



Gemeente
Amsterdam



Bouwenvelop Kavel 4B1 Sluisbuurt

2 december 2021

Colofon

Versie 2 december 2021

Informatie

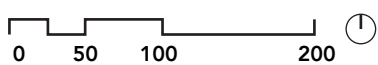
Website

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

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Introductie	
1.2	Stedelijke context	
1.3	Ontwikkelaanpak	
1.4	Ruimtelijke en programmatische kaders	
2	Plangebied	9
2.1	Ruimtelijke samenhang	
2.2	Opzet zuidoost kwadrant	
2.3	Cluster 4	
3	Ambitie kavel 4B1	17
3.1	Ruimtelijke kwaliteit	
3.2	Duurzaamheid	
4	Kavelregels	19
4.1	Programma	
4.2	Bouwregels	
4.3	Parkeren	
4.4	Openbare ruimte en techniek	
5	Duurzaamheid	29
5.1	Circulair bouwen	
5.2	Energie	
5.3	Klimaatbestendige stad	
5.4	Mobiliteit	
5.5	Ondergrondse afvalinzameling en containers	
6	Leefbaarheid tijdens de bouw	45
	Lijst met bijlagen	49
	Lijst van verwijzingen	51

Figuur 1.
Zuidoostkwa-
drant, Steden-
bouwkundig
Plan Sluisbuurt
en de ligging
van kavel 4B1
(in rood gear-
ceerd)



1 Inleiding

1.1 Introductie

Voor u ligt de bouwvelop ten behoeve van de ontwikkeling van kavel 4B1 van de Sluisbuurt. De bouwvelop formuleert de ruimtelijke context en ambities en geeft de uitgangspunten en randvoorwaarden aan die de gemeente Amsterdam stelt. Samen met de selectiebrochure vormt dit het beoordeling- en toetsingkader voor de selectie en de privaatrechtelijke toetsmomenten (VO, DO).

Plan in uitvoering

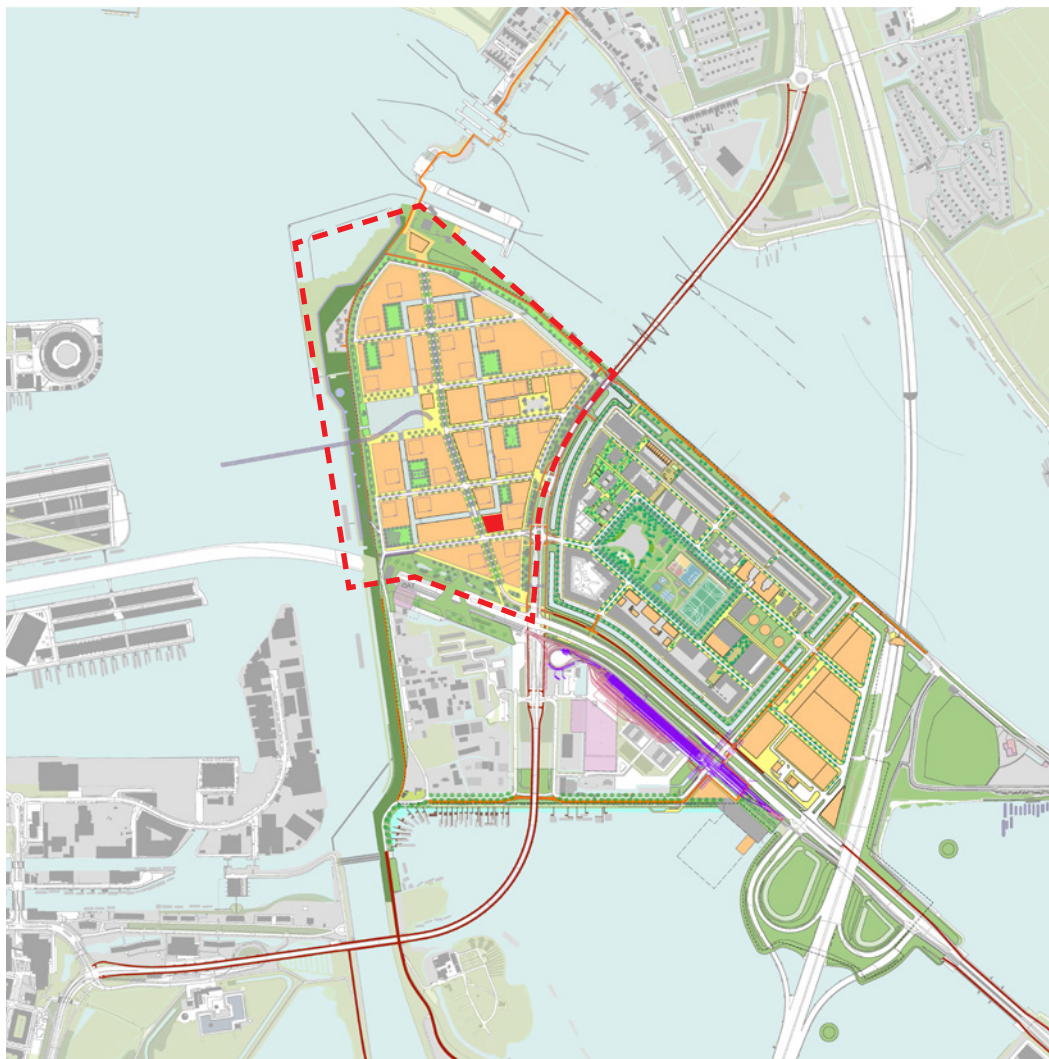
De Sluisbuurt staat aan het begin van de realisatiefase. Om met de behoeften van de tijd mee te gaan is het plan opgedeeld in meerdere delen. De eerste fase noemen we het zuidoostkwadrant, bestaand uit cluster 4, 5 en 6 (zie figuur 1), waarvan de realisatie gepland staat van 2021 t/m 2030. Kavel 4B1 maakt onderdeel uit van deze eerste fase en zal naar verwachting rond 2023/24 in aanbouw worden genomen.

