets en auto. Maatregelen worden tot 2038 uitgevoerd. De uitwerking van de verschillende maatregelen vindt nu plaats. Er volgen nog definitieve keuzes. Voor de Sluisbuurt wordt thans gewerkt aan besluitvorming over een beoogde tijdelijke pontverbinding tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied, gericht op gebruik in een periode van zeven jaar na start exploitatie in 2022. Deze beoogde tijdelijke pont landt aan aan de zuidoever van het waterplein en zal aantakken op de hoofdstraat. Daarnaast zal in 2022 besluitvorming plaatsvinden over het advies van de commissie D'Hooghe. Deze commissie heeft geadviseerd om geen fietsbrug naar de Sluisbuurt aan te leggen, maar wel een permanente pontverbinding te realiseren.

Het plan en updates zijn te vinden op www.amsterdam.nl/projecten/mobiliteitsplanoost.

Figuur 4.
Ruimtelijk principe hoofdstructuur
Sluisbuurt



Harde en zachte randen (resp. infra en groen)



Stedelijke plekken en straten



Clusters verbonden door waternetwerk



Plantsoenen, scholen en informele routes

2 Plangebied

2.1 Ruimtelijke samenhang

Het hoogstedelijk bouwprogramma voor de Sluisbuurt en de ambitie om er een autoarme fietsbuurt van te maken, stelt hoge eisen aan de uitwerking en inrichting van de openbare ruimte. Dat geldt vooral voor de pleinen, de straten, de waterlopen en het groen, die op verschillende schaalniveaus een sterke samenhang vormen.

De randen

De Sluisbuurt ligt aan twee kanten aan het water en aan twee kanten aan de hoofdinfrastructuur. De Zuiderzeeweg doorsnijdt het Zeeburgereiland in verticale richting en scheidt de Sluisbuurt van de naastliggende Sportheldenbuurt. De kruising van de Zuiderzeeweg met de IJburglaan is een drukke, centrale plek op het Zeeburgereiland. Alle buurten komen hier bij elkaar, rondom de IJtram- en bushalte.

Drie plekken

Drie bijzondere plekken, met ieder een eigen karakter, staan aan de basis van het plan: het Entreegebied, het Waterbassin en het Sluispark. Deze drie plekken worden gedurende de ontwikkeling van de buurt gefaseerd aangelegd en hebben een stedelijke functie en uitstraling. Ze liggen alle drie langs de Hoofdstraat en verbinden de buurt met de omgeving; visueel en door de aanlanding van hoofdroutes.

De hoofdstraat

De hoofdstraat is een centrale as die de drie stedelijke plekken met elkaar verbindt, met Hogeschool Inholland in het hart van de buurt. De straat kent, zoals overal in de Sluisbuurt, een rijke differentiatie aan setbacks van de hoogbouw ten opzichte van de rooilijn en heeft in de plint allerlei commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Dit creëert een aangename voetgangersroute van de tramhalte tot het Sluispark en bevordert de bereikbaarheid van (dagelijkse) voorzieningen voor de voetganger.

Dwarsstraten

Door de relatief hoge bebouwing langs de smalle straten ontstaat intimiteit en een hoogstedelijke sfeer. De dwarsstraten hebben een oost-west oriëntatie en volgen de richting van het Oostelijk Havengebied. Hiermee wordt de oriëntatie van het gebied op het centrum van de stad versterkt. Alle straten komen uit op de dijk aan de westrand. Het omliggende water van het IJ is op deze manier ook voelbaar in de woonstraten binnen het gebied.

Waternetwerk

Het systeem van Waterbassin en watergangen kent geen doodlopende uiteinden, dat is essentieel voor de doorstroming en waterkwaliteit van de Sluisbuurt.

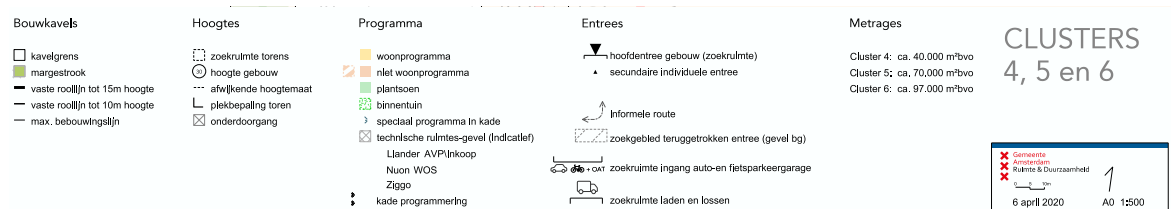
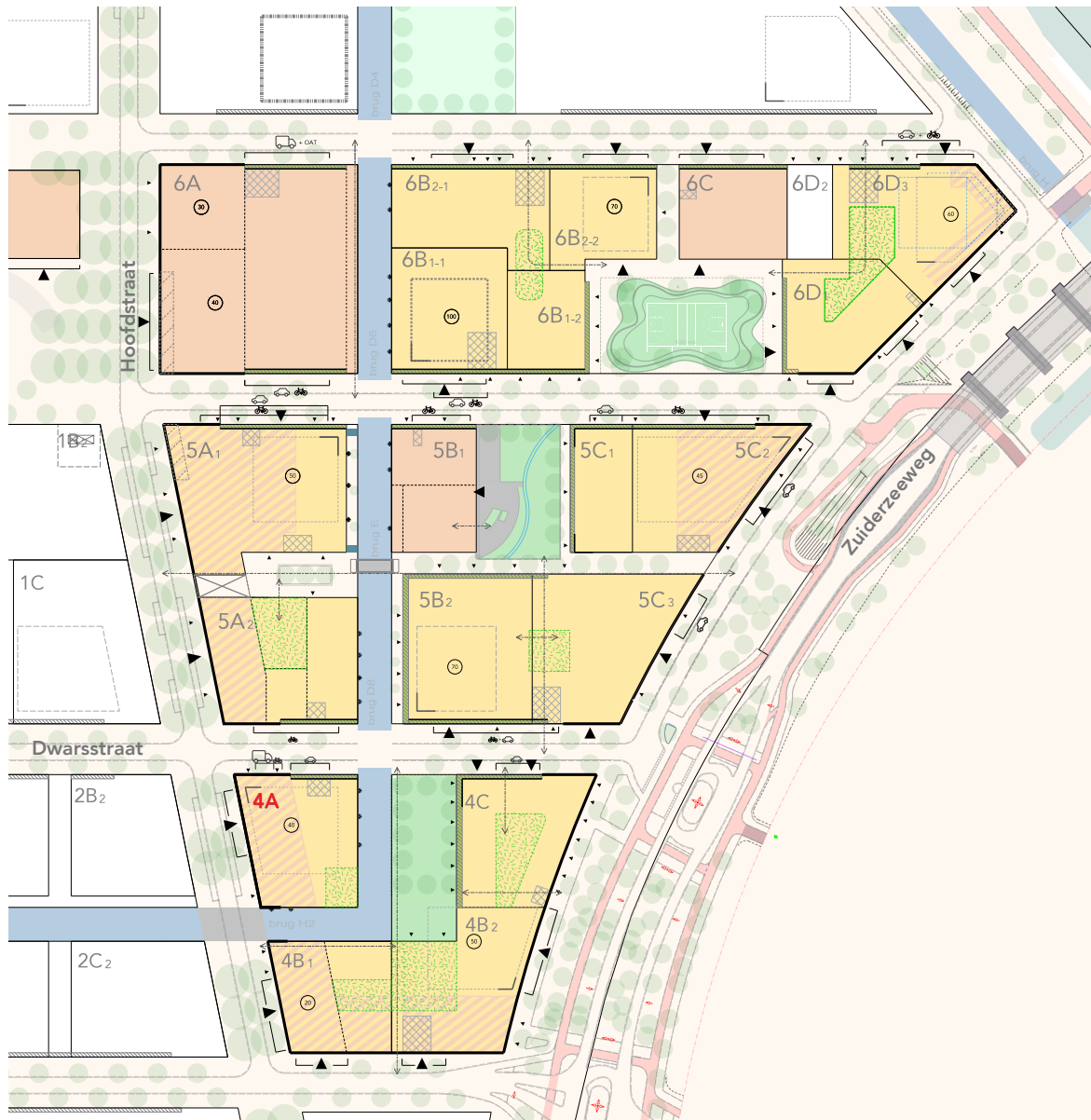
De watergangen zijn opgenomen in de blokken. Langs het binnenwater zullen voornamelijk verticale, stedelijke kades voorkomen, maar het profiel kan op verschillende wijzen worden ontwikkeld, variërend van blok tot blok. Hier en daar kan een groene oever gevormd worden, bijvoorbeeld door plaatsing van een plantsoen aan het water.

Plantsoenen

In elk cluster wordt een openbaar plantsoen van formaat ingericht. Dat is essentieel in een stedelijk milieu. De plantsoenen met geclusterde voorzieningen (o.a. scholen en buurtcentra) zijn aan elkaar gekoppeld door een secundair voetgangersnetwerk, dat via kades, tussenstraten, stegen en poorten aan het hoofdraamwerk verbonden is.

De stedelijke huishoudens zijn aangewezen op voorzieningen, waaronder plantsoenen en speelplekken, in de buurt. De plantsoenen dragen bij aan een prettige, gezonde woon- en leefomgeving.

Figuur 5.
Clusterkaart
eerste kwadrant.
Kavelpaspoort
is leidend m.b.t.
ruimtelijke rand-
voorwaarden



2.2 Opzet zuidoostkwadrant

De volgorde van ontwikkeling in de Sluisbuurt is zo georganiseerd dat de naastgelegen bewoonde gebieden en bestaande voorzieningen goed op elkaar aansluiten en voor elkaar van toegevoegde waarde kunnen zijn. Ook qua bereikbaarheid wordt er rekening gehouden met een gunstige doorstroom tijdens en na de bouw (zie hoofdstuk 6 Leefbaarheid).

Ruimtelijke opbouw

Het zuidoostkwadrant bestaat uit de clusters 4, 5 en 6 en vormen samen de eerste fase van de Sluisbuurt met een beoogde bouwstart medio 2021. In de clusterkaart (figuur 5) is te zien hoe de plinten van de bebouwing reageren op de openbare ruimte. Zo zijn de entrees van (grondgebonden) woningen met geveltuinen en de parkeergarages voornamelijk gesitueerd aan de dwarsstraten. Hierdoor is het mogelijk om de plinten van de hoofdstraat en langs de Zuiderzeeweg zo veel mogelijk een transparante en levendige invulling te geven. Hier wordt in hoofdstuk 3 'Ambities kavel 4A' dieper op in gegaan.

Programmatische invulling

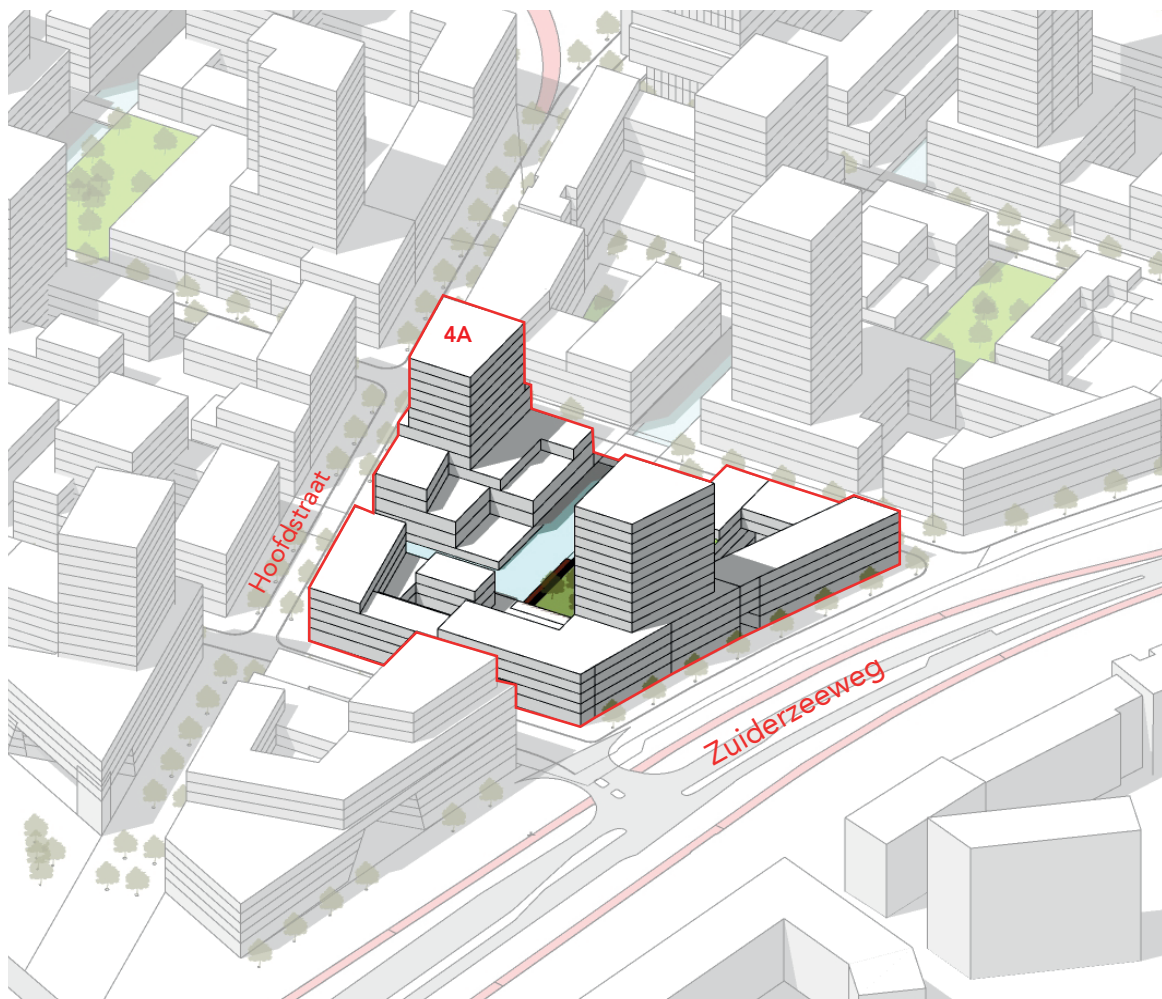
Elk cluster in het zuidoostkwadrant kent een gemengd woonprogramma van sociale woningbouw (waaronder studenten en jongerenwoningen, 6B2 en 5A2), middensegment en vrije sector. Ook is er ruimte voor CPO (o.a. 5C1).

De voornaamste voorzieningen zijn de hogeschool Inholland als katalysator voor de gebiedsontwikkeling kavel 6A), een supermarkt (5A1), winkels en kleinschalige bedrijven/dienstverlening in de plinten van de hoofdstraat en een alles-in-één school (5B1). Ook is er ruimte voor een bedrijfsverzamelgebouw en wordt de realisatie van een multifunctioneel gebouw (6C) onderzocht. Kavel 6D2 is een flexibel kavel waar op korte termijn niet wordt gebouwd om in de toekomst te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen.

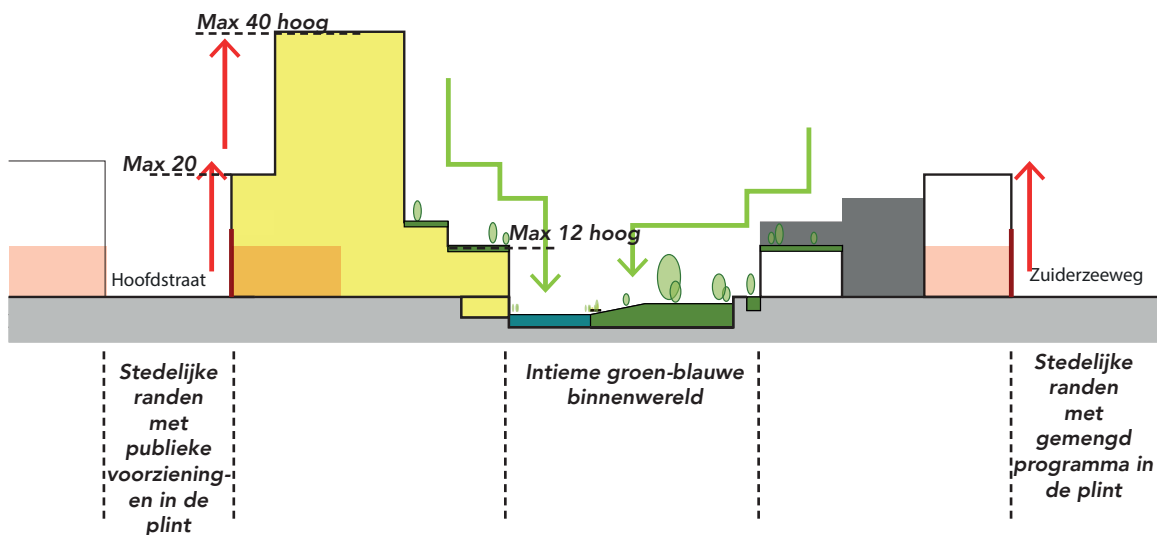
Wat betreft parkeren wordt voornamelijk ingezet op minimaal autogebruik, duurzame alternatieven (bv. elektrisch of gedeeld vervoer) en dubbel gebruik in openbaar toegankelijke garages (o.a. 6A).

Het kavelspecifieke programma wordt in hoofdstuk 4 'Kavelregels' nader toegelicht.

Figuur 6.
Cluster 4 in de
directe omgeving
(voorbeeldverka-
veling)



Figuur 7.
Cluster 4 ruimtelij-
ke concept: stede-
lijke randen (rood)
aan de buitenkant
en intieme binnen-
wereld (groen) aan
de binnenkant van
het cluster.



2.3 Cluster 4

Cluster 4 is gelegen in de zuidoostelijke hoek van het eerste kwadrant en vormt de entree van het gebied. Het cluster ligt namelijk tussen de twee belangrijke ontsluitingswegen van de buurt, aan de noord- en zuidzijde. Daarnaast zal cluster 3 (ten zuiden) pas in een veel later stadium gerealiseerd worden. Dit betekent dat de zuidzijde van cluster 4 gedurende lange tijd het gezicht is van de buurt.

Stedelijke randen vs. intieme binnenwereld

Met de twee ontsluitingswegen (noord en zuid) en de hoofdstraat aan de westzijde is het cluster omgeven door drukte en levendigheid. Voornamelijk langs de zuidwestelijke rand is er ruimte voor publieke functies in de plint. Ook zijn er twee zoekgebieden voor torens, van maximaal 40 en 50 meter hoogte. De oostzijde van het cluster grenst aan de Zuiderzeeweg en is auto-luw, ingesloten tussen de twee ontsluitingswegen.

In contrast tot de stedelijke randen van het cluster is er een groen-blauwe binnenwereld. Het cluster wordt namelijk doorsneden door het binnenwater, met hieraan een openbaar plantsoen. Deze ruimte vormt het hart van het cluster, een intieme binnenwereld, met een aangenaam woon- en verblijfsklimaat.