Kavel 4B1

Kavel 4B1 is onderdeel van cluster 4 en is gelegen aan het entreegebied van de buurt. Het is een compact kavel, strategisch gelegen op de hoek van de hoofdstraat en hoofdverbindingsweg van de buurt. Het zuidelijk gelegen cluster zal pas veel later gerealiseerd worden. Gezien de specifieke ligging van kavel 4B1 in combinatie met het compacte terrein is woonkwaliteit een uitdaging.

Daarnaast zal er aandacht gaan naar o.a. duurzaamheid met focus op energie en circulair bouwen.

Figuur 2.
Positie aan het
IJ in de nabij-
heid van het
centrum van
Amsterdam.



Figuur 3.
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.

Structuurvisie Amsterdam 2040

In de Structuurvisie Amsterdam (p. 51) wordt de Sluisbuurt aangemerkt als 'te ontwikkelen woon-werkgebied', met een 'metropolitane plek' bij de sluizen. 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-oever).

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 uit te gaan van een hoge dichtheid.

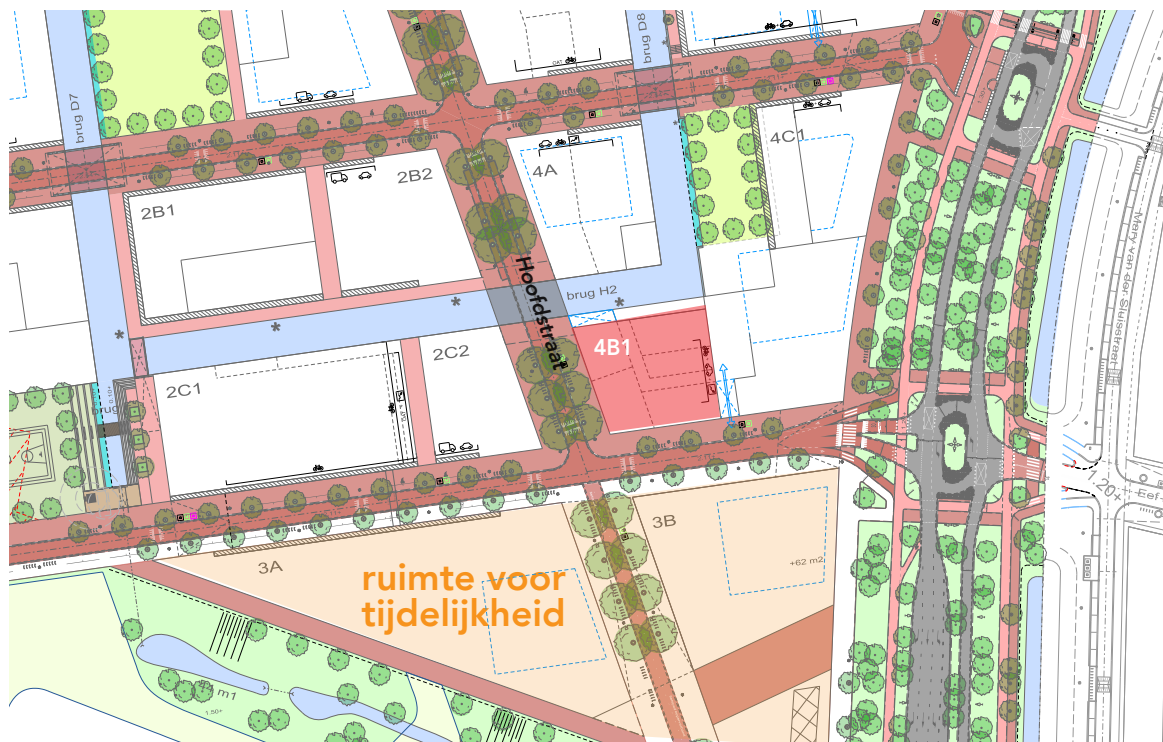
1.3 Ontwikkelambitie

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 (bouvvelden) (Figuur 6). 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.

Figuur 4.
Plankaart VO
openbare ruimte
Sluisbuurt
april 2020, uit-
sede cluster 4



Figuur 5.
Sfeerimpressie
van de hoofd-
straat



1.4 Ruimtelijke en programmatische kaders

De volgende kaders zijn geldend voor alle ontwikkelingen in de Sluisbuurt

Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt

Het Stedenbouwkundig Plan (SP) Sluisbuurt is vastgesteld door de gemeenteraad in september 2017 (p. 51). Dit plan bevat een programma van circa 5.500 woningen in verschillende prijsklassen/segmenten, maximaal 87.900 m² bvo aan 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. Tegelijkertijd is er nog veel ruimte voor verschillende invullingen van bouwblokken. De hoofdbambities van het SP 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 BKP (p. 51) 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 BKP 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 bouwenvelop. Aanvullende onderdelen van kwaliteitsborging zijn supervisie en welstand.

Inrichtingsplan Hoofdstructuur OR

In het Inrichtingsplan Hoofdstructuur Openbare Ruimte (OR) 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 SP 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 BKP zijn beide uitwerkingen van het SP en zijn complementair aan elkaar.

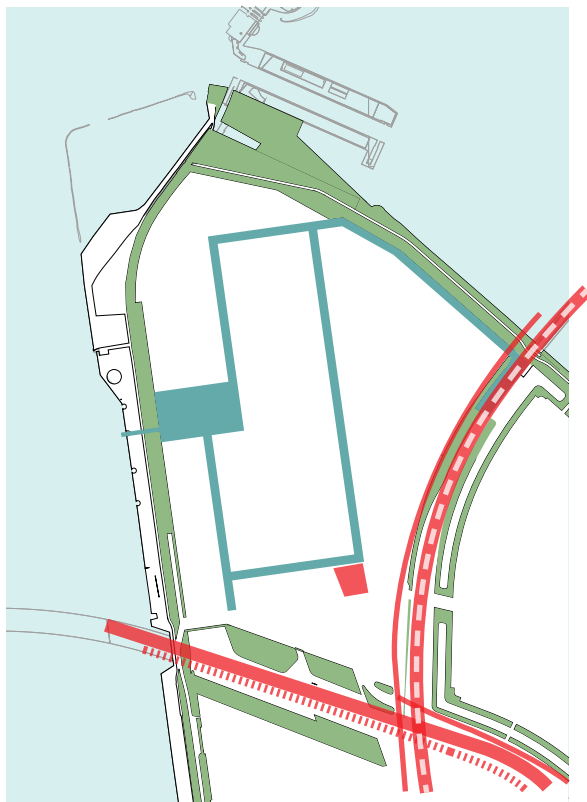
Bestemmingsplan Sluisbuurt

Voor de ontwikkeling van de Sluisbuurt is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld (p. 51). 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.