Diversiteit en samenhang

Cluster 4 is relatief compact in vergelijking tot de andere clusters in de buurt. Toch kent het een grote diversiteit in randen, bebouwingstypologie, korrel en programma. De samenhang wordt geborgd door de gemeenschappelijke binnenwereld van lagere bebouwing (verspringingen t.b.v. bezonning), daktuinen en informele routes.

Programma

De programmatische verdeling per kavel is als volgt:

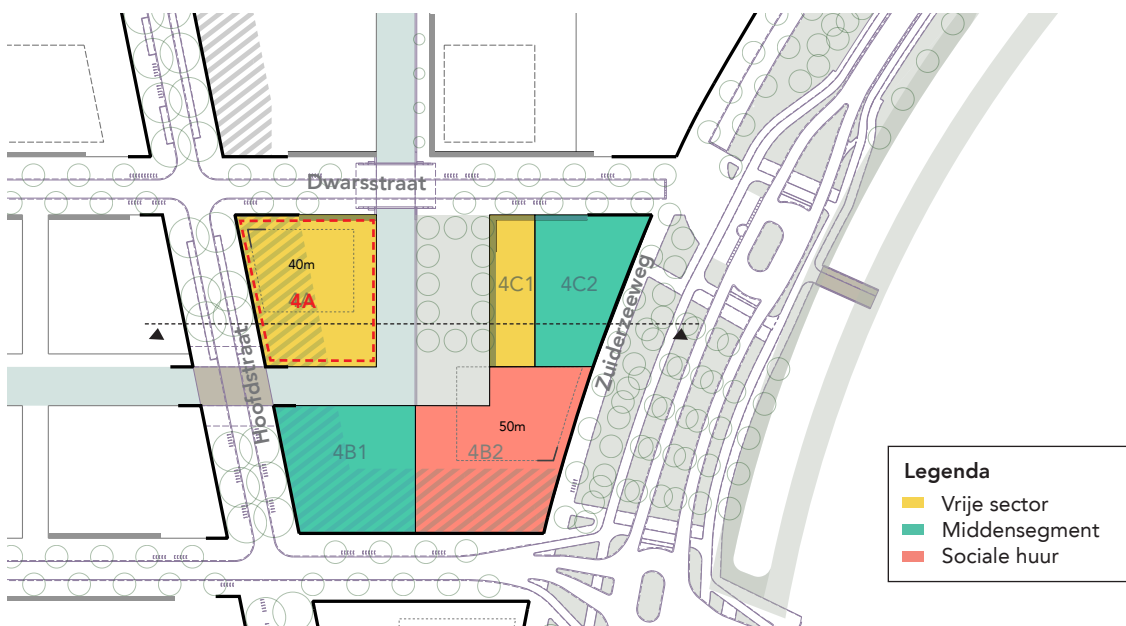
Kavel 4A: Gemengd programma van vrije sector woningen met een woontoren en een plint met ruimte voor detailhandel, kleinschalige bedrijven/ dienstverlening en de mogelijkheid voor een eigen parkeergarage.

Kavel 4B1: Gemengd programma van middensegment koopwoningen. In de plint ruimte voor detailhandel, kleinschalige bedrijven/ dienstverlening.

Kavel 4B2: Sociale huurwoningen, met in de plint ruimte voor maatschappelijke voorzieningen.

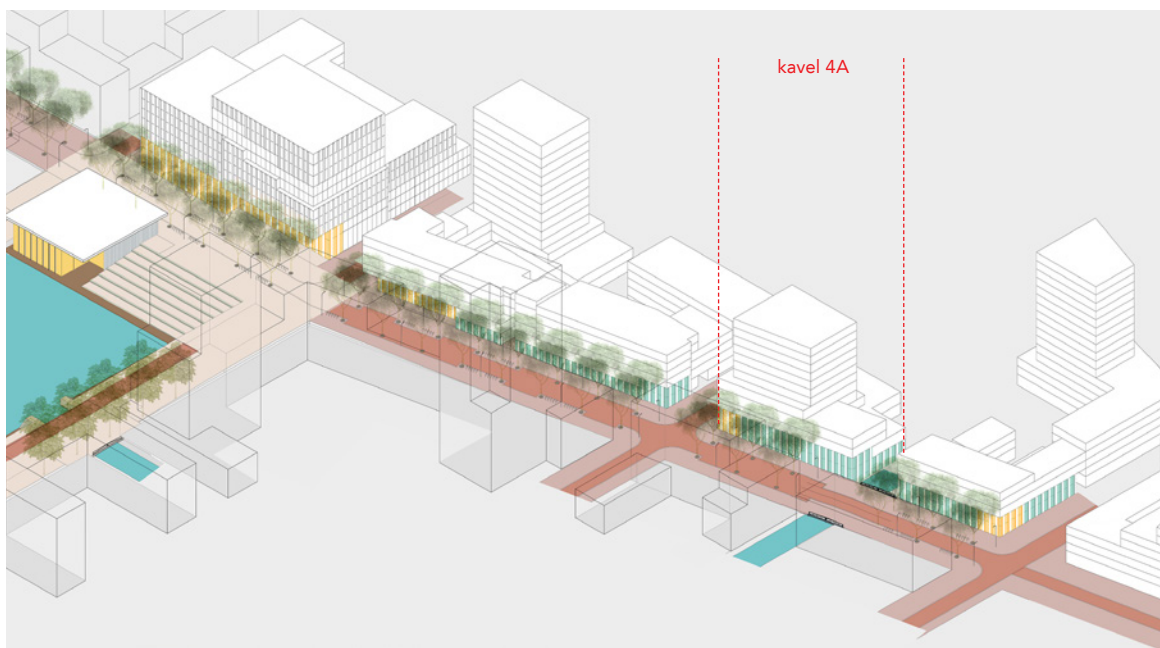
Kavel 4C1: Vrije sectorwoningen, Collectief Opdrachtgeverschap (CPO).

Kavel 4C2: Gemengd programma, met middensegment huurwoningen en ruimte voor bedrijven/dienstverlening.



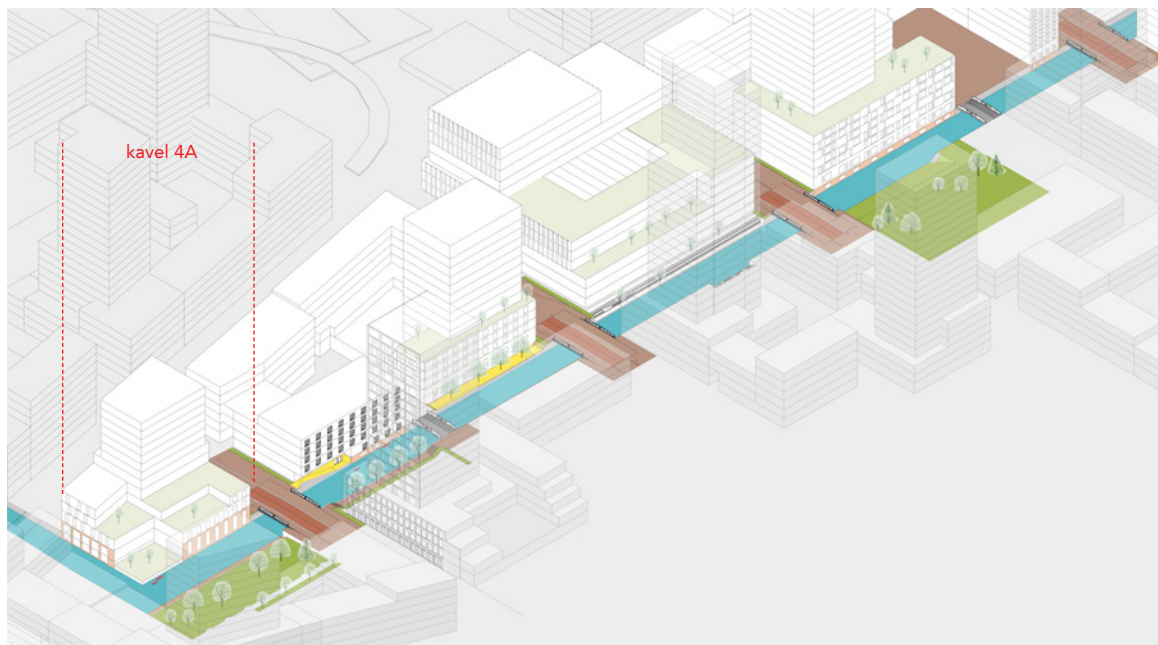
Figuur 8.
Programmatische
verdeling cluster 4

Figuur 9.
Principe van
de hoofdstraat
met plinten die
interacteren
met de openba-
re ruimte



Figuur 10.
Sfeerimpressie
van de Hoofd-
straat



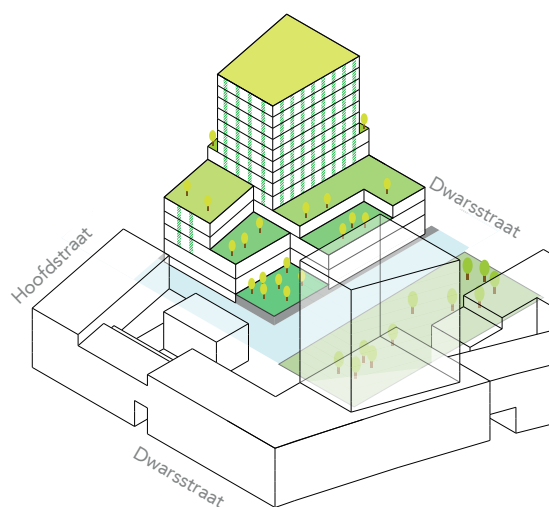
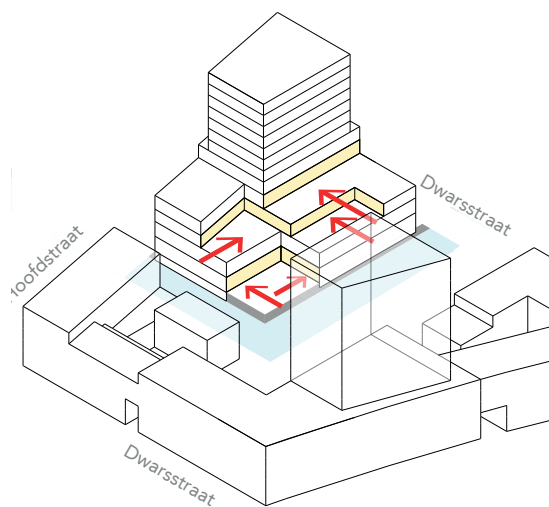


Figuur 11.
Principe van het
waternetwerk
met variërende
kaderanden en
ruimtes

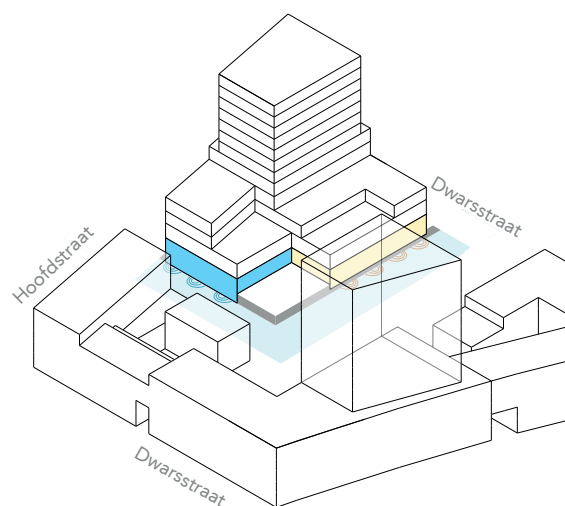
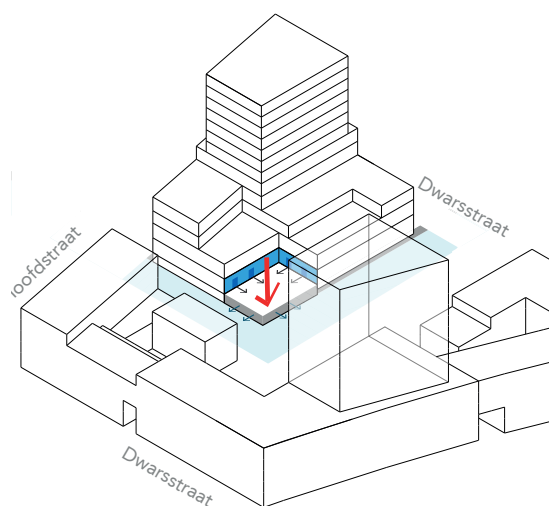


Figuur 12.
Sfeerimpressie
van het waternet-
werk

Figuur 13.
Binnenwereld:
 terugspringing
 vanaf het water
 en een groen ter-
 rassenlandschap.



Figuur 14.
Hoeksteen aan
**het water: stede-
 lijke buitenruimte**
en kadeprogram-
ma in de plinten.



Figuur 15.
Referenties aan-
sluiting op de
binnenwereld.



3

Ambities kavel 4A

Kavel 4A is gepositioneerd aan de hoofdstraat, en biedt daarmee ook ruimte aan commerciële voorzieningen in de plint. De toren is bestemd voor vrije sector woningen.

Er wordt getenderd op natuurinclusief bouwen, energie, ruimtelijke kwaliteit en optiebod. De selectie vindt plaats op basis van de criteria zoals vermeld in de selectiebrochure, waarin ook tekstuele uitleg van de ambities en de visie zijn terug te vinden. Dit hoofdstuk beschrijft welke aspecten van belang zijn, met enkele suggesties die de beoogde ambities verbeelden. De architect is vrij om een eigen invulling te geven zolang de doelen, zoals beschreven in dit hoofdstuk, in acht genomen worden.

3.1 Natuurinclusief gebouw

De ligging van kavel 4A, aan twee zijden omgeven door water met een plantsoen aan de overzijde, biedt een unieke verbinding met het gevarieerde flora- en fauna netwerk in de Sluisbuurt. Dit brengt kansen met zich mee voor biodiversiteit en natuurinclusief bouwen aangaande het daklandschap, gevels en kades. Ook spelen een doordacht beheerplan en de integraliteit met de architectuur van het gebouw een grote rol in het totaalbeeld. Duurzaamheidsmaatregelen dienen geïntegreerd te zijn in het ontwerp van het gebouw, als een architectonisch geheel. Zie hoofdstuk 5 voor een nadere uitwerking van het thema natuurinclusief bouwen.

Binnenwereld

Door het binnenwater wordt de kavel ruimtelijk afgescheiden van de rest van het cluster. Hierdoor krijgt de kavel eenzijdige oriëntatie. Hier sluit de kavel aan op de binnenwereld in volume en karakter: terugligging wordt toegepast waardoor er groene terrassen ontstaan. De terugligging komt tevens de bezonning ten goede. Het daklandschap in de Sluisbuurt wordt gezien als de 5e gevel van de gebouwen. Dakterrassen zijn zo ingericht dat deze intensief gebruikt kunnen worden door de bewoners (collectieve buitenruimtes) en een groene inrichting kunnen krijgen. Hiermee wordt interactie en levendigheid op verschillende hoogtes mogelijk gemaakt en wordt ingespeeld op het zicht op het daklandschap vanuit de gebouwen en torens.

Het daklandschap van kavel 4A doet mee in het groene karakter van de binnenwereld van het cluster.

Hoeksteen aan het water

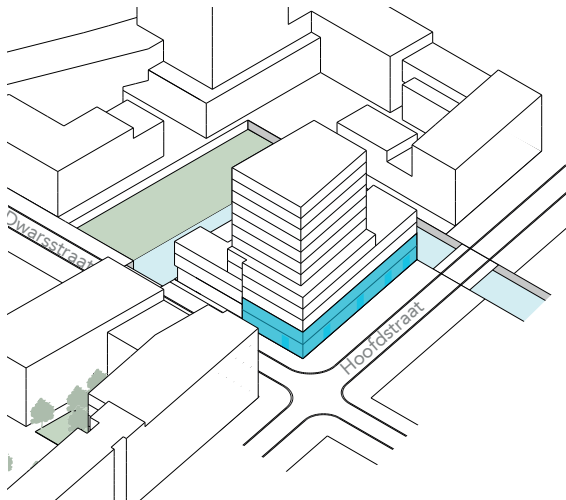
Kavel 4A is een van de drie kavels in de Sluisbuurt die aan twee zijden direct grenst aan het water; dit kavel is de eerste die ontwikkeld wordt. Wanneer het gebouw met de voeten in de gracht staat, dient de kade qua architectuur aan te sluiten op de rest van het gebouw (tevens onderdeel van toets supervisie). Wanneer het gebouw terugligt vanaf het water, wordt de kade uitgevoerd in aansluiting op de aangrenzende (openbare) kades zodat er eenheid ontstaat langs de waterranden. Hierbij wordt de materiaalkeuze ook afgestemd op de uitstraling van het gebouw. Het is wenselijk om de kademuur groen te ontwikkelen om de biodiversiteit te vergroten.

De zuidoosthoek van de kavel, onbebouwd terrein aan het water, is onderdeel van het terrassenlandschap en dient integraal met de bebouwing ontworpen te worden. Deze plek aan het water krijgt daarmee ook een groene invulling, met een gevarieerd beeld van planten en heesters tot bomen, voorkeur in hoogwaardig groen uitgevoerd. De zuidoosthoek ligt lager dan maaiveldniveau van de straat en biedt de mogelijkheid om dicht bij het water te komen.

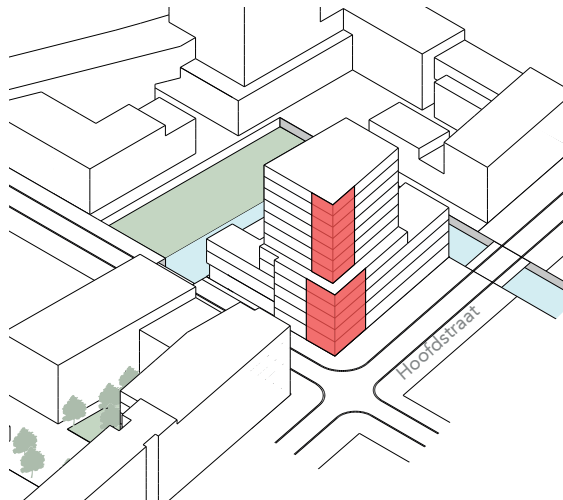
Naast het natuurinclusieve karakter heeft deze plek ook een stedelijk karakter. De buitenruimte kan namelijk gebruikt worden ten behoeve van de voorzieningen langs de hoofdstraat, zoals een terrasruimte aan de achterkant. Deze plek, gelegen aan de zonnige zijde, heeft de potentie om een aangename verblijfsruimte te worden. Ook zouden bewoners dit als natuurspeelplek kunnen gebruiken. Er wordt gestreefd naar een combinatie waarbij woon- en nietwoonfuncties beide toegang hebben tot de ruimte, zodat gebruik zowel overdag als 's avonds wordt gewaarborgd.

Vanwege het hoogteverschil is aansluitend aan deze ruimte programma mogelijk in een kelder of souterrain. Deze ruimtes vormen de wanden van de binnenwereld van het cluster en het uitzicht vanaf het openbare plantsoen.

Figuur 16.
Gezicht aan de
straat: aandacht
voor de plint en
de toren als on-
derdeel van de
onderbouw.



Plint: aansluiting op de plinten in de hoofdstraat, ruggegraat van de buurt, die de sfeer definiëren.



Hoek van het gebouw: cruciaal in de architectonische expressie van het gebouw en de samenhang tussen de onderbouw en de toren (zie ook Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt).

Figuur 17.
Referenties t.b.v.
de plint en de
hoek .



Figuur 18.
Referenties
natuurinclusief
bouwen (o.a. toe-
passing op daken
en terrassen).



3.2 Beeldkwaliteit

Voor alle plinten in de Sluisbuurt geldt dat er aandacht besteed moet worden aan de overgang van de bebouwing naar de openbare ruimte.

Vanwege de ligging van de kavel aan de hoofdstraat en aan twee zijden grenzend aan binnenwater, wordt voor dit kavel speciale aandacht besteed aan de wijze waarop de programmering bijdraagt aan het optimaal benutten van deze locatiemarkers. De opgave ligt in slim gebruik van het contrast tussen stedelijke randen met publieke voorzieningen enerzijds en een intieme groen- blauwe 'binnenwereld' anderzijds. De diversiteit in het programma zorgt voor passende aansluiting bij de omgeving waardoor de relatie binnen-buiten het best tot zijn recht komt.

Kadeprogramma

In de plinten grenzend aan het water wordt kadeprogramma voorgesteld om de levendigheid aan de waterkant te stimuleren. De bebouwing direct grenzend aan het water wordt vormgegeven als straatgevel. Deze plinten vormen de wanden van de binnenwereld. Hier wordt nadrukkelijk de relatie met Voornamelijk de oostgevel, gelegen tegenover een verlaagd openbaar plantsoen aan het water, speelt een rol in de beleving van de buurt op ooghoogte. Hier is extra aandacht vereist aangaande de uitstraling van deze gevel en het (collectief) gebruik van de ruimtes aan het water, zowel overdag als 's avonds.

De opgave ligt in het slim gebruik maken van de te bebouwen ruimte aan het water, met speciale aandacht voor de invulling van de zuidoosthoek.

Gezicht aan de straat

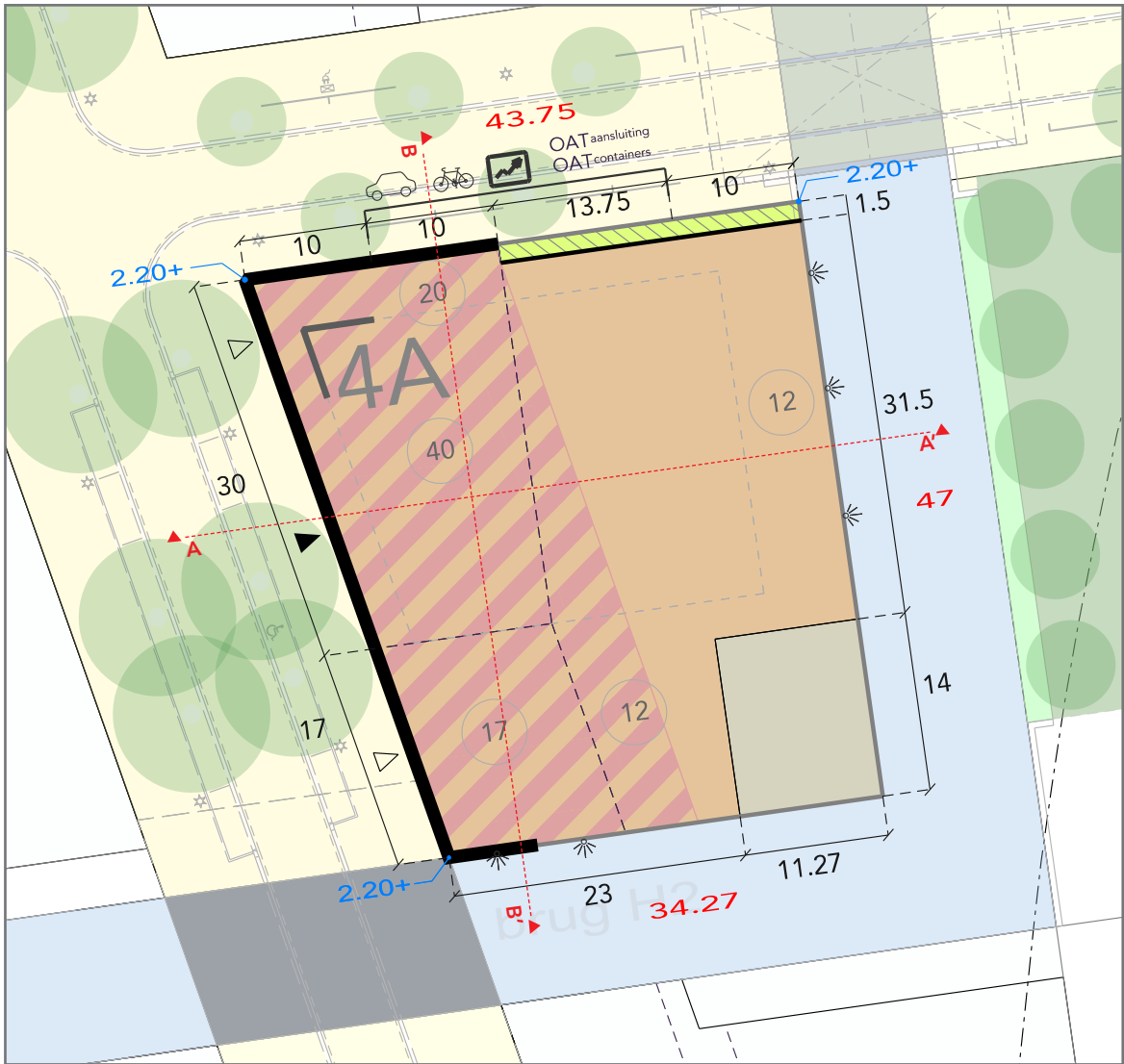
Samen met de andere gebouwen langs de hoofdstraat speelt kavel 4A een belangrijke rol in het creëren van een levendige sfeer in de entree richting de buurt. In de plint langs de hoofdstraat (westzijde) is er ruimte voor commerciële functies, zoals detailhandel en dienstverlenende bedrijvigheid.

Hier is de plint extra hoog, met een verscheidenheid aan functies (o.a. qua doelgroepen en dag-/nachtprogramma) dat bijdraagt aan de levendigheid op straat. Ook transparantie/openheid van de gevel, publieke- en collectieve ruimtes en entrees aan de straat spelen een belangrijke rol in de beleving op ooghoogte. De noordzijde van de kavel grenst aan de dwarsstraat. Hier is - in tegenstelling tot de hoofdstraat - wel ruimte voor entrees van garages en technische ruimtes, maar ook voor entrees van woningen en groene invulling van de margestrook (aansluiting openbaar - privé).

De relatieve kleine afmetingen van de kavel zorgen ervoor dat er een ensemble van bebouwing ontstaat. De toren vormt vanwege de geringe hoogte (relatief t.o.v. de onderbouw) een geheel samen met de onderbouw; dit zorgt voor rust en eenheid in de architectonische uitstraling. Wel ligt de toren terug ten opzichte van de straatgevel; deze is niet nadrukkelijk aanwezig in het straatbeeld, zoals alle torens in de Sluisbuurt. De torens in de Sluisbuurt zijn verder ook slank en alzijdig ontworpen. De opgestelde uitgangspunten en ambities uit het Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt dienen nagestreeft te worden.

N.B.: De toren van kavel 4A zal in de eerste fase van de planontwikkeling de eerste zichtbare toren zijn bij entree van het gebied. De integratie van duurzaamheidsmaatregelen met de architectuur van het gebouw verdient aan deze zijde daarom speciale aandacht.

Figuur 19.
Kavelpaspoort ka-
vel 4A met door-
snedes (figuur 21)
in rode belijning
aangegeven.



LEGENDA

- | | | | |
|--|--|--|--|
| | vaste rooilijn tot 15m | | zoekruimte entree autoparkeergarage, fietsparkeervoorziening en technische ruimtes |
| | vaste rooilijn tot 10m | | maatvoering |
| | kavelgrens 4A1 | | maximale bouwhoogte |
| | bebouwd | | afwijkende hoogtemaat |
| | onbebouwd uitgeefbaar terrein | | zoekruimte torens |
| | openbare ruimte | | plekbepaling toren (max 600m²) |
| | margestrook | | entree wonen |
| | zoekruimte niet-woonprogramma | | entree niet-woonfunctie |
| | wonen/werken georiënteerd op het water | | |

4

Kavelregels

4.1 Programma

Capaciteit

Het maximale volume van de kavel is 10.000 m² bvo bovengronds. De plint voorziet in commerciële voorzieningen en de toren is bestemd voor wonen.

Wonen

Het totale woonprogramma beslaat 60% tot 85% van het maximale programma van 10.000 m² bvo, incl. bergingen, ontsluitingswegen en eventuele gemeenschappelijke ruimten. De woningen zijn vrije sector koopwoningen. Er mogen maximaal 82 woningen gerealiseerd worden. Bij voorkeur worden er ook woningen gesitueerd aan de kade tegenover het plantsoen.

Niet-wonen

Op de begane grond en de eerste verdieping is de zone van 20 meter diepte vanaf de rooilijn van de hoofdstraat bestemd voor niet-woonfuncties (zie kavelpaspoort op p.20). De plint voorziet in ieder geval in detailhandel. Kleinschalige bedrijven/dienstverlening kunnen ook op de eerste verdieping een plek krijgen.

4.2 Bouwregels

Kavelgrenzen

De bouwkavel (1.833,5 m²) heeft een te bebouwen oppervlak van 1.640 m². Onbebouwde delen van de kavel zijn de 1,5 meter margestrook aan de dwarsstraat en de binnentuin grenzend aan het water (zie figuur 19). In bijlage 1 is een kaart opgenomen met de coördinaten van de kavel met aanduiding van de genoemde onbebouwde delen.

Rooilijnen

De rooilijn aan de hoofdstraat is verplicht tot een hoogte van 15 meter en de rooilijn in de dwarsstraat is verplicht tot een hoogte van 10 meter. Aan de zuidzijde, langs het binnenwater, krult de rooilijn van de hoofdstraat minimaal 10 meter de hoek om.

Margestrook

Aan de dwarsstraat ligt een margestrook van 1,5 meter vanaf de rooilijn. Deze wordt ingezet voor de overgang van gebouw naar openbare ruimte en mag zowel boven- als ondergronds niet bebouwd worden.

De margestrook kan gebruikt worden ten behoeve van het overbruggen van hoogteverschillen tussen maaiveld en gebouw, voor maximaal één meter boven aanliggend maaiveld. Daar waar geen ontsluiting van het gebouw plaatsvindt, is volle grond aanwezig en moet de margestrook zo groen mogelijk ingericht worden.

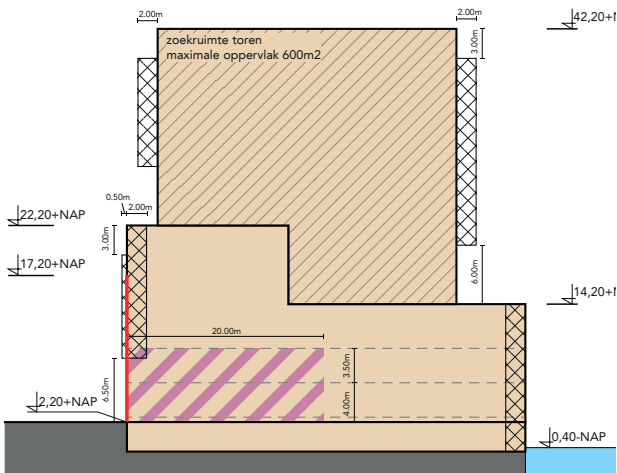
Bouwhoogte

In figuur 19 zijn vier verschillende maximale bouwhoogtes aangeven. Alle bouwhoogtes zijn vanaf maaiveldniveau (+2.20 NAP) gerekend. De maximale hoogte in de hoek van de hoofdstraat en de dwarsstraat is 20 meter, voor de hoek van de hoofdstraat en het binnenwater geldt maximaal 17 meter en de toren heeft een maximale bouwhoogte van 40 meter. Voor het overig te bebouwen terrein (oostzijde) geldt maximaal 12 meter bouwhoogte.

Figuur 20.
Maximale
bouwoppervlak
conform kavel-
paspoort (vanaf
noordwestelijk
hoek)



Figuur 21.
Doorsneden van
de bouwenvelop
(zie kavelpas-
poort)



Doorsnede A-A'

Doorsnede B-B'

Onderbouw

Zoals hiervoor genoemd, kent de onderbouw verschillende maximale bouwhoogtes. Deze verspringingen zorgen voor contrastwerking tussen het volume van de toren en de onderbouw en maken tevens lichttoetreding mogelijk tot aan de voet van de toren. De terrassen die hierdoor gevormd worden, worden bij voorkeur zo veel mogelijk met hoogwaardige groen uitgevoerd (zie 'Daken en dakterrassen').

Toren

De torens in de Sluisbuurt zijn een bijzondere en kenmerkende verschijning en dienen daarom met aandacht ingepast te worden. Eisen die voor de toren van kavel 4A gelden, zijn als volgt:

- De toren heeft een maximale footprint van 600 m² bvo per bouwlaag.
- Boven de 20 meter ligt de toren drie meter terug uit de rooilijn.
- De toren zal worden getoetst op de uitgangspunten zoals beschreven in het Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt (zie hoofdstuk 3 en bijlage 9).

Plinten

Voor de plint aan de hoofdstraat gelden de volgende eisen:

- De begane grond heeft een bruto hoogte van minimaal 4 meter.
- In een zone van minimaal 15 meter diep vanaf de rooilijn is het niet toegestaan om kelders en souterrains boven het maaiveld uit te laten steken.
- Het gebouw heeft een gemengd programma van wonen en commerciële voorzieningen. Bij voorkeur weerspiegelt de plint deze mix.
- De hoek hoofd- en dwarsstraat krijgt een bijzondere uitstraling en dient in dubbele hoogte uitgevoerd te worden.
- De hoofdentree van de toren en lobby's dienen in dubbele hoogte uitgevoerd te worden.
- De plint heeft een uitnodigend en open (transparant) karakter. Blinde gevels moeten worden voorkomen. Er wordt gebruik gemaakt van 'niet spiegelend glas'.

De plint aan de dwarsstraat biedt ruimte voor gebouwgebonden voorzieningen grenzend aan de margestrook, zoals ingangen naar het fietsparkeren en eventueel naar functies aan de achterzijde van

de kavel. Eisen die worden gesteld ten aanzien van de overige plinten (niet aan de hoofdstraat):

- Begane grond heeft een bruto hoogte van minimaal 3,50 meter.
- Levendig programma aan de plint, waar mogelijk. Blinde gevels (o.a. ten gevolge van technische ruimtes en ingangen van garages) moeten worden beperkt.

Balkons en loggia's

Balkons zijn vanaf de derde bouwlaag toegestaan, en gewenst. Aan de hoofdstraat zijn loggia's mogelijk vanaf de tweede verdieping en kunnen maximaal 0,5 meter vanaf de rooilijn uitkragen; balkons zijn hier niet toegestaan. In de dwarsstraat is het straatbeeld minder strak en is er meer ruimte voor plasticiteit in de gevel; hier mogen de balkons maximaal twee meter buiten de rooilijn uitsteken. Boven de gracht zijn uitkragende bouwdelen niet toegestaan; hier geldt verder geen verplichting voor terugligging.

Daken en dakterrassen

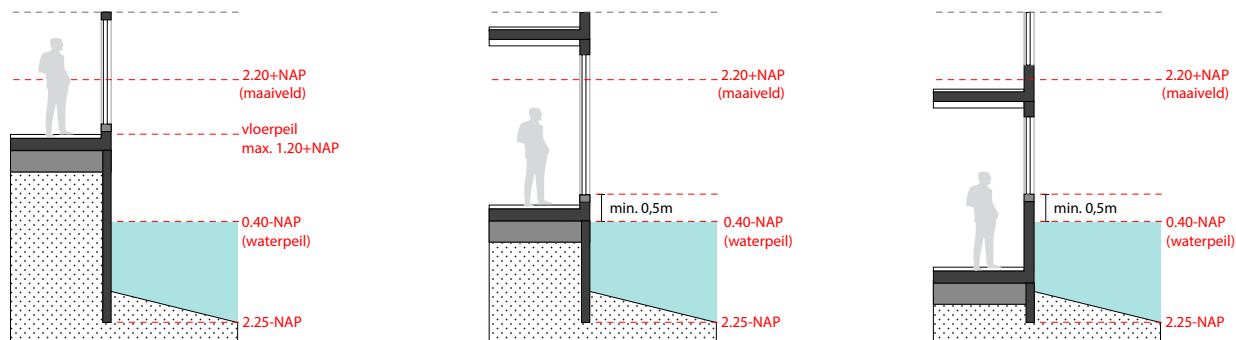
Het daklandschap, gevormd door de verschillende hoogtes binnen de bouwvelop, wordt beschouwd als een vijfde gevel. Eventuele dakopbouwen dienen uit het zicht onttrokken te worden, zowel vanaf het maaiveld als vanaf hogere, omliggende bebouwing.

Van het daklandschap tot 30 meter is minimaal 30% oppervlakte met hoogwaardig groen ingericht en draagt bij aan een prettig leefklimaat van de omliggende bebouwing. Daken, voornamelijk vanaf 30 meter en hoger, zijn daarnaast ook geschikt voor energieopwekking (bv. PV-panelen).