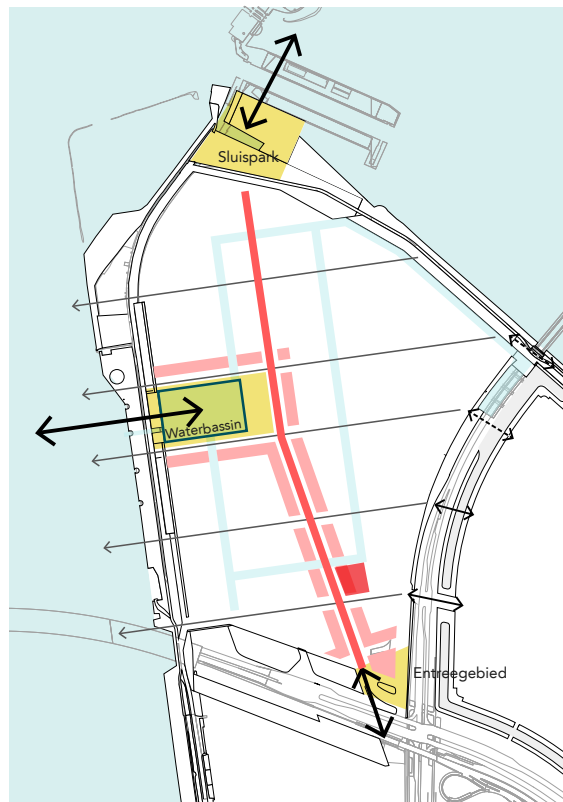
Mobiliteitsplan Zeeburgereiland/IJburg

Er is een "Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg Integrale aanpak van de bereikbaarheid – 2018 tot 2038" (p. 51) opgesteld. 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.

Figuur 6.
Ruimtelijk principe hoofdstructuur
Sluisbuurt



A. Harde en zachte randen (resp. infra en groen).



B. Stedelijke plekken en straten



C. Clusters verbonden door waternetwerk.



D. Plantsoenen, scholen en informele routes

2 Plangebied

In dit hoofdstuk wordt de samenhang van het plan uitgelegd. Het begint op schaalniveau van de gehele Sluisbuurt waarna het inzoomd naar een kwadrant. Als laatste wordt de samenhang in het cluster beschreven.

2.1 Ruimtelijke samenhang Sluisbuurt

Het hoogstedelijk bouwprogramma voor de Sluisbuurt en de ambitie om er een autoluwe 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 (Figuur 6). 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 (Figuur 6), met ieder een eigen karakter, staan aan de basis van het plan: het Entreegebied, het Waterbassin en het Sluispark. Deze drie plekken hebben een stedelijke functie en uitstraling. Zij 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 (Figuur 6), 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 (Figuur 6). 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.