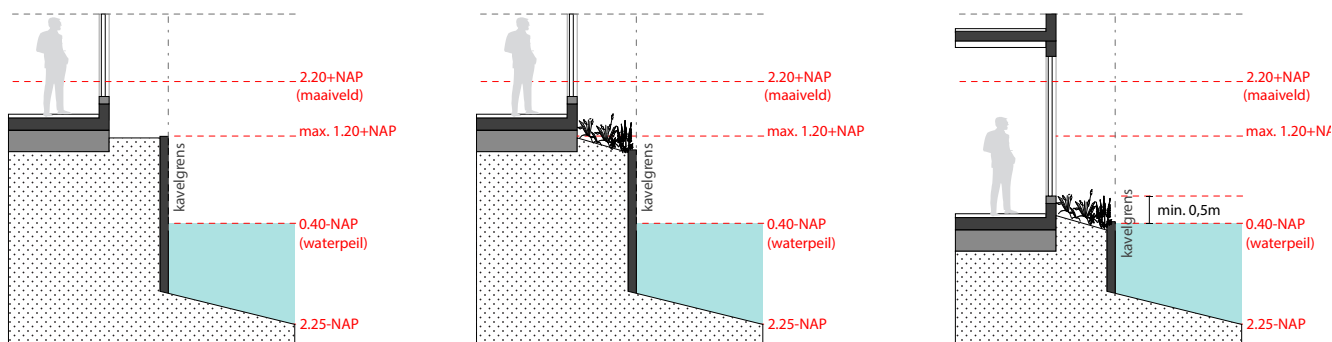
Souterrain en kelders

Souterrainoplossingen ten behoeve van wonen of werken mogen één meter boven maaiveld uitsteken tot aan de rooilijn en worden meegerekend in de vierkante meters bvo bovengronds. Openingen aan het water dienen minimaal 0,50 meter boven waterpeil geplaatst te worden. Kelders mogen maximaal 0,5 meter boven maaiveld uitsteken en worden niet meegerekend in het totaal aantal vierkante meters bvo. Kelders die tot maximaal één meter boven maaiveld uitsteken, liggen vijf meter terug uit de rooilijn en worden wel meegerekend in de bovengrondse vierkante meters bvo die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

Figuur 22.
Bouwen aan het water



Bouwen direct aan het water: Het vloerpeil dient niet hoger dan 1.20+NAP te liggen. Openingen aan het water dienen minimaal 0,5 meter boven waterpeil (0.40-NAP) geplaatst te worden.



Terugligging vanaf water: Terugligging vanaf kavelgrens is toegestaan mits de ruimte direct aan het water niet hoger dan 1.20+NAP ligt. Het programma aan de waterkant dient geplaatst te worden in een ruimte van minimaal 5 meter diepte.

Figuur 23.
Voorbeelduitwerking kavel 5A1 Sluisbuurt m.b.t. programmering aan de kade.



Bouwen aan het water

De zuid- en oostkant van de kavel grenzen direct aan het water. De gracht wordt niet beschouwd als de achterkant van het gebouw. Voor dit gebouw-deelte gelden de volgende eisen:

- Er is geen rooilijn dus het gebouw kan (deels) terugliggen vanaf de kavelgrens.
- Een blinde (kade)muur dient ook hier te worden voorkomen.
- Het hoogteverschil tussen maaiveld (2.20+NAP) en het water (0.40-NAP) dient overbrugd te worden in de vorm van een extra laag of extra hoogte die bij kan dragen aan een bijzondere typologie. Aan het water dienen de functies minimaal één meter lager dan maaiveld te liggen (niet hoger dan 1.20+NAP). Deze ruimtes hebben een minimale diepte van vijf meter.
- Openingen aan het water (o.a. ramen, ventilatie-openingen) moeten minimaal 0,50 meter hoger dan waterpeil geplaatst worden. Dit geldt ook voor programma met een vloerhoogte lager dan het waterpeil (zie figuren 28 en 29).
- Mocht de bebouwing terugliggen vanaf het water, dan dient het onbebouwde terrein direct aan het water niet hoger te liggen dan 1.20+NAP

Vanwege de nabijheid van kavel 4B1 aan de zuidzijde is hier de bezonning minder gunstig. Vandaar dat bedrijven/dienstverlening hier beter een plek kunnen krijgen dan woningen (zie figuur 26).

Aan de oostzijde van kavel 4A bevindt zich een verlaagd, openbaar plantsoen. Hier is zowel de bezonning als het uitzicht gunstig voor woonfuncties. De extra hoogte kan gebruikt worden voor een bijzonder woningtype (zie figuur 25).

Kademuur

De kademuur is onderdeel van de erfpachtkavel en dient integraal mee-ontworpen te worden met het gebouw. Technische eisen hiervoor zijn opgenomen in PvE Kademuren en oeverconstructies in bijlage 23. Bij voorkeur betreft het een groene kademuur (met kademuurbepanting). Definitie van een groene kademuur is dat de constructie van de muur zo is aangelegd dat zich groen kan ontwikkelen in de voegen van het metselwerk van de kademuur, of beter nog, om met voorbepanting te werken om direct resultaat te boeken. Er zijn inmiddels bewezen mortelspecificaties en constructiemogelijkheden.

Steigers

De kademuur mag niet voorzien worden van steigers. Ook mogen er geen aanmeerplekken (of voorzieningen daarvoor) gefaciliteerd worden (zowel op uitgeefbaar terrein als in de openbare ruimte).

Geluid

Er wordt in hoge dichtheid gebouwd. Bij de uitwerking van het programma wordt rekening gehouden met het soort functies en de onderlinge relatie (voorkomen van galmen). Hierbij kunnen ruimtelijk ingrepen gebruikt worden om overlast te voorkomen. Denk aan oriëntatie van woningen, gebruik maken van geluidreducerende gevels, toepassen van groen op de kavel, etc.

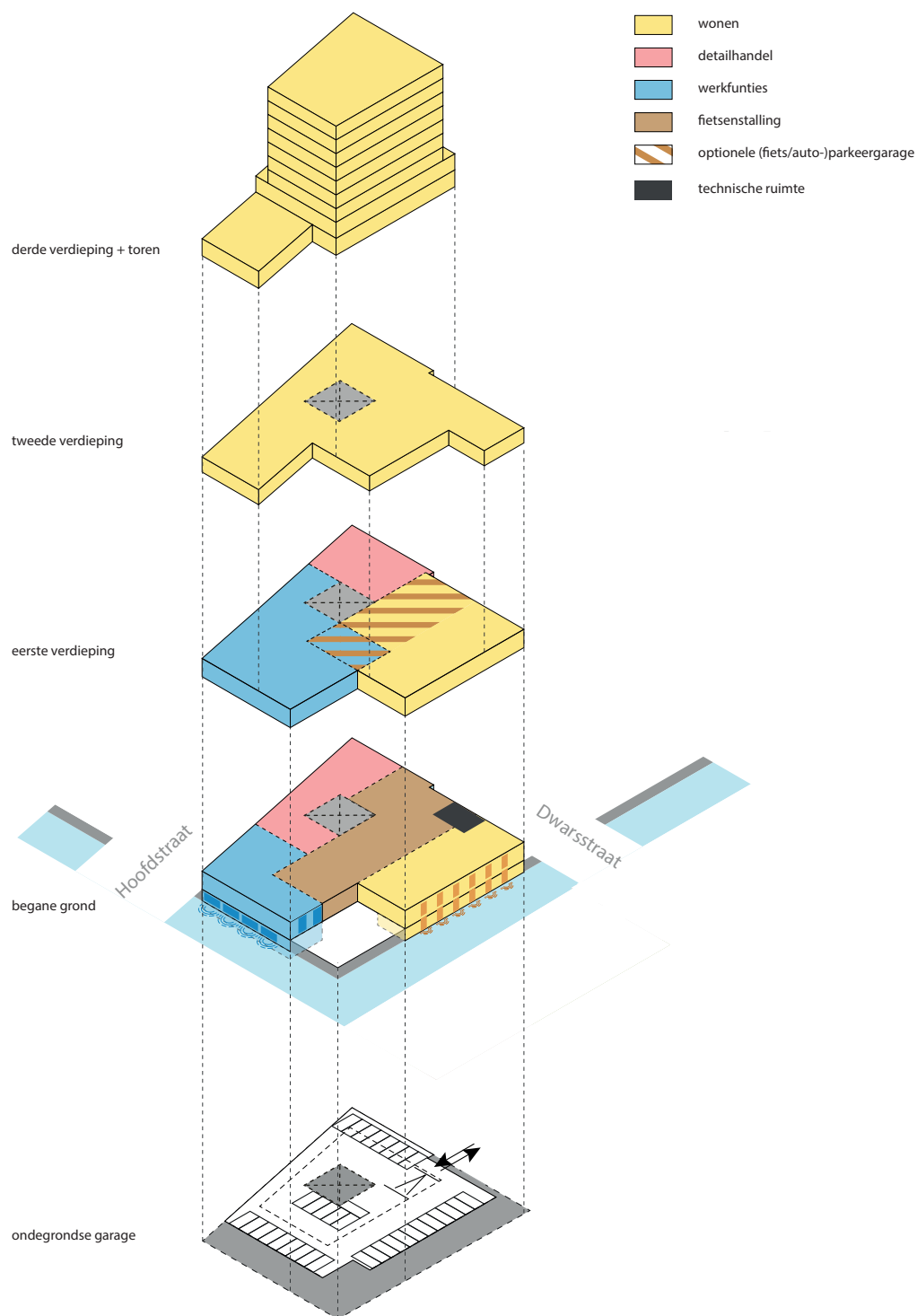
Ook het scheepvaartlawaaï dient betrokken te worden in het kader van goede ruimtelijke ordening. Waar nodig dient vanwege scheepvaartlawaaï extra gevelisolatie aangebracht te worden, zodat het binnenniveau van 33/35 dB bereikt wordt. Voor de stille zijde wordt geadviseerd een geluidbelasting op de gevel van maximaal 50dB toe te staan, zonodig dienen hiervoor maatregelen getroffen te worden.

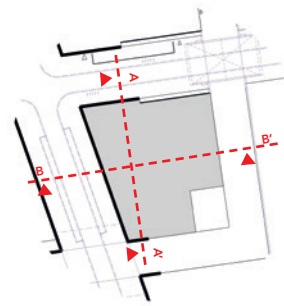
Voor informatie over hinder van wegverkeerlawaaï (ten gevolge van de Zuiderzeeweg) wordt verwezen naar het hogere waardenbesluit, dat is opgenomen in de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt. En naar het akoestisch onderzoek waarin staat waar de zones van de wegen liggen en welke blokken zijn beschouwd. Woningen moeten zijn voorzien van een stille zijde.

Gebouwgebonden voorzieningen

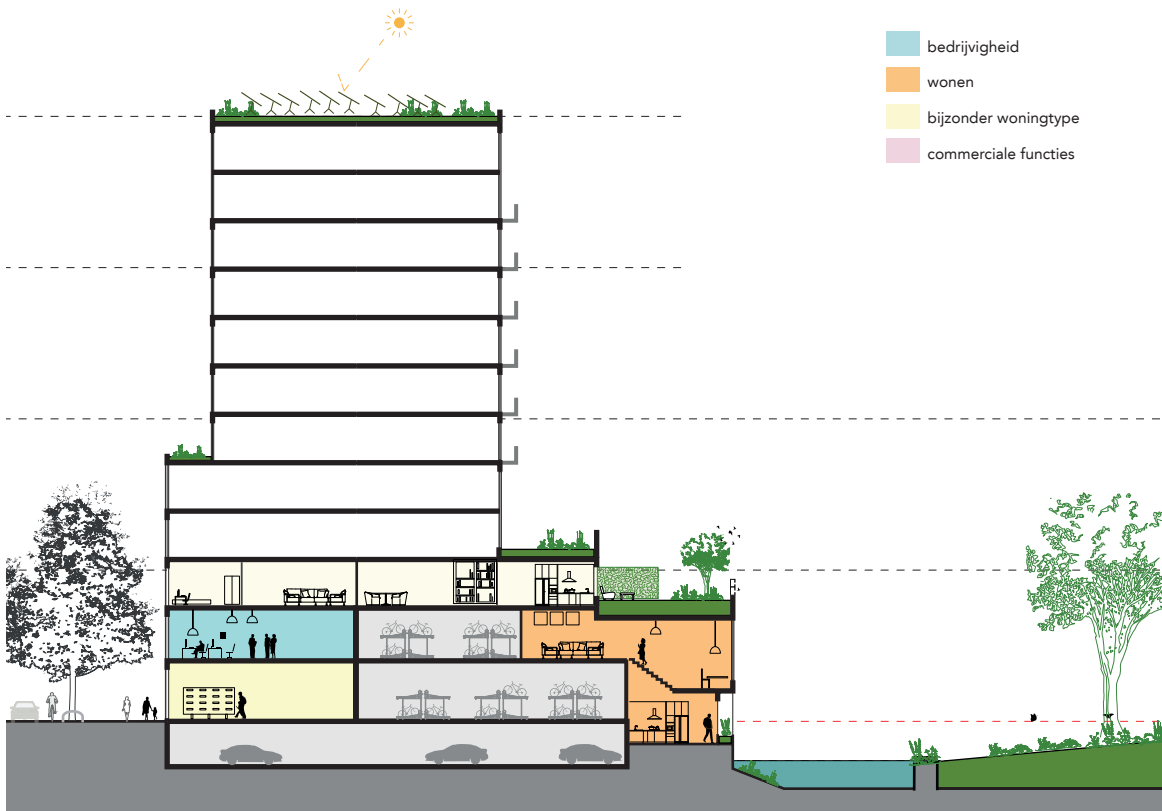
Alle gebouwgebonden voorzieningen dienen binnen de kavelgrenzen te worden gesitueerd. Naast technische installaties, die later besproken zullen worden, vallen hier ook zaken onder als: vetafscheiders, olieafscheiders, ontlastputten voor HWA, parkeergarage zuilen, hellingbanen, trappen, enz. Voor ingangen van serviceruimtes zoals trafo's, bergingen, opslagruimtes en ondergronds afvaltransport-serviceruimtes gelden dezelfde regels als de parkeergarage: deze zijn niet zijn niet toegestaan langs de hoofdstraat en liggen minimaal 10 meter uit de kadeliijn van de gracht. Tevens dienen deze ingangen minimaal 10 meter vanaf de rooilijn van de hoofdstraat te liggen.

Figuur 24.
Voorbeelduitwer-
king programma-
tische verdeling

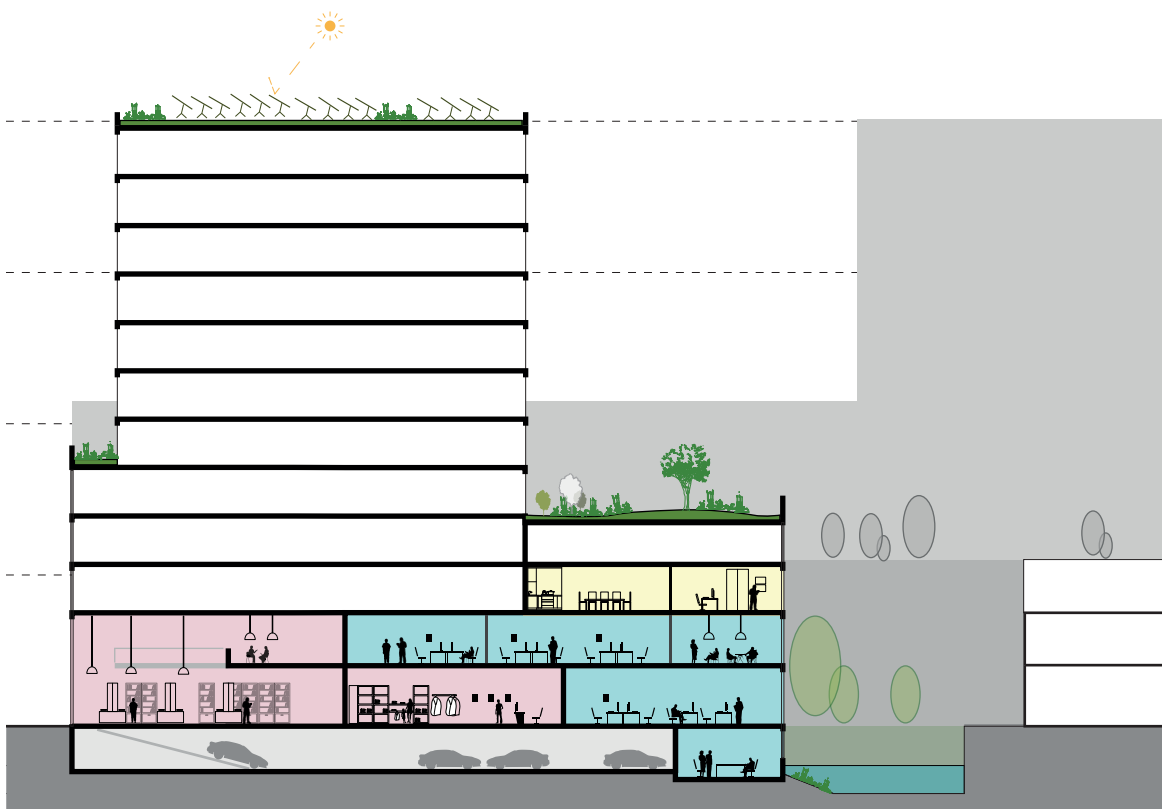




- bedrijvigheid
- wonen
- bijzonder woningtype
- commerciële functies

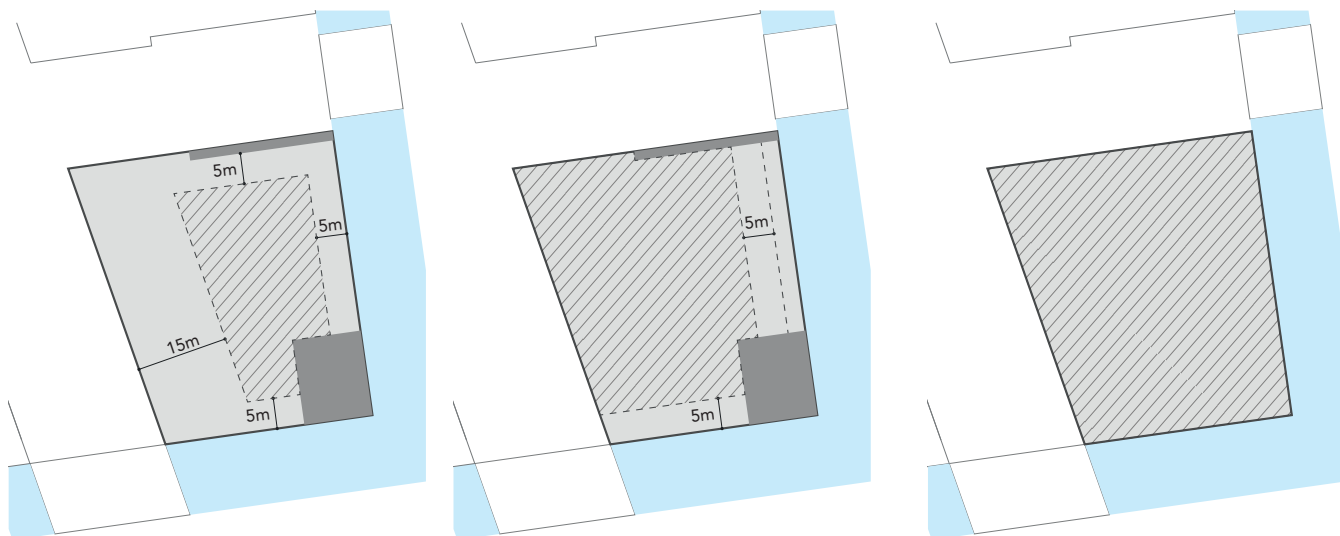


Figuur 25.
Voorbeeld doorsnede B-B' met wonen aan de waterkant



Figuur 26.
Voorbeeld doorsnede A-A' met bedrijvigheid aan de waterkant

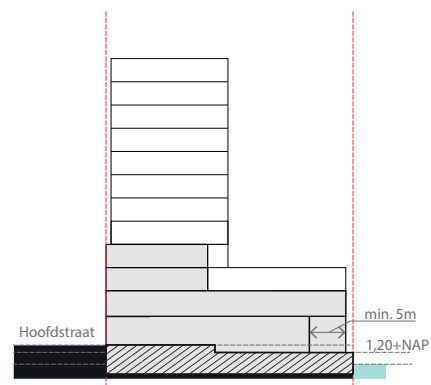
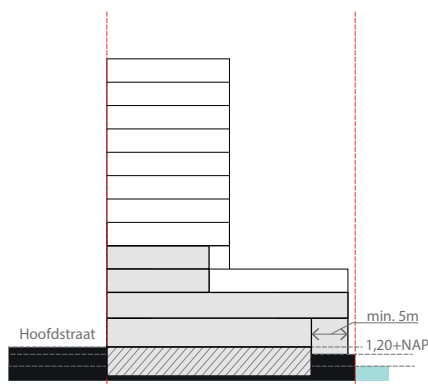
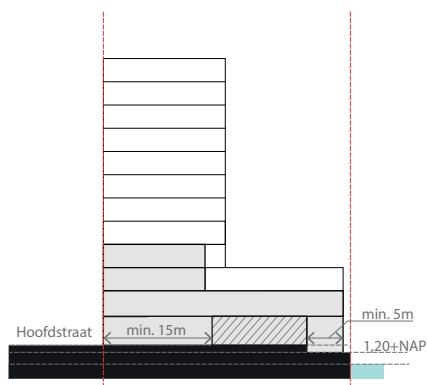
Figuur 27.
Parkeergarage-
grens



Zoekruimte bovengrondse/halfverdiepte parkeerprogramma. De parkeerbak ligt minimaal 15 meter terug t.o.v. rooilijn langs de hoofdstraat en ligt terug i.v.m. programma's die op water georiënteerd zijn (die moeten minimaal 5 meter diep zijn).