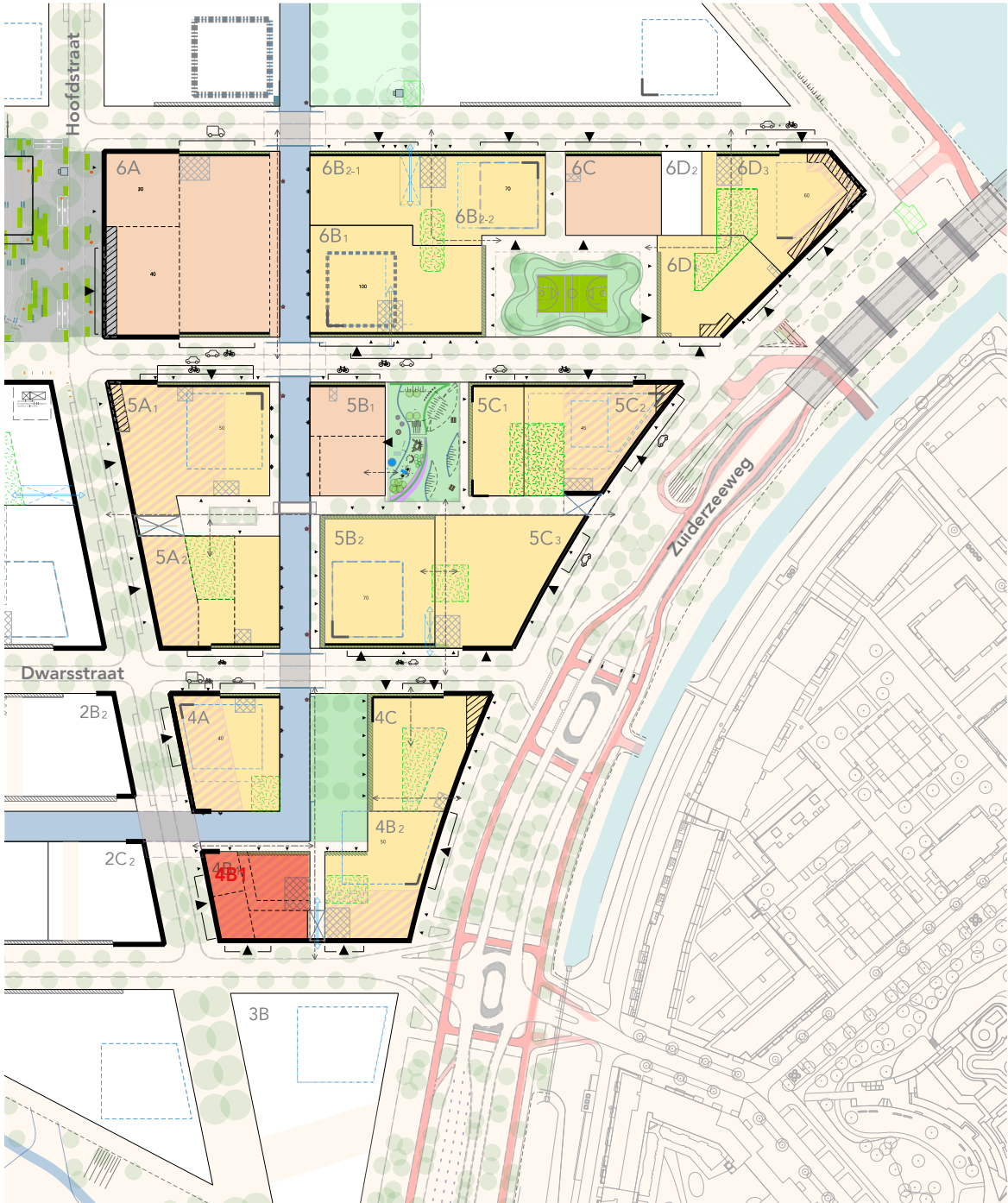
Waternetwerk

Het systeem van Waterbassin en watergangen kent geen doodlopende uiteinden, dat is essentieel voor de doorstroming en waterkwaliteit van de Sluisbuurt (Figuur 6). 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 (Figuur 6). 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 hoofdtraamwerk 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 7.
Clusterkaart
eerste kwadrant.
Kavelpaspoort
is leidend m.b.t.
ruimtelijke rand-
voorwaarden



Bouwkavels

- kavelgrens
- margestrook
- vaste rooilijn tot 15m hoogte
- vaste rooilijn tot 10m hoogte
- max. bebouwingstijl

Hoogtes

- zoekruimte torens
- hoogte gebouw
- afwijkende hoogtemaat
- plekbepaling toren
- onderdoorgang

Programma

- woonprogramma
- niet woonprogramma
- plantsoen
- binnenruimte
- speciaal programma in kade
- technische ruimtes-gevel (Indicatief)
- Lander AVPlinkoop
- Nuon WOS
- Ziggo
- kade programmering

Entrees

- hoofdentree gebouw (zoekruimte)
- secundaire individuele entree
- informele route
- zoekgebied teruggetrokken entree (gevel bg)
- zoekruimte Ingang auto-en fietsparkeergarage
- zoekruimte laden en lossen

Metrages

- Cluster 4: ca. 40.000 m²bvo
- Cluster 5: ca. 70.000 m²bvo
- Cluster 6: ca. 97.000 m²bvo

CLUSTERS 4, 5 en 6

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 H6 Leefbaarheid tijdens bouw.

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 in 2021. In de clusterkaart (Figuur 7) geeft een indicatie hoe de plinten van de bebouwing kunnen 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 H3 “Ambitie kavel 4B1” nader op in gegaan.

Zuidrand

Aan de zuidzijde van het kwadrant bevindt zich cluster 3. Deze zal als laatste worden ontwikkeld en in de tussentijd ruimte bieden voor tijdelijke initiatieven.

Tussen clusters 3 en 4 bevindt zich de ontsluitingsweg van de Sluisbuurt. Deze zal in de eerste fases de enige zijn en later de belangrijkste toegangsroute vormen.

Programmatische invulling

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

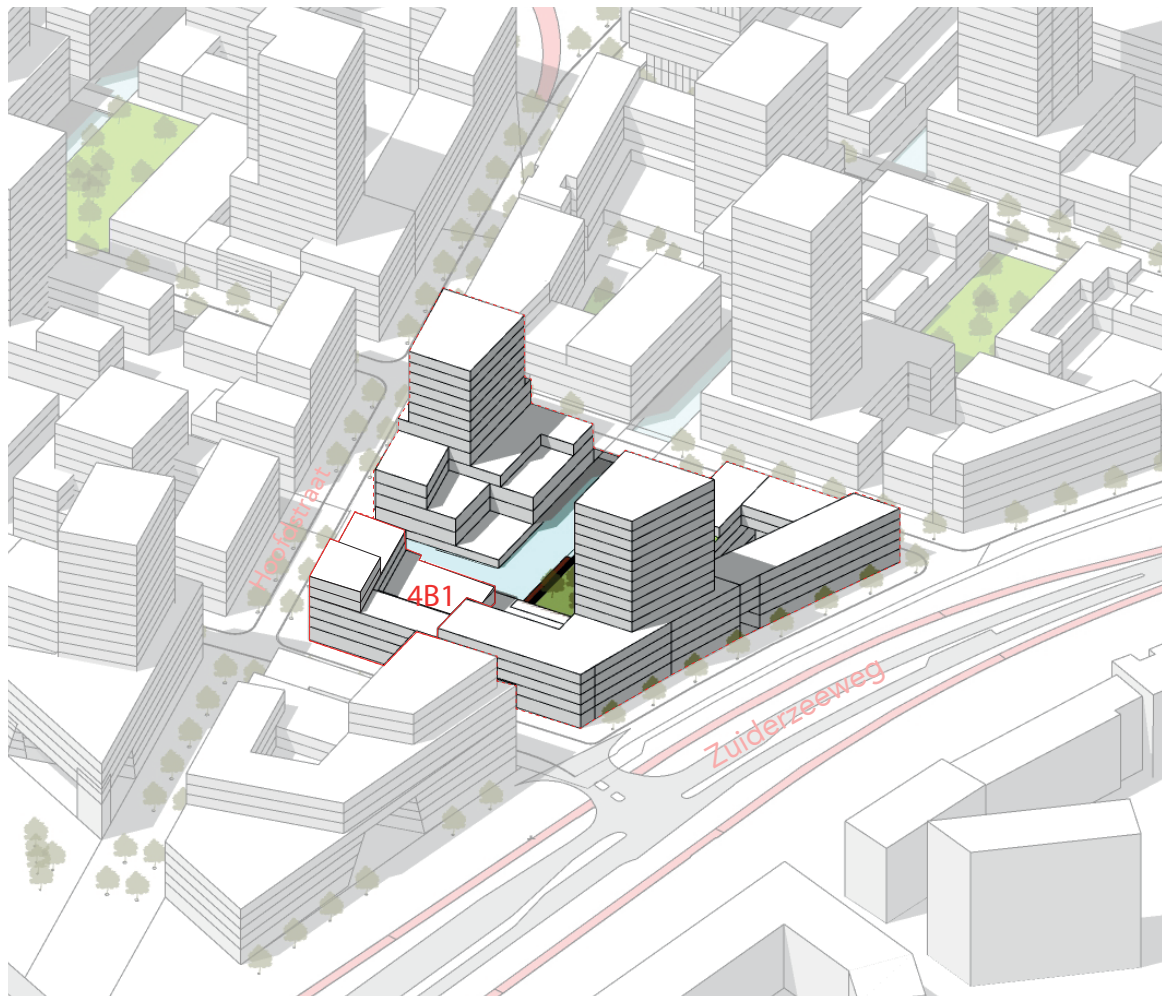
Vooralsnog is het volgende gepland:

De voornaamste voorzieningen zijn de hogeschool Inholland als katalysator voor de gebiedsontwikkeling (kavel 6A), een supermarkt (5A1), winkels en werkruimtes 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.

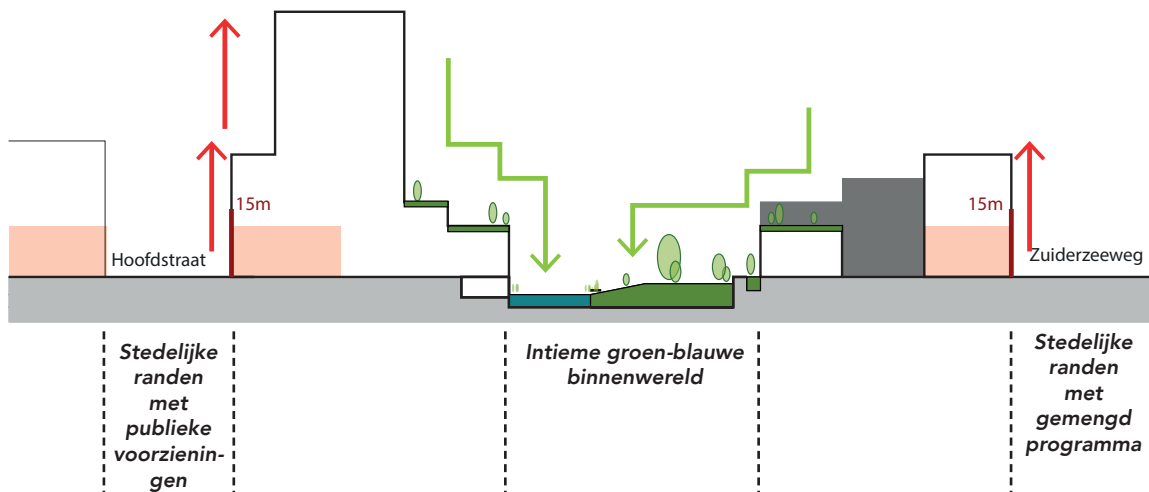
Wat betreft parkeren wordt voornamelijk ingezet op minimaal autogebruik, duurzame alternatieven (bv. elektrisch of gedeeld vervoer) en dubbel gebruik in openbaar toegankelijke garages.

Het kavelspecifieke programma wordt in H4 Kavelregels nader toegelicht.

Figuur 8.
Cluster 4 in de
directe omgeving
(voorbeeldverka-
veling)



Figuur 9.
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.

In contrast tot de stedelijke randen van het cluster is er een groen-blauwe binnenwereld. Het cluster wordt doorsneden door het binnenwater, met hieraan een openbaar plantsoen. Deze ruimte vormt het hart van het cluster 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 (indicatief) als volgt:

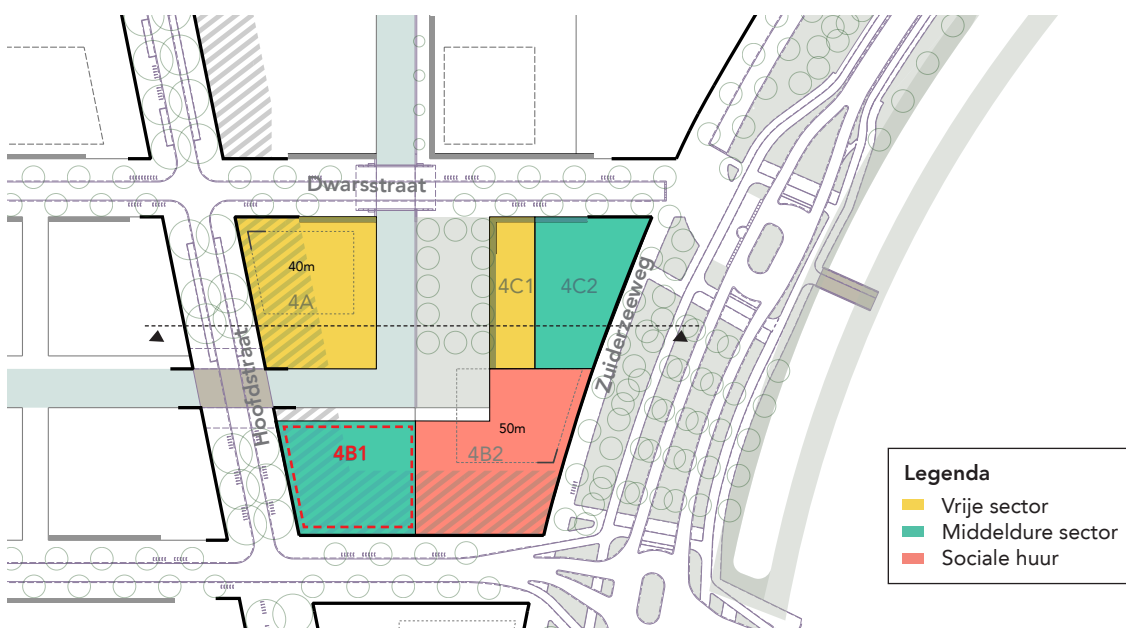
Kavel 4A: Gemengd programma van vrije sector woningen met een woontoren en een plint met ruimte voor detailhandel en werkfuncties en de mogelijkheid voor een eigen parkeergarage.

Kavel 4B1: Gemengd programma van middeldure koopwoningen. Met in de plint ruimte voor detailhandel, bedrijvigheid/dienstverlening.

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

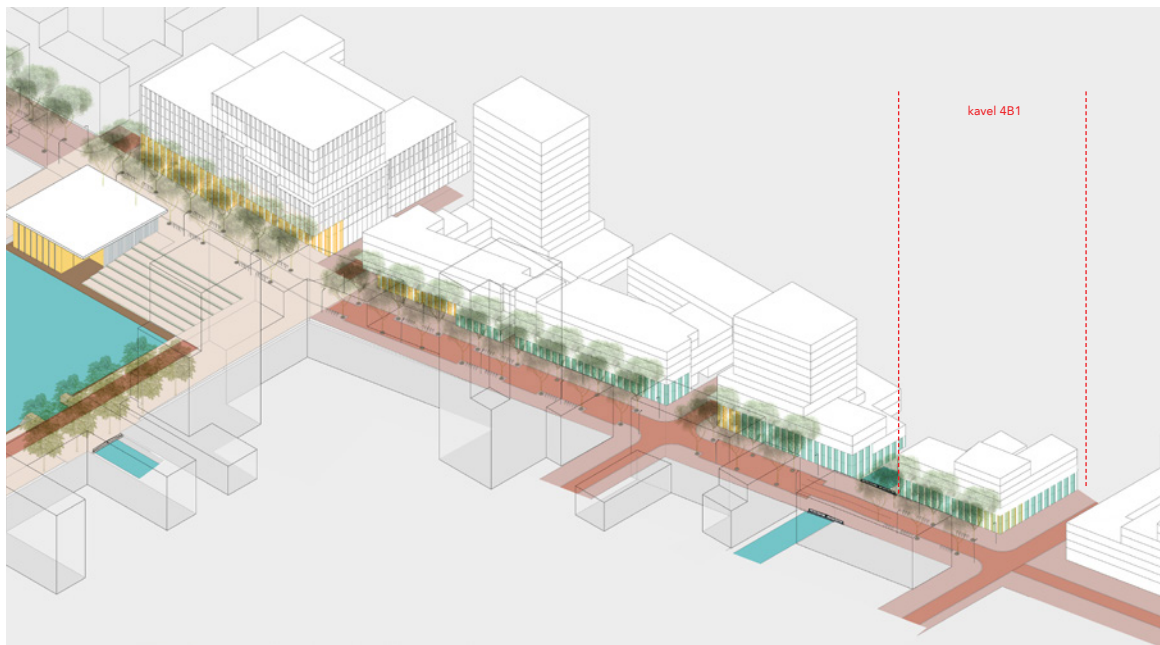
Kavel 4C1: Vrije sector woningen, collectief particulier opdrachtgevenschap (CPO).

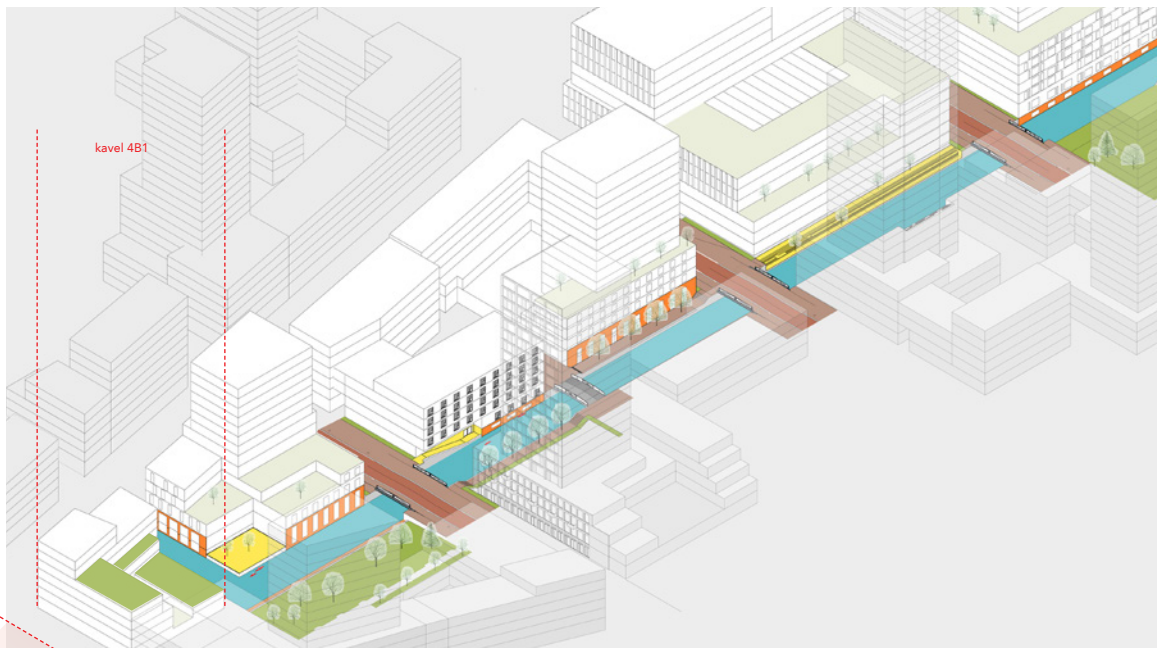
Kavel 4C2: Gemengd programma, met middeldure huurwoningen en ruimte voor bedrijvigheid/dienstverleningen.