Zoekruimte ondergrondse parkeerprogramma (onder maaiveld). De parkeerbak loopt niet onder de margestrook en het uitgeefbare onbebouwde deel en ligt terug i.v.m. programma's die op water georiënteerd zijn (die moeten minimaal 5 meter diep zijn).

Zoekruimte ondergrondse parkeerprogramma (onder programma's aan het water). De parkeerbak loopt tot kavelgrens. Tevens mogen de ruimtes onder margestrook en het uitgeefbare onbebouwde deel opgenomen worden, mits intensieve gebruik van groene kan gewaarborgd worden.



4.3 Parkeren

De ontwikkeling van de Sluisbuurt is gericht op een autoluwe omgeving. De gebouwen in Sluisbuurt kennen een lage auto-parkeernorm en stimuleren nieuwe mobiliteitsconcepten. Er worden geen parkeervergunningen verleend voor bewoners en bedrijven in de openbare ruimte. Zie ook hoofdstuk 5 voor alternatieve mobiliteit in de Sluisbuurt (en elektrisch laden).

Fietsen en scooters

Voor het parkeren van fietsen en scooters, ook voor bezoekers, gelden de gemeentelijke normen. Zie voor nadere randvoorwaarden de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018 (bijlage 8). Het fietsparkeren voor bewoners (min. 3 fpp per woning), werknemers en bezoekers dient inpandig en gebruiksvriendelijk, opgelost te worden. Vanwege de beperkte ruimte in de (evt. ondergrondse) garage enerzijds en de toegankelijkheid voor fietsers anderzijds bevindt de fietsenstalling zich bij voorkeur op de begane grond. Mocht er gekozen worden voor een ongelijkvloerse oplossing, dan dient er een helling of trap, met goot, van een verhouding 1:6 te worden gerealiseerd om het gebruik te stimuleren. Op het kavelpaspoort (p.22) wordt een zoekruimte voor de entree aangeduid. Bij het ontwerp van de stalling moet ook ruimte gecreëerd worden voor scooters (minimaal 0,13 per woning, met aandacht voor ventilatie) en bijzondere modellen zoals bakfietsen, fietsen met kratten/kinderstoelen en elektrische fietsen (min.15% van het totaal aantal parkeerplekken).

Auto's

Het bouwen van een parkeergarage is ondergronds, half verdiept of bovengronds mogelijk. Mocht er gekozen worden voor een bovengrondse- of half verdiepte parkeergarage, dan ligt deze uit het zicht: minimaal 5 meter uit de rooilijn van het gebouw. Met het oog op plintfuncties geldt vanaf de hoofdstraat een minimale afstand van 15 meter en vanaf het water minimaal 5 meter. Mocht er gekozen worden voor een ondergrondse parkeergarage, dan zou de hele kavel kunnen worden gebruikt, mits er genoeg ruimte voor programma aan de kade (minimaal 5 meter) wordt gegarandeerd (zie figuur 27). Er geldt geen minimum voor het te realiseren aantal parkeerplaatsen, maar er zijn wel normen voor het maximum op kavel 4A:

- maximaal 0,3 parkeerplaats per woning $\leq 60 \text{ m}^2$
- maximaal 0,6 parkeerplaats per woning $> 60 \text{ m}^2$
- maximaal 1 per 125 m^2 bvo voorzieningen.

In totaal mogen op dit kavel maximaal 33 autoparkeerplekken worden gerealiseerd. Aangezien de ruimte voor de (evt. ondergrondse) parkeergarage beperkt is, kan ook gedacht worden aan toepassing van bijvoorbeeld dubbelgebruik of automatisch parkeren.

Ingangen van de gebouwde parkeervoorzieningen zijn niet toegestaan langs de hoofdstraat en liggen minimaal 10 meter uit de kade van de gracht. Op het kavelpaspoort (p.22) wordt een zoekruimte voor entree van parkeergarage aangeduid. De inrit van de parkeergarage, binnen de kavelgrenzen, een vlakstand van minimaal 5 meter te hebben in verband met de veiligheid van passerende voetgangers en fietsers.

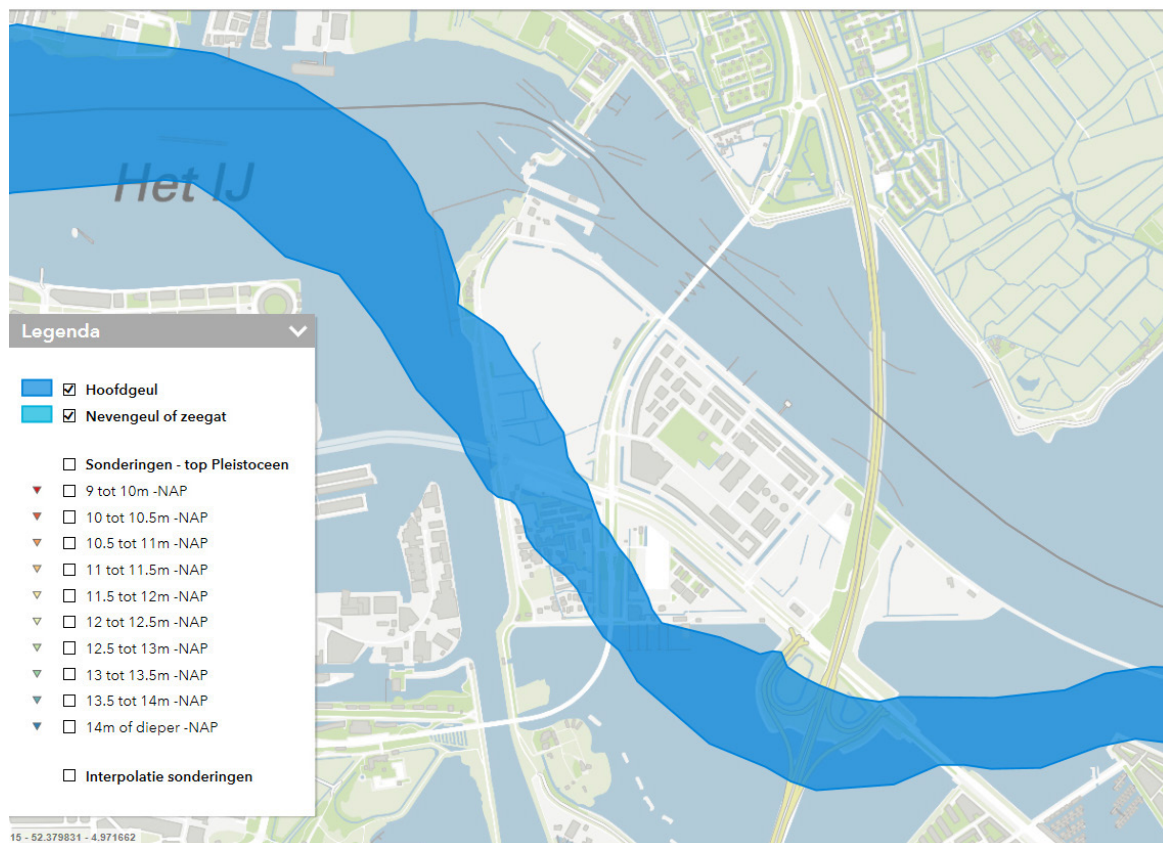
4.4 Openbare ruimte en techniek

Technische ruimtes en ondergrondse infrastructuur

Alle nuts- en energievoorzieningen, zoals elektriciteit, telecommunicatie, drinkwater, hemelwaterafvoer, afvalwaterafvoer en stadsverwarming die nodig zijn voor de kavel dienen te worden aangesloten op de distributienetten in de openbare ruimte. Technische ruimtes dienen indien mogelijk uitgeplaatst te worden naar de eerste verdieping zodat er ruimte ontstaat op de begane grond voor commerciële voorzieningen. In het kavelpaspoort is een zoekruimte aan de dwarsstraat opgenomen voor de situering van technische ruimtes.

Ten behoeve van ruimtebesparing wordt geadviseerd wordt om, indien mogelijk, slimme combinaties te maken van logistieke-, technische en serviceruimtes. Technische ruimtes voor huisaansluitingen moeten inpandig worden geïntegreerd. De posities en de afmetingen van de technische ruimtes en de huisaansluitingen moeten in een zo vroeg mogelijk stadium worden afgestemd met kabel- en leidingbeheerders en gemeente, om deze integraal onderdeel van het ontwerp van het gebouw te maken en passend te krijgen binnen het ontwerp van de openbare ruimte en kabel- en leidingen tracés. Daarbij moet o.a. rekening gehouden worden met de bomen in de straten; het ontwerp voor de openbare ruimte is leidend.

Figuur 28.
oergeul onder de
Sluisbuurt (bron:
amsterdam.nl)



De gemeente Amsterdam coördineert de ligging van de tracés in de openbare ruimte. De afstemming van de technische ruimtes en de huisaansluitingen dient plaats te vinden in de periodieke nutsoverleggen Sluisbuurt. In bijlage 7 is het PvE Technische ruimtes en ondergrondse infrastructuur opgenomen. Dit PvE geeft inzicht in de randvoorwaarden en technische eisen waaraan dient te worden voldaan ten behoeve van het goedkeuren van het vastgoedontwerp.

De eisen voor het ondergronds afvaltransport (OAT)-inzamelpunt staan in paragraaf 5.4.

Vattenfall

Naast gebouwgebonden installaties dient ook een wijkgebonden technische installatie in het gebouw te worden ingepast, namelijk een zogenaamde WOS/KOS ruimte van Vattenfall. Deze ruimte van 40m² (5x8m) biedt gelegenheid voor een warmte- en koudeoverdracht installatie waarop ook naastgelegen gebouwen kunnen worden aangesloten. Zie voor de positionering van deze technische ruimte het kavelpaspoort op pagina 20. Voor meer informatie en nadere afstemming dient contact opgenomen te worden met Vattenfall.

Voor een mogelijk WKO distributienetwerk en eventuele 'WKO-voorzieningen' van en naar het gebouw en/of andere gebouwen zal Vattenfall mogelijk gebruik moeten maken van de kelderruimte van het gebouw of van het perceel. De erfpachter dient hieraan mee te werken. Nadere afstemming hierover vindt plaats met de Gemeente en Vattenfall.

Ondergrondse constructies en grondwater

Om grondwateroverlast te voorkomen ten gevolge van ondergrondse constructies onder vastgoed en aan de ontwateringeis te voldoen, is vooraf een grondwatermodellering gedaan door het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam. Aan de hand van de resultaten zijn eisen geformuleerd. Kernuitgangspunt dat wordt gehanteerd bij ondergrondse constructies is dat er grondwaterneutraal wordt gebouwd, met andere woorden, er mag geen opstuwing of verhoging van het grondwaterpeil ontstaan.

Om ondergrondse constructies in de context van de Sluisbuurt te plaatsen, moet gedacht worden aan (parkeer)kelders, oeverconstructies en strookfunderingen. Voor genoemde constructies zijn eisen en maatregelen geformuleerd waaraan het vastgoedontwerp dient te voldoen. Het PvE

Ondergrondse constructies en grondwater is terug te vinden in bijlage 6. Het definitief ontwerp dient een zodanige diepgang te hebben dat deze eisen kunnen worden geverifieerd.

Oever- en kade- grondkerendeconstructies

Het deel van de oever- en/of kadeconstructie, welke onderdeel uitmaakt van de uitgegeven kavel, dient door de ontwikkelaar gerealiseerd te worden. De minimale hoogte van de kademuur ligt op +0.10 NAP (50cm boven waterpeil). Het gedeelte van de kademuren tussen +1.20 NAP en -0,60 NAP (waterpeil -0.4 + 20cm fluctuatie) dient integraal mee-ontworpen te worden met het bebouwde deel binnen het uitgeefbaar terrein. De kade dient aan te sluiten op naastliggende kadeconstructies of bruggen. Technische eisen hiervoor zijn opgenomen in PvE Kademuren en oeverconstructies in bijlage 24.

Het definitief ontwerp dient een zodanige diepgang te hebben dat deze eisen kunnen worden geverifieerd.

Daar waar de margestroken doorlopen tot aan de naastliggende vleugelwand van de brug dient de kade als integraal onderdeel van het gebouw ontworpen te worden. Bij het ontwerp van de oever-, kade-, grondkerende-, en gevelconstructies wordt aandacht besteed aan het realiseren van een robuuste verbinding tussen openbare kadeconstructies en bruggen. Daarnaast dienen speciale maatregelen ter voorkoming van onderloopsheid te worden genomen.

Oergeul

De oergeul is ontstaan door de eroderende werking van stromend water op de onderliggende bodem. Hierdoor is de bodem tot een bepaalde diepte geërodeerd en is een geul ontstaan. In de loop van de tijd is deze geul opgevuld met sedimenten zoals klei, zand, silt, veen en slib. Deze sedimenten hebben in het algemeen een slap karakter (samendrukbaar).

Het funderingsniveau is afhankelijk van een aantal zaken zoals de grootte van de paalbelasting, de afmetingen en de wijze van aanbrengen van de palen en natuurlijk de diepte van de draagkrachtige zandlaag (fundering laag). De funderingslaag bevindt zich vanaf circa NAP- 19 m en dieper. Op grond van ervaring zal de funderingsdiepte zich bevinden tussen circa NAP- 19 m en NAP- 24 m.

Let op: Dit zijn indicatieve funderingsdiepten. Door lokale omstandigheden en de rekenwaarden paalbelastingen kunnen deze diepten anders zijn dan hier is aangegeven.

Figuur 29.
Visualisatie ambi-
tie 'Bewegende
Stad'



5 Duurzaamheid

De Sluisbuurt wordt een duurzame en toekomstbestendige wijk. Een overzicht inclusief de beleidsdocumenten is te vinden op de website <https://duurzaamontwikkelen.amsterdam/>. De relevante thema's voor deze kavel staan hieronder beschreven

Duurzaamheid vergroot de kwaliteit van de leefomgeving in en om het gebouw. Hierbij is het van belang om Amsterdam, maar ook ieder gebouw, bestendig te maken tegen negatieve en kostenintensieve gevolgen van de klimaatverandering zoals hitte, droogte en wateroverlast. Tegelijkertijd moet ook de milieudruk van het gebouw met name op CO₂ uitstoot, resources en biodiversiteit omlaag worden gebracht. In de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (Gemeente Amsterdam, 2020) heeft de gemeente zich uitgesproken voor klimaatneutrale gebiedsontwikkeling. Dit betekent dat nieuwbouw circulair en minimaal energieneutraal wordt gerealiseerd.

5.1 Mobiliteit

In de Sluisbuurt ligt de focus op duurzame mobiliteit. Er wordt ingezet op een laag autobezit en -gebruik. De fiets en het openbaar vervoer zijn cruciaal om de Sluisbuurt nu en in de toekomst bereikbaar, leefbaar en duurzaam te houden. Duurzame mobiliteitsoplossingen zijn gewenst voor nieuwbouw. Hierbij valt te denken aan (schone) autodeelconcepten, mobiliteit als service (MAAS) en het stimuleren van fietsgebruik.

De ambitie van Amsterdam is om zo veel mogelijk verkeer uitstootvrij te laten rijden in 2025. Om dit te bereiken, wordt elektrisch rijden gestimuleerd. Van alle gebouwde parkeerplaatsen dient minimaal 10% voorzien te zijn van een oplaadpunt voor elektrische auto's. Zie tevens bijlage 20 'Richtlijn voorbereiding laadpunten in nieuw te bouwen parkeervoorzieningen'. Verder dient rekening te worden gehouden met uitbreidingsmogelijkheden in de toekomst en moeten alle parkeerplaatsen voorbereid zijn om een oplaadpunt te kunnen aansluiten (benodigd leidingwerk en capaciteit).

Bewegende stad

Het concept van De Bewegende Stad is een belangrijk onderdeel van het plan. Voor elk gebouw geldt dat er nagedacht wordt over hoe dit principe verwerkt wordt in het gebouw, om beweging in en om het gebouw te stimuleren. Het inspiratieboek 'Beweeglogica in gebouwen' biedt handvatten hiervoor (<https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/bewegende-stad/>).

5.2 Klimaatbestendige stad

Regenbestendig

Opgaven voor de stad ten aanzien van extremere neerslag en klimaatverandering vragen ook om een bijdrage op particulier terrein. Bij het ontwerpen van gebouwen moet het vasthouden en vertragen van hemelwater worden meegenomen zoals vastgesteld in de Hemelwaterverordening Amsterdam. Hieronder wordt verstaan dat gedurende 60 uur een hoeveelheid kubieke meter water wordt vastgehouden dat gelijk is aan het totale verharde kaveloppervlak maal 60 mm hemelwater.

Vanaf het begin van de 60 uur mag het water geknepen (maximaal 2,5 mm/uur) worden afgevoerd; afvoer kan rechtstreeks op het oppervlaktewater of via een hemelwaterafvoer naar het oppervlaktewater. Infiltratie in de bodem is toegestaan onder voorwaarde van akkoord na toetsing van het plan aan het grondwatermodel Zeeburgereiland. Dit heeft het doel om teveel grondwater-verhoging in de omgeving te voorkomen. Indien de ontwikkelende partij er voor kiest om één of meerdere typen overstort te integreren, dienen deze op eigen terrein, in/tegen de gevel van het gebouw verwerkt te worden, bij voorkeur in de binnentuin.

Naast bovengenoemde maatregelen is het tevens raadzaam om waterrobuust te bouwen. Hierbij kan gedacht worden om kwetsbare installaties en infrastructuur hoger dan begane

Figuur 30.
Referentie Na-
tuurinclusief dak
© Jean-Pierre
Jans.



Figuur 31.
Voorbeeld van
een natuurinclu-
sief en klimaat-
bestendig dak
(bron: Alphons
Nieuwenhuis).



grond niveau of overstromingsbestendig te realiseren; toegangen tot ondergrondse ruimten robuust in te richten (afsluitbaar of hoog gelegen toegang) en/of een waterkerende plint.

Op het platform Amsterdam Rainproof (www.rainproof.nl) worden ter inspiratie verschillende oplossingen aangereikt (o.a. voor daken, gevels, zuilen en kelders), waarbij een combinatie met andere duurzaamheidsopgaven voor de hand ligt zoals koeling van het gebouw, benutting van hemelwater (hergebruik) voor bevoeding groenvoorzieningen of toiletspoeling.

Hittestress en gebouwen

Het toevoegen van bebouwing kan leiden tot hittestress. De gemeente Amsterdam heeft de ambitie hittestress te voorkomen. Het toepassen van hoogwaardig groen op gevels en het toepassen van materialen die warmte minder goed absorberen (zoals hout) dragen bij aan het voorkomen van hittestress. Groen op straatniveau draagt het meeste bij aan het lokale stads-klimaat. Voor gebouwen zijn dat groene gevels en geveltuinen.

Voorkom ook overmatige opwarming van de gebouwen, door het toepassen van maatregelen op gebouwniveau, zoals buitenzonwering en overstekken, variatie van open/dichte gevels en gebouworientatie. Dat vermindert tevens de energielasten voor gebruikers.

Natuurinclusief bouwen in de Sluisbuurt

Het versterken van de biodiversiteit is een speerpunt van de gemeente zoals vastgelegd in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Bij de realisatie van nieuwbouw bestaan er veel kansen voor de vergroting van de biodiversiteit van Amsterdam.

Middels het treffen van relatief simpele en goedkope maatregelen bij nieuwbouw kunnen gebouwen bijvoorbeeld worden voorzien van neststenen voor vogels, maar ook van een groene gevel of een groen dak. Ook voor vleermuizen en wilde bijen kunnen voorzieningen worden ingepast en bij de inrichting van de openbare ruimte kan worden gedacht aan een natuurspeelplaats of een ecologische oever. Alles met het doel om een gezonde, toekomstbestendige leefomgeving te creëren voor mens en dier. In deze tender ligt de nadruk op natuurinclusief ontwerp en beheer van het

gebouw en de kades.

Ter inspiratie kunt u het handboek Natuurinclusief bouwen van de gemeente raadplegen, te vinden in bijlage 15.

Hoogwaardig groen

De beplanting (bomen, struiken, hagen, heesters en (vaste) planten) die wordt aangebracht op de daken, langs de gevels en in de (binnen) tuinen dient voldoende invulling te geven aan de opgave tot natuurinclusief bouwen. Dat wil zeggen dat er per kavel een gevarieerd aanbod wordt geplant. Dit heeft betrekking op zowel de soorten als op de structuur.

Wat betreft soortkeuze heeft inheems de voorkeur. Maar belangrijk is ook dat de planten voldoende nectar en stuifmeel leveren en een positieve bijdrage leveren aan de Amsterdamse fauna (vogels en insecten).

Per kavel is diversiteit in structuur (gelaagdheid) noodzakelijk om voldoende invulling te kunnen geven aan het faciliteren van de inheemse biodiversiteit. Door een gevarieerd aanbod van bomen, struiken/hagen/heesters en planten (bijvoorbeeld in de verhouding 10%-20%-70%) ontstaat afwisseling in temperatuur, licht en luwte. Dit is prettig voor mens en dier. Daarnaast biedt deze structuurvariatie mogelijkheden voor het schuilen door kleine zoogdieren, zoals de egel.

Het hoogwaardig groen dat wordt aangebracht op de kavels heeft enerzijds een functie voor de biodiversiteit en klimaat. Anderzijds is het groen belangrijk voor de beleving en het welzijn van de mens. Het is dus belangrijk dat groen zichtbaar en toegankelijk is, zonder dat dit afbreuk doet aan de andere doelen. Essentieel is dat de groeiplaatsinrichting optimaal dient te zijn afgestemd op de groeiplaatseisen van de betreffende aan te brengen beplanting. Dit heeft betrekking op type substraat, goede ontwatering i.c.m. vertraagde waterafvoer (klimaatbuffer), voldoende doorwortelbare ruimte. Zie paragraaf "groenplan", blz. 37, voor de eisen omtrent doorwortelbare ruimte.

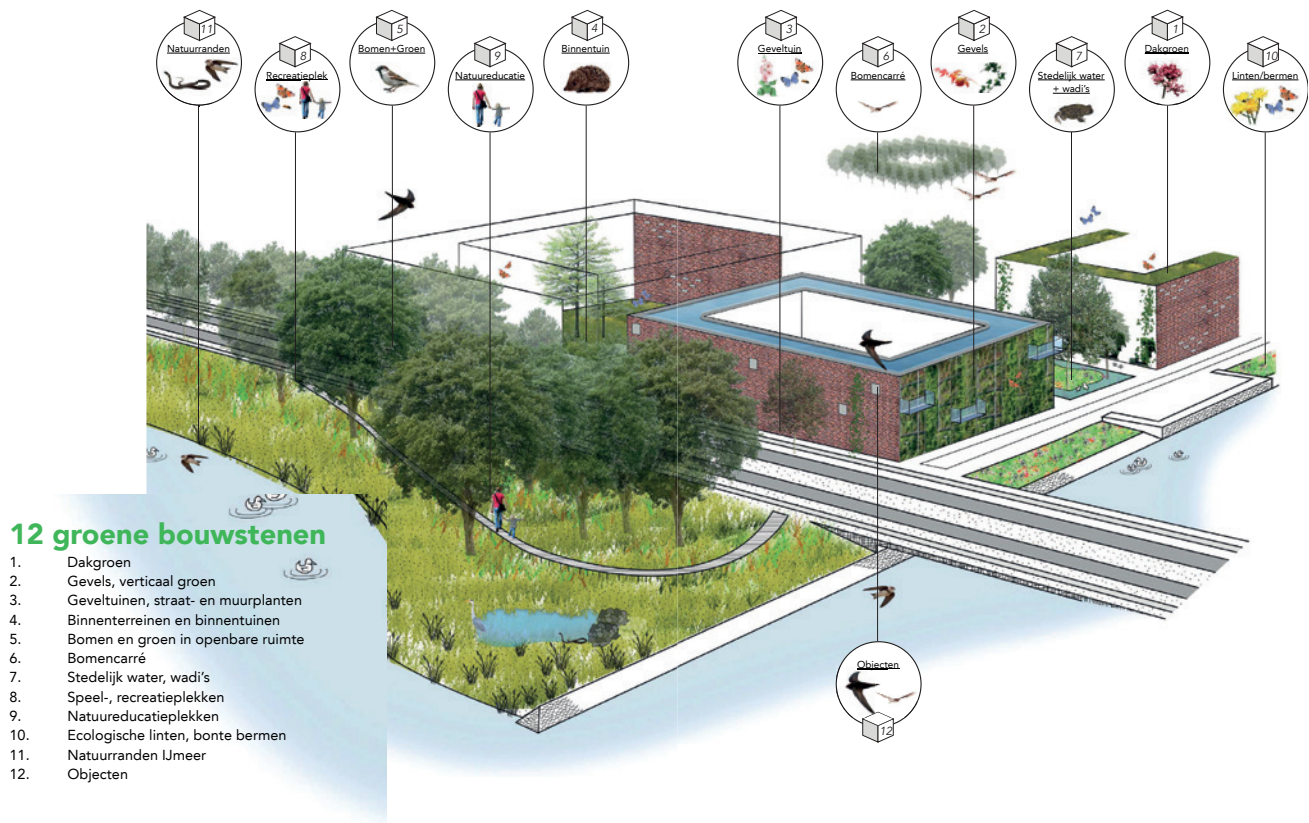
Wet Natuurbescherming

De huismus en gewone dwergvleermuis komen voor op het Zeeburgereiland en zijn beschermd middels de Wet Natuurbescherming. Om de Sluisbuurt te kunnen ontwikkelen zullen er

Figuur 32.
Tabel. Eisen en ambities Natuurinclusief bouwen (NiB) per kavel in de Sluisbuurt

Doelsoort NiB	Onderbouwing (NiB)	Maatregelen NiB	Minimale hoeveelheid per kavel
Huismus	Wet/ eis	Integreren van kunstmatige ingebouwde nestplekken in gevels en daken georiënteerd op het noorden of oosten of welke op het heetst van de dag in de schaduw van een ander object of gebouw vallen.	6
Gewone dwergvleermuis	Wet/ eis	Integreren van kunstmatige ingebouwde verblijfplaatsen voor één tot enkele vleermuizen in gevels (alle windrichtingen, maar met voorkeur) georiënteerd op het zuiden middels inbouwstenen voor vleermuizen. Integreren van kunstmatige ingebouwde kraamverblijfplaats in een op het zuiden georiënteerde gevel.	5 1

Figuur 33.
Groene bouwstenen t.b.v. de ambitie natuurinclusief bouwen



maatregelen moeten worden getroffen, zodat rekenschap kan worden gehouden met deze twee beschermde soorten. Deze maatregelen zijn opgenomen in de onderbouwingen voor het verkrijgen van de ontheffingen Wet Natuurbescherming, zodat de Sluisbuurt kan worden ontwikkeld en de bescherming van de huismus en gewone dwergvleermuis optimaal is gegarandeerd.

Op basis van hierboven genoemde wettelijke verplichtingen en ambities zijn de volgende eisen en ambities per doelsoort en kavel (zie tabel figuur 32) geformuleerd.

Groenplan

Bij het voorlopig en definitief ontwerp van het gebouw moet een groenplan aangeleverd worden waarin (in ieder geval) is uitgewerkt op welke wijze, met welk doel en met welke beplanting groen wordt gerealiseerd op de kavel. Dit kan in de vorm van tuinen, groene binnenterreinen, groene gevels en daken. Ook voor de fauna dient aangegeven te worden welke maatregelen worden toegepast. Het groenplan dient een beheerplan te omvatten waarin het beheer van alle beplanting binnen de kavel wordt omschreven en toegewezen aan een verantwoordelijke partij voor een periode over 10 jaar na oplevering van het gebouw. Ook voor de fauna dient aangegeven te worden welke beheersmaatregelen worden toegepast. Gebruik het Handboek natuurinclusief bouwen voor inspiratie en voor het vormgeven van de benodigde samenhang met groen per diersoort tussen nestkast en juiste plantensoorten voor voer- en leefruimte. De ontwikkelende partij licht in zijn plan toe hoe zij omgaan met natuurinclusief bouwen (zie bijlage 15 handboek natuurinclusief bouwen).

Eisen die worden gesteld ten aanzien van groen en natuurinclusief:

- Minimaal 40% van het uitgeefbare kaveloppervlak heeft intensief hoogwaardige begroeiing, dat tevens terug kan komen op daken. Daarnaast heeft het de voorkeur om op maaiveldniveau groen toe te passen en alleen verharding toe te passen daar waar nodig is.
- Het groene dak is toegankelijk en bruikbaar voor gebruikers van het gebouw. Ten

behoefte van de ecologie in de buurt worden groendaken op kruinhoogte van de bomen gestimuleerd. Een dak met hoogwaardig intensief groen heeft een minimaal grondpakket van 45 centimeter. De groeiplaatsinrichting dient optimaal te zijn afgestemd op de groeiplaatseisen van het hoogwaardig groen. Dit heeft betrekking op type substraat, goede ontwatering en voldoende doorwortelbare ruimte om een groen beeld te garanderen gedurende een periode van minimaal 50 jaar. De eerdergenoemde 45cm bestaat uit minimaal 30cm gronddekking en 15cm aan kratjes (tbv irrigatie) en geldt voor het daklandschap.

Voor het onbebouwd uitgeefbaar terrein geldt dat er een gevarieerd beeld aan groene invulling gerealiseerd moet worden, variërend van planten en heesters tot bomen. Voor boomsoorten is een minimaal grondpakket vereist; voor bomen van categorie 1 is dat bijvoorbeeld 25 m³. Indien overtuigend aangetoond kan worden dat dit doel (leefomgeving beplanting) op een gelijkwaardige of betere manier bereikt kan worden, kan er een onderbouwd verzoek tot afwijken ingediend worden. Met betrekking tot een intensieve, hoogwaardige dakbegroeiing moet ook een principe-dwarsdoorsnede van de ondergrondse groeiplaats en watervoorziening worden toegevoegd.

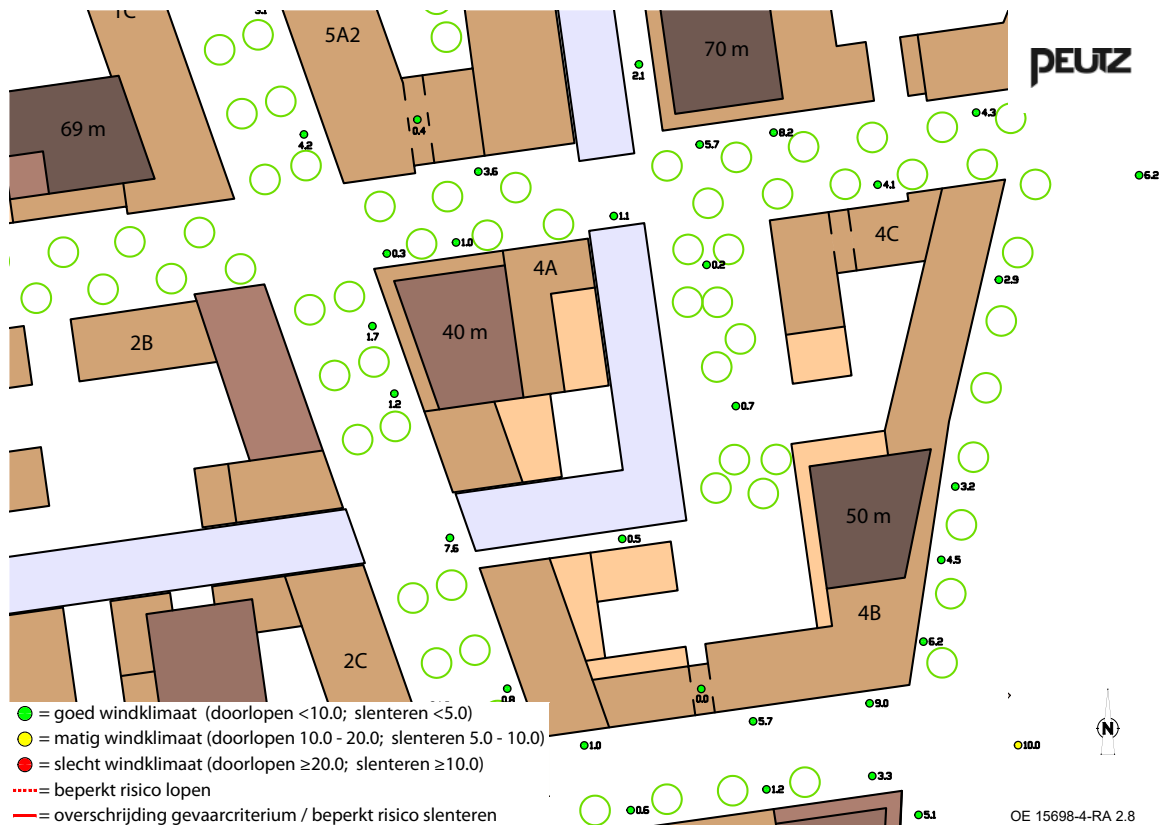
- Minimaal 50% van de beplanting op de kavels is van inheemse komaf. Dit is van belang voor het behoud van insecten.

Wind

In de Sluisbuurt, een woonmilieu met hoogbouw aan het waterfront van het IJ, wordt bijzondere aandacht besteed aan een prettig verblijfsklimaat op maaiveld. Zo worden torens altijd minimaal drie meter terug geplaatst ten opzichte van de gevellijn, onder andere om windhinder op straat te voorkomen. Een windhinderstudie moet tijdens het schetsontwerp (SO) of voorlopig ontwerp (VO) worden uitgevoerd.

Uitgangspunt is geen wezenlijke verslechtering van het windklimaat ten opzichte van het stedenbouwkundig plan (zoals verwerkt in het Peutz windklimaatonderzoek met

Figuur 34.
Kaartuitsnede uit
windhinderonder-
zoek zuidoost-
kwadrant Sluis-
buurt door Peutz,
rapportnummer
OE 15698-4-RA-
001): basismeting
met begroeiing.



Figuur 35.
Referentie cir-
culair paviljoen
ABN Amro op
de Zuidas © foto
www.john
lewismarshall.
com



rapportnummer OE 15698-4-RA), waarbij het effect van additionele terreininrichting buiten beschouwing wordt gelaten. Rondom het gehele gebouw is het streven een goed windklimaat voor de betreffende categorie, namelijk 'doorlopen' op straatniveau en 'slenteren' bij windgevoelige functies als gebouwentrees of gebieden met een verblijfsfunctie. Een beoordeling 'slecht' of een overschrijding van het gevaarcriterium dient te worden voorkomen. Voor de Sluisbuurt is door onderzoeksbureau Peutz een digitale windhinder studie (o.b.v. het referentieontwerp) uitgevoerd; zie bijlage 5. Op basis van de bepalingen in het bestemmingsplan Sluisbuurt kan het College van B&W nadere eisen stellen aan bouwplannen, wat betreft plaatsing en vormgeving.

5.3 Circulair bouwen

Amsterdam streeft naar een klimaatneutrale gebiedsontwikkeling (Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal, 2020). De materiaalkeuze van nieuwbouw speelt hierbij een grote rol. Door te kiezen voor secundaire materialen, biobased materiaal of herbruikbare elementen wordt een gebouw met een zo laag mogelijke milieubelasting gerealiseerd. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de initiële bouw, maar ook naar de milieu-impact van onderhoud, vervanging van elementen en materialen als ook het hergebruik van materialen in het geval van sloop.