Figuur 10.
Programmatische
verdeling cluster 4

Figuur 11.
Principe van de
hoofdstraat met
plinten die com-
municeren met
de openbare
ruimte

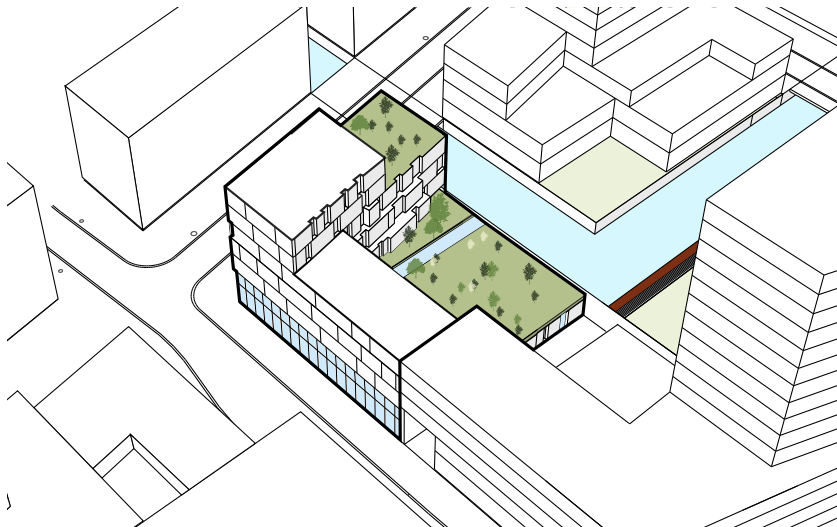




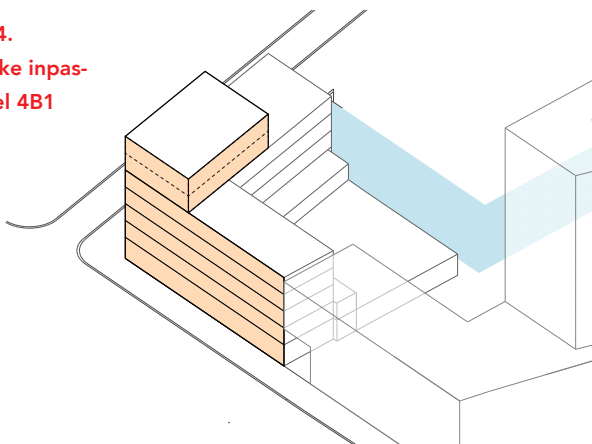
Figuur 12.
Principe van het
waternetwerk
met variërende
kaderanden en
ruimtes

Cluster 3

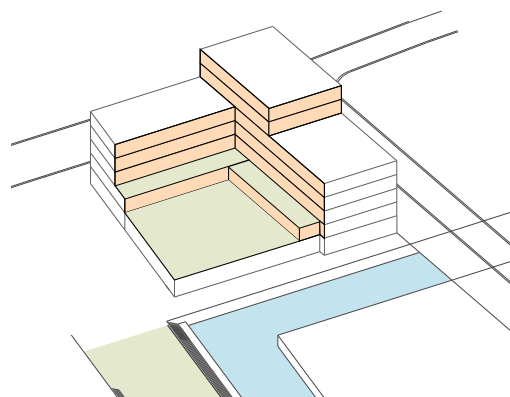
Figuur 13.
Conceptuitwerking
kavel 4B1



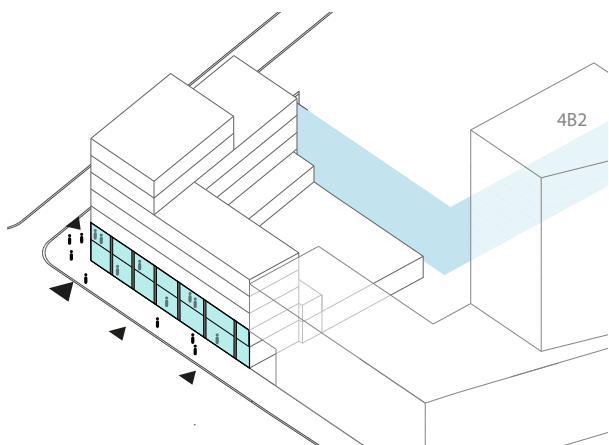
Figuur 14.
Ruimtelijke inpas-
sing kavel 4B1



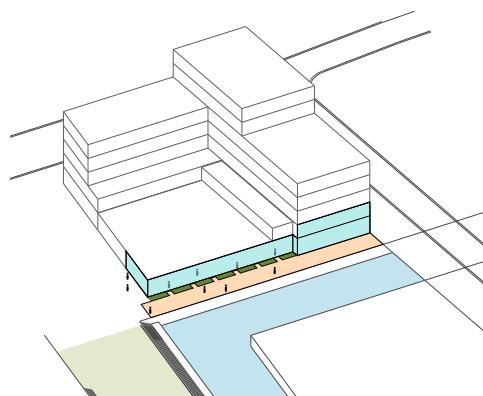
Uitstraling: De facades aan de straten en het alzijdige hoogteaccent zijn belangrijke architectonische elementen die het entreegebied markeren.



Zachte binnenkant: Een vrijere architectonische vorm past bij de groen-blauwe wereld en draagt bij aan de alzijdigheid van het gebouw.



Plint: De plint interacteert met de omgeving, bevat publieke functies en individuele entrees. De plint draagt bij aan de beleving op ooghoogte en de markering van het entreegebied.



Aansluiting cluster: Een openbare route langs de waterkant met voordeuren aan de kade en een doorsteek naar de hoofdstraat zijn onderdeel van het informele netwerk. De plint interacteert met de omgeving.

3

Ambitie kavel 4B1

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke aspecten en ambities beschreven waarop gelet wordt bij de selectie. De selectie vindt plaats op basis van de criteria zoals in de selectiebrochure beschreven.

3.1 Ruimtelijke kwaliteit

Onder ruimtelijke kwaliteit wordt in deze tender woonkwaliteit en stedenbouwkundige kwaliteit verstaan.