Materiaalkeuze

De productie en het vervoer van materialen hebben een bepaalde milieupact, uitgedrukt door de zogenaamde Milieuprestatie van gebouwen (MPG). Het doel is om deze score zo laag mogelijk te houden. Maatregelen waarmee de MPG kan worden verlaagd, zijn onder meer het toepassen van biobased materialen (bijv. hout, isolatie met grassen e.d.) en van hergebruikte of gerecyclede materialen (ook wel secundaire materialen genoemd), bijvoorbeeld beton, bakstenen, elektrische installaties e.d.

Meer informatie is hier te vinden: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/duurzaam-bouwen-en-verbouwen/duurzaam-bouwen/milieuprestaties-van-gebouwen-meten>.

Flexibiliteit en aanpasbaarheid

Het slim ontwerpen van gebouwen is belangrijk om gebouwen een lange levensduur te kunnen geven. Eén van de aspecten van slim ontwerpen is een modulaire en flexibele aanpak, waardoor gebouwen kunnen worden aangepast aan nieuwe functies en gebruikers, zonder grote sloopwerkzaamheden.

Gebouwen in de Sluisbuurt moeten op de lange termijn uiteenlopende bestemmingen en levensstijlen kunnen herbergen. Daarom wordt gestreefd naar een bruto verdiepingshoogte van minimaal bruto 3,3 meter bij woongebouwen (bij uitzondering 3,0 meter), zodat uitwisselbaarheid van de functies wonen en niet-wonen in de toekomst mogelijk blijft. Daarnaast zijn flexibel indeelbare plattegronden mogelijk door kolombouw in plaats van tunnelbouw, en is een optimale geluidsisolatie tussen de verschillende eenheden van belang om de uitwisselbaarheid van functies te borgen.

Overige eisen aan materialen

Wanneer er wordt gekozen voor het gebruik van hout, wordt er alleen hout toegepast met een FSC-keurmerk of een vergelijkbare kwaliteit. Verontreiniging van het hemelwater door bouwmaterialen moet worden voorkomen door geen gebruik te maken van ongewenste materialen zoals lood, ongecoat zink en verzinkte materialen, teerhoudende dakbedekking, koperen waterleidingen en koperen dakbedekking. Materialen met een positieve milieu-impact op daken, worden gestimuleerd.

5.4 Energie

Amsterdam streeft naar klimaatneutrale nieuwbouw (Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal, 2020). Bijkomend voordeel van een scherpe energiestaat is een lage energierekening voor de bewoner of gebruiker. Vanaf 1 januari 2021 geldt de BENG systematiek voor de energiestaat van gebouwen. Amsterdam is voornemens om de landelijke BENG normen met ingang van de omgevingswet aan te scherpen zodat de normen aansluiten bij de EPC van < 0,2 zoals deze van toepassing was tot 1 januari 2020. Actuele informatie over de BENG in Amsterdam vindt u op <https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/beng-nieuwe-manier-bouwen/>

Figuur 36.
Zonnepanelen
gecombineerd
met een groen
dak.



BENG berust op de principes van de trias energetica, een driestappenstrategie om een energiezuinig ontwerp te maken. In eerste instantie wordt de energievraag beperkt door bijvoorbeeld een uitstekende thermische schil. Passieve maatregelen zoals buitenzonwering, overstekken, gebouworientatie en de mate van openheid in de gevel reguleren de afkoeling en opwarming van het gebouw en hebben de voorkeur boven technische installaties. Ten tweede wordt de energie die nodig is gewonnen uit duurzame, bij voorkeur lokale bronnen. De resterende energiebehoefte voorzien uit fossiele brandstoffen gebeurt zo efficiënt mogelijk. De gemeente Amsterdam heeft de ambitie dat ook andere functies (utiliteit) bijna energieneutraal worden gebouwd.

Zonnepanelen

Duurzame energieopwekking is van belang om energieneutraal te kunnen bouwen. In de Sluisbuurt gaat het voornamelijk om het plaatsen van zonnepanelen (fig. 36). De Sluisbuurt draagt daarmee bij aan de Amsterdamse ambitie om energiepositieve nieuwbouw te realiseren. Zoek daarom op daken naar een optimale combinatie met waterberging en groen. Op daken hoger dan 60 meter, gunstig qua bezonning en minder gunstig qua verblijfskwaliteit, zijn zonnepanelen in ieder geval een gegeven.

Om de architectonische kwaliteit te borgen, vormen pv en pvt panelen een integraal onderdeel van het ontwerp.

Windenergie

De ligging van de Sluisbuurt is gunstig als het gaat om energieopwekking door wind. Afhankelijk van de technologische mogelijkheden kan hier tevens op worden ingezet. Net zoals voor andere duurzaamheidsaspecten geldt hier dat ingrepen integraal onderdeel moeten vormen van het ontwerp van het gebouw (zie referentie afbeelding 31).

Warmteplan

Amsterdam bouwt aardgasvrij. In het zuidelijke deel van de Sluisbuurt wordt een warmtenet aangelegd. Het Warmteplan Sluisbuurt d.d. 13-11-2018 (bijlage 16) is door de Gemeenteraad op 19 december 2018 vastgesteld. Het Warmteplan is in werking getreden per 1 januari 2019

en heeft een geldigheidstermijn tot 10 jaar na de inwerkingtreding. Alle gebouwen in de clusters 1, 2, 4, 5 en 6 moeten worden aangesloten op het warmtenet volgens de voorschriften van het Bouwbesluit (artikel 6.10 lid 3).

Voor meer informatie over de aansluiting op stadswarmte kunt u contact opnemen met Westpoort Warmte.

De aansluitverplichting op basis van het warmteplan is niet van toepassing als:

- Het geplande aantal aansluitingen in de clusters is bereikt (2.700 woningen en 65.000 m² bvo voorzieningen). Aansluiting in deze clusters op basis van vrijwilligheid kan wel plaatsvinden
- Een aanvrager omgevingsvergunning ontheffing aanvraagt en verkrijgt op basis van een gelijkwaardig of duurzamer alternatief. De aanvrager omgevingsvergunning zal moeten aantonen dat zijn alternatief een gelijkwaardige mate van energiebesparing en milieuprestatie biedt ten opzichte van aansluiting op het warmtenet. De wijze waarop dit moet worden aangetoond is beschreven in het Warmteplan.

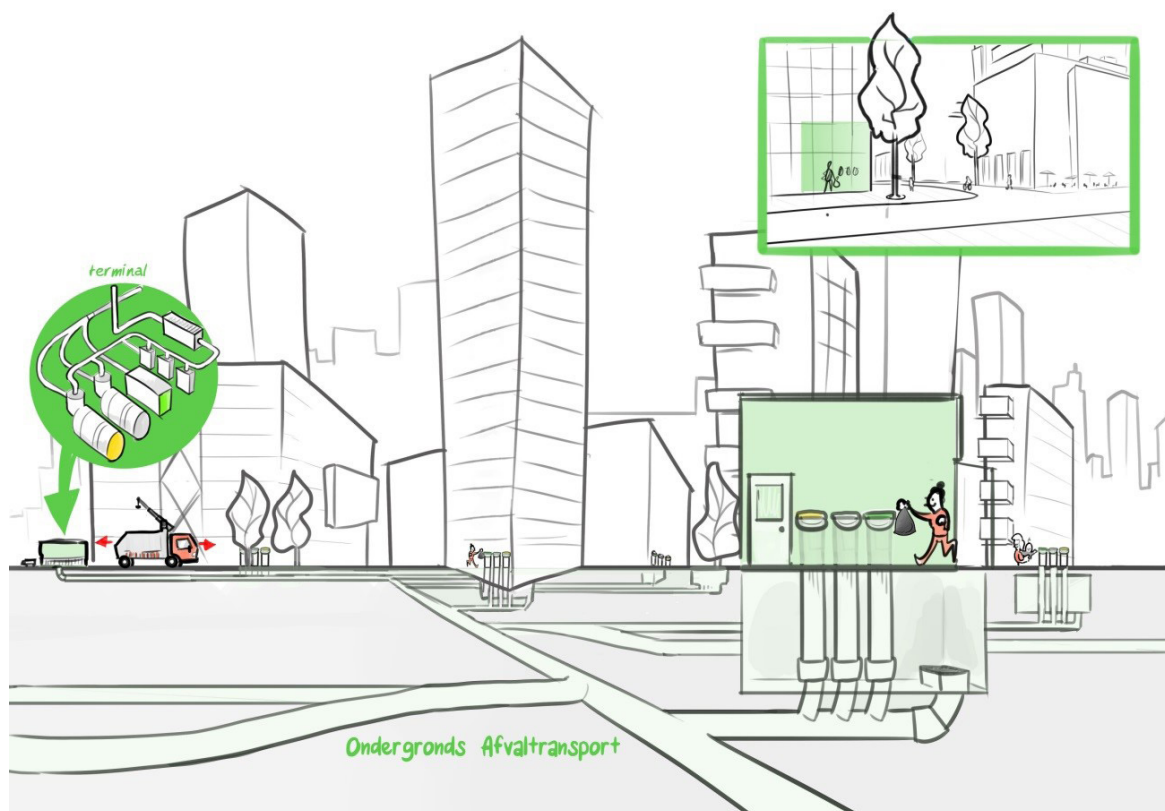
Indien de ontwikkelende partij kiest voor een duurzamer alternatief dient het alternatieve systeem in zijn geheel binnen de kavelgrenzen te liggen en mag het de energiesystemen buiten de kavelgrenzen niet negatief beïnvloeden.

NB: de rechtbank heeft op 24 april hoofdstuk 4 van het Warmteplan buiten werking gesteld. De gemeente heeft beroep aangetekend tegen dit vonnis van de rechtbank. De ontwikkelaar moet in het ontwerp van het door haar te realiseren gebouw voor eigen rekening en risico een keuze te maken voor een aansluiting op het geplande distributienetwerk voor warmte zoals is bedoeld in het Warmteplan dan wel voor een gelijkwaardige oplossing.

Bodemenergieplan

Als uitvloeisel van het Warmteplan heeft de gemeente een concessieovereenkomst gesloten met WestPoort Warmte, die uitgevoerd wordt door Vattenfall. Om de bodemenergie doelma-

Figuur 37.
Principetekening
ondergronds afval-
transport



tig te benutten in het gebied worden door de gemeente ordeningsregels voor de plaatsing van warmte- en koudebronnen vastgelegd in een Bodemenergieplan voor een zo effectief mogelijke benutting van de energie in de bodem. Een beoogde erfpachter heeft reeds een vergunning ontvangen voor het plaatsen van twee kleine bronnen in het gebied. Het Bodemenergieplan toont aan dat er buiten de bronnen die nodig zijn voor het collectieve netwerk en de reeds vergunde bronnen, geen ruimte is voor andere bronnen in de bodem zonder de kwaliteit en capaciteit van de andere bronnen te verminderen. In het Bodemenergieplan wordt voorrang gegeven aan de bronnen ten behoeve van het collectieve systeem, vanwege het grote belang dat de gemeente hecht aan het realiseren van duurzame en betaalbare collectieve systemen. Het bevoegd gezag gebruikt het vastgestelde Bodemenergieplan als toetsingskader voor het beoordelen van aanvragen voor bronnen.

5.5 Ondergrondse afvalinzameling en Containers

Algemeen

Landelijk en in Amsterdam geldt de doelstelling om vanaf 2020 minimaal 65% van het huishoudelijk afval te scheiden. De gemeente kiest voor het makkelijk maken van afval scheiden door de fracties, die nuttig hergebruikt kunnen worden, dicht bij de woningen in te zamelen. Het behalen van de doelstelling begint bij de bron, de gebruiker, die het afval weggooit. Wanneer in de keuken van de bewoners rekening gehouden wordt met scheiden van afval kunnen de verschillende fracties eenvoudiger hergebruikt worden (zie ook bijlage ter informatie "Optimaliseren gebruik integraal afvalsysteem Sluisbuurt").

Vanwege de beoogde hoge dichtheden in de Sluisbuurt is er gekozen voor een Ondergronds Afval Transportsysteem (OAT). Het OAT-systeem bestaat uit een stelsel van ondergrondse buizen waardoor afval wordt getransporteerd vanuit in pandige inwerpopeningen. Het afval gaat vervolgens naar een inzamellocatie, de terminal.

Dit systeem verlicht de druk op de openbare ruimte die daardoor meer kwaliteit krijgt, vermindert het aantal vervoersbewegingen en zorgt voor een hoger scheidingspercentage. Dit komt de leefbaarheid en veiligheid in de Sluisbuurt ten goede.

De gebruikers van de gebouwen maken gebruik van in pandige inzamelpunten. Voor de gescheiden inzameling van het afval wordt er gebruik gemaakt van een combinatie van OAT Systeem en rolcontainers. Dit betekent dat op een inzamelpunt zowel 'inlets' (inwerpopeningen) van het OAT Systeem als de rolcontainers aanwezig zullen zijn. De inlets en rolcontainers bevinden in één ruimte. Dit ter bevordering van het gebruik.

Het OAT is alleen geschikt voor de fracties OPK (oud papier en klein karton), GFE (groente, fruit en etensresten) en restafval. PMD (plastic, metalen en drinkpakken) worden gezamenlijk met restafval ingezameld (nascheiding). Voor het inzamelen van de fracties glas, groot karton, textiel en klein grof vuil dienen in pandig gemeentelijke rolcontainers te worden gebruikt. In de erfpachtvoorwaarden zijn in verband hiermee gedoogbepalingen opgenomen.

De gemeente draagt zorg voor de aanleg van de terminal (gelegen nabij de Piet Heintunnel) en de hoofdleidingen. De in pandige aansluitingen in het gebouw, bestaande uit de in pandige installaties zoals op de (demarcatie)tekening d.d. 17-05-2021 schetsmatig in groene kleur weergegeven (hierna gezamenlijk te noemen: In pandige Aansluiting) dienen door de ontwikkelaar van het betreffende gebouw te worden gerealiseerd conform de daarvoor vastgelegde specificaties van de door de gemeente te selecteren OAT-exploitant ("OAT-exploitant"). De op de (demarcatie)tekening d.d. 17-05-2021 schetsmatig in rode kleur aangegeven systeemonderdelen (hierna gezamenlijk te noemen: Gemeentelijke Eigendom) worden in opdracht van de gemeente aangelegd en beheerd en blijven volle eigendom van de gemeente Amsterdam.

Figuur 38.
Aantal inlets in
relatie tot het
aantal woningen

	Restafval	GFE	papier
≤ 80 woningen	■ ■	■	■
80-160 woningen	■ ■ ■	■	■
160-240 woningen	■ ■ ■ ■	■	■
> 240 woningen	bij een hoger aantal woningen wordt aanbevolen meerdere of een groter inzamelpunt(en) te realiseren, dan wel een groter type inlet toe te passen.		
voorzieningen	afhankelijk van het aanwezige aantal en soort (niet)commerciële voorzieningen dient het aantal inlets hierop nader afgestemd te worden.		
GFE = groente, fruit en etensresten; PMD (plastic metaal drinkpakken) wordt vanaf 2021 niet meer apart ingezameld.			

Figuur 39.
Aantal rolcontai-
ners in relatie tot
het aantal wonin-
gen

	Karton	Glas	Textiel	klein Grofvuil
≤ 80 woningen	■	■	□	■
80-160 woningen	■ ■	■	□	■ ■
160-240 woningen	■ ■ ■	■	□	■ ■ ■
> 240 woningen ○	bij een hoger aantal woningen wordt aanbevolen meerdere of een grotere containerruimte(n) te realiseren.			
voorzieningen	afhankelijk van het aanwezige aantal en soort (niet)commerciële voorzieningen dient het aantal containers hierop nader afgestemd te worden.			
Tenzij anders aangegeven wordt er uitgegaan van vierwielige rolcontainers 660 liter conform EN 840-2.				

De (appartementen)gerechtigde(n) is (zijn) zelf verantwoordelijk en aansprakelijk voor de aanleg en beheer van de Inpandige Aansluiting. Naast de wettelijke aansprakelijkheden wordt de verhouding tussen de (appartementen)gerechtigde(n) en de OAT-exploitant bepaald door de aansluitovereenkomst die tussen deze partijen wordt gesloten waar de gemeente geen partij bij is.

Eisen OAT-inzamelpunt

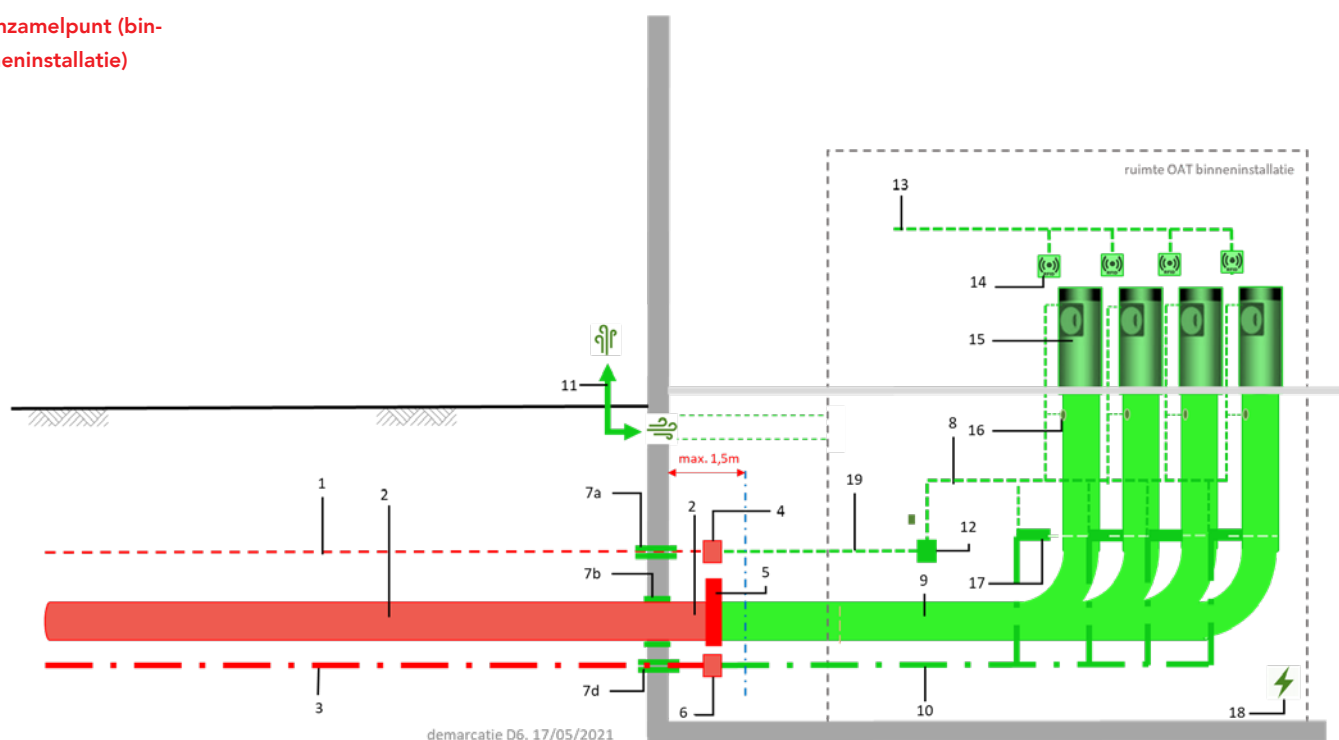
De op te richten bebouwing dient in verband met de aansluiting op het OAT-systeem te voldoen aan de volgende eisen:

- a. De ontwikkelaar is verplicht om een inpandige ruimte te realiseren ten behoeve van:
 - inworp van afval in het ter plaatse aanwezig OAT-systeem; en
 - plaatsing en gebruik van containers ten behoeve van de inzameling door of vanwege de gemeente Amsterdam van afvalfracties die niet in de OAT mogen worden geworpen, hierna te noemen de "OAT-ruimte". Deze ruimte dient in omvang (hoogte, breedte, diepte) groot genoeg te zijn om te voldoen aan alle onderstaande eisen.
- b. De ontwikkelaar is zelf verantwoordelijk voor het bepalen van het passende aantal inlets in de OAT-ruimte op kavel 4A Sluisbuurt. Dit aantal wordt bepaald door het aantal woningen c.q. voorzieningen in het gebouw of kavel. Conform onderstaande verdeling (reguliere inlets) is vastgesteld dat, op basis van 114 woningen met een reguliere bezettingsgraad per woning, voor deze kavel ten minste:
 - 3 stuks inlet voor restafval;
 - 1 stuks inlet voor groente, fruit en etensresten;
 - 1 stuks inlet voor papier.
- c. De ontwikkelaar is zelf verantwoordelijk voor het bepalen van het passende aantal rolcontainers in de OAT-ruimte op kavel 4A Sluisbuurt. Dit aantal wordt bepaald door het aantal woningen c.q. voorzieningen in het gebouw of kavel. Conform onderstaande verdeling is vastgesteld dat, op basis van 114 woningen met een reguliere bezettingsgraad per woning, voor deze kavel ten minste:
 - 2 stuks container voor (oud) Karton (grootformaat);
 - 1 stuks container voor (oud) Glas;
 - 1 stuks container voor Textiel;
 - 2 stuks container voor klein Grofvuil.
- d. Voor het ophalen en legen van rolcontainers door de ophaaldienst is de OAT-ruimte door middel van een buitendeur toegankelijk.
 - De toegangsdeur van de containerruimte heeft een door de ophaaldienst aan te leveren cilinderslot waarvoor de ophaaldienst over een eigen sleutel beschikt. Hiervoor dient de deur voorzien te zijn van een insteekslot voor twee onafhankelijk werkende cilinders. Een eventueel aanwezig toegangscontrolesysteem (met elektrisch slot/kaartlezer) belemmert het functioneren van het (mechanisch) slot niet.
 - De toegangsdeur en route van/naar de OAT-ruimte heeft een vrije breedte van minimaal 1,2 meter. De route voor de containers binnen en buiten het gebouw en op het (eigen) terrein tot aan de openbare weg is gelijkvloers, drempelvrij en verhard uitgevoerd. De afstand vanaf de buitendeur van het gebouw tot de stopplaats van het inzamelvoertuig (rijbaan openbare weg) bedraagt maximaal 15 meter.
- e. De loopafstand tot het OAT Inzamelpunt is gemaximeerd:
 - De maximale inpandige loopafstand (voor bewoners c.q. gebruikers OAT in hetzelfde gebouw) bedraagt 40 meter, gemeten vanaf de liftdeur op de begane grond tot aan de toegangsdeur van het OAT Inzamelpunt.
 - De maximale loopafstand voor bewoners (c.q. gebruikers OAT) in grondgebonden woningen op hetzelfde kavel is 75 meter, gemeten vanaf de voordeur van de woning(en) tot aan de toegang van het gebouw waarin het OAT Inzamelpunt zich bevindt.
- f. De OAT-ruimte is geschikt voor zelfstandig gebruik door personen met een fysieke functiebeperking.

Dit betekent onder meer:

 - Inletruimte: de vrije breedte vóór de inlets bedraagt ten minste 1,8 meter.
 - Containerruimte: de vrije breedte toegankelijk voor personen bedraagt ten minste 1,8 meter.
 - Deuren voorzien van deurautomaat.

Figuur 40.
Demarcatie OAT
Inzamelpunt (bin-
neninstallatie)



#	onderdeel	Gemeente Amsterdam	gebouweigenaar
1	datakabel (extern)	X	
2	aansluitleiding OAT	X	
3	persluchtleiding (extern)	X	
4	koppelpunt datakabel (1 & 19)	X	
5	hoofdafsluiter aansluitleiding	X	
6	koppelpunt persluchtleiding	X	
7	doorvoeren kelderwand (levering door OAT exploitant)		X
8	databekabeling binneninstallatie		X
9	leiding OAT Inzampelpunt		X
10	persluchtleiding (intern)		X
11	doorvoer luchttoevoer (leverancier afhankelijk)		X
12	regeleenheid OAT binneninstallatie		X
13	bekabeling inlets (RFID)		X
14	kaartlezer inlets (RFID)		X
15	inlets (4 of meer stuks)		X
16	sensoren signalering		X
17	schuifafsluiters (per inletbuffer)		X
18	stroomvoorziening		X
19	datakabel (intern)		X

g. De ontwikkelaar dient de OAT-ruimte en de locatie(s) daarvan adequaat af te stemmen met de OAT-exploitant.

h. De ontwikkelaar is verplicht om een (technische) ruimte in de [kelder] te realiseren, geschikt voor en ten behoeve van technische voorzieningen voor de OAT. Deze technische ruimte bevindt zich grotendeels onder het OAT-systeem in de OAT-ruimte. De technische ruimte is gelijkvloers (vanuit aangrenzende kelderruimte) of via een trap (vanaf begane grondvloer) bereikbaar.

i. Het invoerpunt van de aansluitleiding t/m hoofdafsluiter bevindt zich in de zone zoals aangegeven in de bouwvelop-tekening in de bouwvelop van kavel 4A Sluisbuurt.

j. De OAT-ruimte is direct bij oplevering van het pand gereed voor gebruik door de bewoners.

k. De ontwikkelaar is verplicht het OAT Inzamelpunt zo in te richten dat de sociale veiligheid bevordert wordt door middel van voorzieningen voor zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid. Een en ander overeenkomstig de Handleiding 2020 Nieuwbouw, hoofdstuk 'Eisen gebouw' van het Politiekeurmerk Veilig Wonen (PKVW).

Bij de beoordeling van het Voorlopig en Definitief Ontwerp van het te realiseren bouwwerk zal de gemeente conform het bepaalde in de exclusiviteitsovereenkomst toetsen of wordt voldaan aan de hierboven opgenomen eisen. Slechts na toestemming van de gemeente mag van bovenstaande eisen worden afgeweken. De gemeente zal hierbij o.a. toetsen op ruimtebeslag, toegankelijkheid en functionaliteit van de afvalinzameling.

Aanvullende eisen toekomstige OAT-exploitant

Voor de aansluiting op en het gebruik van het OAT-systeem zullen er tevens voorwaarden gaan gelden tussen de OAT-exploitant en de gerechtigde(n) tot het gebouw. Deze voorwaarden worden opgesteld door de OAT-exploitant en zijn thans nog niet bekend. Om u een indicatief beeld te geven van de mogelijke inhoud van

deze voorwaarden treft u in de bijlagen "2021-05-17 Richtlijn technische inrichting OAT inzamelpunt v3-0_def", "OAT Sluisbuurt Algemene Voorwaarden, d.d. 13-12-2019", "Richtlijn containerruime d.d. 17-05-2021" en "Richtlijn informatieverstrekking (nieuwe) aansluiting, d.d. 17-05-2021" voorbeelden aan die de gemeente in het kader van de aanbesteding van het OAT-systeem niet bindend met de markt heeft gedeeld. Nadrukkelijk wordt u erop gewezen dat de door de te selecteren OAT-exploitant te hanteren voorwaarden af kunnen wijken van de als bijlagen "2021-05-17 Richtlijn technische inrichting OAT inzamelpunt v3-0_def", "OAT Sluisbuurt Algemene Voorwaarden, d.d. 13-12-2019", "Richtlijn containerruime d.d. 17-05-2021" en "Richtlijn informatieverstrekking (nieuwe) aansluiting, d.d. 17-05-2021" bijgevoegde voorbeelden. De gemeente is geen partij bij de tussen u en de OAT-exploitant te sluiten overeenkomst. U kunt jegens de gemeente noch jegens de te selecteren OAT-exploitant rechten ontleen aan de als hierboven genoemde bijlagen.

Overige documenten ter informatie

Het volgende document is ter informatie toegevoegd in de bijlagen: "Optimaliseren gebruik integraal afvalstelsel Sluisbuurt, d.d. 20-12-2018".

Let op: voornoemd document is niet bindend, u kunt hieraan geen enkel recht ontleen en het kan derhalve geen afbreuk doen aan boven gestelde eisen.

Figuur 41.
Bestaande
woningen in de
Sluisbuurt



Bouwregels en voorschriften

In de naaste omgeving van de Sluisbuurt (Oostelijk Havengebied, Baaibuurten, Sportheldenbuurt) wordt al gewoond, geleefd en gerecreëerd. Tegelijkertijd gaan op de Sluisbuurt meerdere projecten tegelijk plaatsvinden. Om alle ontwikkelingen met zo min mogelijk hinder, zo efficiënt mogelijk plaats te kunnen laten vinden zijn processen, overlegstructuren en procedures opgesteld welke zijn vastgelegd in de 'Voorschriften werken in de Sluisbuurt'.

Deze voorschriften zijn van toepassing op alle (rechts)personen en partijen die werkzaamheden op de Sluisbuurt uitvoeren dan wel ondersteunen, begeleiden of op een andere wijze betrokken zijn de Sluisbuurt. De voorschriften zijn tijdgebonden en gekoppeld aan een aantal afstemmomenten met belanghebbende stakeholders.

De voorschriften geven een beschrijving van de te doorlopen processen aangaande: start bouw, bemaling, oplevering, benodigde vergunningen enz. De eisen parkeren, afval en heien zijn opgenomen in BLVC-uitvoeringskader. Ze zijn opgesteld om overlast zoals geluid/stank/emissie te beperken, sociale veiligheid zoals goede verlichting, toezicht, 'open' bouwhekken te garanderen en gebruik van de 'Hub Sluisbuurt' te stimuleren. De regelingen hebben betrekking op een voortdurend veranderende situatie van bouwgebied naar openbaar gebied. Opgemerkt wordt dat alle publiekrechtelijke wet- en regelgeving van toepassing zijn. De voorschriften in het document zijn aanvullend. Van de uitvoerende partijen wordt verwacht kennis te hebben van de voorschriften en zich hier aantoonbaar aan te conformeren door het doorlopen van de in de voorschriften genoemde processen en procedures. Dit veroorzaakt een uniforme en integrale aanpak van alle uitvoeringsprojecten in de Sluisbuurt. Het document 'Voorschriften werken in de Sluisbuurt' is terug te vinden in bijlage 12.

Bouwlogistiek en fasering

De gemeente Amsterdam (Grond en Ontwikkeling) vindt het als opdrachtgever belangrijk om tijdens de bouw-, en gebruiksfase de gebiedsgebruikers inzicht in te geven in welke ontwikkelingen gaan plaatsvinden, welke type overlast daardoor kan worden verwacht en wie wat doet om overlast voor de gebruikers in het gebied te beperken. Om de Sluisbuurt tijdens de bouw- en gebruiksfase overzichtelijk en leefbaar te houden is het BLVC Gebiedskader Sluisbuurt opgesteld. BLVC staat voor; Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie.

Bouwen in stedelijk gebied vereist analyseren, faciliteren, faseren, coördineren en handhaven van afspraken. Het BLVC Gebiedskader heeft als doel als gemeente en projectorganisatie de regie op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te houden. Middels het BLVC gebiedskader worden aan uitvoerende partijen eisen meegegeven aan de uitvoering, fasering, het ruimte gebruik, de bouwrouting en de te doorlopen processen. Alle partijen die actief zijn in de Sluisbuurt dienen hieraan te voldoen. Hiermee kan bijvoorbeeld worden voorkomen dat er ruimte als werk/bouwterrein wordt ingericht wordt die nodig is voor een bouwroute of vice versa, kan bestemmings- en bouwverkeer via een veilige route om/naar scholen worden geleid, of kan het vervoer van materialen per schip via een hub worden gestimuleerd.

Al tijdens het ontwerpproces dient aandacht te zijn voor de impact van de bouw van het vastgoed op de omliggende (openbare) ruimte. Zo zijn te hanteren veiligheidszones rondom het bouwobject afhankelijk van de bouwwijze. De bouwwijze wordt voor een groot deel bepaald door het ontwerp. Het ontwerp van het vastgoed heeft daarmee indirect invloed op de ruimte die uit gebruik moet worden genomen om een veilig bouwproces te kunnen waarborgen. De ontwikkelaar dient de gevolgen voor de omliggende (openbare) ruimte daarom in een zo vroeg mogelijk ontwerpstadium inzichtelijk te maken.

Figuur 42.
Bouwplaats



De gemeente verplicht de ontwikkelende partij daarom om uiterlijk in het VO-stadium een analyse uit te (laten) voeren van de impact van de bouw op de omliggende openbare ruimte en (in gebruik zijnde) gebouwen. In het DO-stadium dient deze analyse te worden ge-update. Deze “Analyse impact bouw op omgeving” dient minimaal inzicht te geven in de kenmerken van het bouwwerk die invloed hebben op de te hanteren veiligheidszones rondom het bouwwerk. Behalve de hoogte van het bouwwerk zijn dit bijvoorbeeld ook de (beperkingen ten aanzien) van de mogelijke locatie van een kraan en de maximale afmetingen van de gebouwdelen die aan de buitenzijde van het gebouw omhoog gehesen moeten worden. Mogelijke beperkingen ten aanzien van het werkterrein rondom het bouwwerk worden beschreven in de bouwenvelop en het BLVC kader.

Tijdens de uitvoering dienen uitvoerende partijen aantoonbaar aan de eisen van het BLVC gebiedskader te voldoen. In bijlage 13 zijn het BLVC gebiedskader Sluisbuurt en de door de gemeente Amsterdam aan te leggen bouwwegen terug te vinden.

Werkterrein

Zoals beschreven staat in de “Voorschriften werken in de Sluisbuurt”, kan werkterrein buiten de kavelgrenzen worden gehuurd. Voor kavel 4A is een deel van kavel 4C en een deel van de gracht aan de zuidzijde beschikbaar als bouwterrein. Aan de noordzijde kan het naastgelegen trottoir aan het bouwterrein worden toegevoegd. De rijweg aan de noord- en westzijde mag niet worden gestremd. Het verdient de voorkeur om bouwverkeer niet uit- of aan te laten rijden door de Hoofdstraat. Ook kan in cluster 7 ruimte voor parkeren worden gehuurd.

Bijlagen

1	Coördinatentekening kavel 4A
2	Openbare ruimte - Notitie inrichtingsplan hoofdstructuur - Tekening kader dwarsprofiel - Tekening kader hoofdstructuur
3	Profielen openbare ruimte en belendingen rondom kavel 4A
4	Bezonningsstudie kavel 4A
5	Windonderzoek Peutz
6	Programma van eisen ondergrondse constructies -en grondwater
7	Programma van eisen technische ruimtes en ondergrondse infrastructuur - Notitie - Eisen
8	Nota parkeernormen fiets en scooter
9	Beeldkwaliteitsplan
10	Welstandskader
11	Protocol supervisie
12	Voorschriften voor werken in de Sluisbuurt
13	BLVC uitvoeringskader Sluisbuurt
14	Productenlijst kavel 4A
15	Handboek natuurinclusief bouwen in 20 ideeën
16	Warmteplan d.d. 13 november 2018
17	Bodemonderzoeken
18	DTA - wijz C (ter informatie)
19	OAT-stukken - 2021-05-17 Richtlijn technische inrichting OAT inzamelpunt v3-0_def - OAT Sluisbuurt Algemene Voorwaarden, d.d. 13-12-2019 - Richtlijn containerruime d.d. 17-05-2021 - Richtlijn informatieverstrekking (nieuwe) aansluiting, d.d. 17-05-2021 - Optimaliseren gebruik integraal afvalstelsel Sluisbuurt, d.d. 20-12-2018 - de (demarcatie)tekening d.d. 17-05-2021 schetsmatig
20	Richtlijnen voorbereiding laadpunten in nieuw te bouwen parkeervoorzieningen
21	Bruggen Sluisbuurt. DO boekje, bruggen en modules (ter informatie)
22	Natuurinclusief bouwen voor Sluisbuurt
23	PvE Kademuren en oeverconstructies
24	Besluit Hogere Waarden - b_NL.IMRO.0363.M1711BPGST-VG01_29
25	Bodemenergieplan Sluisbuurt en bodemenergiekaart

Lijst van verwijzingen

- Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt (2017)
<https://www.amsterdam.nl/projecten/sluisbuurt/plannen-publicaties-sluisbuurt-1/>
- Bestemmingsplan Sluisbuurt (onherroepelijk)
<https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/view?planidn=NL.IMRO.0363.M1711BPGST-VG01>
- Nota parkeernormen Fiets en Scooter (2018)
<https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/fiets/>
- De definitieve kwaliteitsverklaring Vattenfall collectief Energiesysteem. Hieraan zijn de volgende voorwaarden gekoppeld: De verklaring geldt enkel voor cluster 5 en 6. De verklaring is geldig voor 1 jaar, tot 10 juli 2022. Deze kwaliteitsverklaring kan indicatief gebruikt worden voor kavel 4A tot dat er voor cluster 4 een kwaliteitsverklaring is afgegeven.
<https://mijn.bcrq.nl/media/20210395GK.pdf>
- Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg Integrale aanpak van de bereikbaarheid – 2018 tot 2038 (vastgesteld in mei 2018; update vastgesteld in oktober 2019)
<https://www.amsterdam.nl/projecten/mobiliteitsplanoost>
- Duurzaam ontwikkelen
<https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/duurzaam-amsterdam/duurzaam-ontwikkelen/>
- Welstandskader “De Schoonheid van Amsterdam 2016 (tweede herziening december 2019)”, Ruimtelijk systeem De IJ-landen / Stedelijk waterfront (9c)
www.crk.amsterdam.nl/links-en-downloads