Woonkwaliteit

Kavel 4B1 is relatief compact en vraagt om inventieve oplossingen aangaande woonkwaliteit. Het specifieke segment, middeldure koopwoningen, kent woningen met een beperkte woonoppervlakte. Daarom staat aandacht voor de leefomgeving op zowel woning- als gebouwniveau centraal. Er wordt gezocht naar een innovatief woonconcept die aansluit op de behoefte van de stedelingen, passend bij de opgave van de Sluisbuurt (p.5). Een woonconcept beslaat zowel de zelfstandige woningen als de collectieve ruimtes. Er wordt uitgedaagd op innovatie op beide elementen en hoe het elkaar complimenteert.

De ambitie van de gemeente is dat op kavel 4B1 aantrekkelijke, stedelijke middeldure koopwoningen worden gerealiseerd.

De vorm en grootte van de woningen vormen een uitdaging. Daarom wordt er in de tender gelet op slimme plattegronden met oog voor oriëntatie, indeling, uitzicht, buitenruimte en bezonning.

Er wordt ook uitgedaagd op collectieve ruimte(s). Daarbij wordt er gekeken op welke wijze de collectieve ruimte(s) bijdragen aan het vergroten van de leefruimte van de zelfstandige woningen, ter bevordering van het woongenot. Verder dragen de collectieve ruimte(s) bij aan de aantrekkelijkheid van het wonen in het gebouw.

Uitstraling gebouw

Kavel 4B1 kent vanwege de locatie binnen de Sluisbuurt een stedelijke buitenrand, waarbij een zachte binnenkant gewenst is. Deze sluit aan bij de groen-blauwe binnenwereld van cluster 4. Omwille hiervan wordt er uitgedaagd op een alzijdig ontwerp van het gebouw.

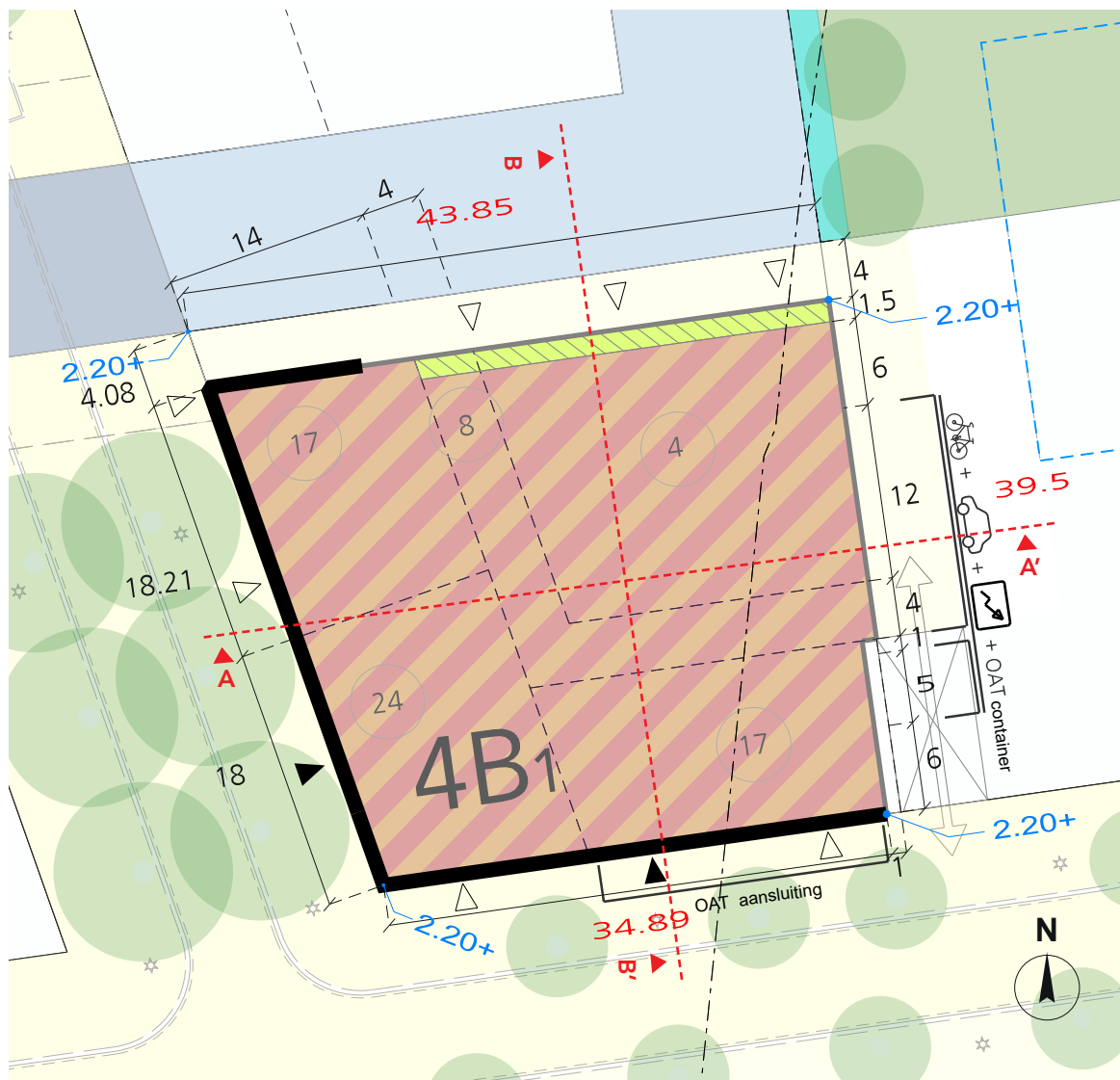
Het kavel is een stedenbouwkundige markering van de hoek Hoofdstraat en hoofdontsluitingsweg. De bijzondere hoekpositie van de kavel maakt het ook een onderdeel van de entree van de Sluisbuurt. Het is een belangrijke plek waar dagelijks vele bewoners, gebruikers en passanten zullen langskomen. Bovendien zal 4B1 tijdelijk het gezicht zijn van de buurt. Dit alles vraagt om een architectonische verbijzondering en biedt kansen voor een markant gebaar. Hierbij wordt gelet op het integraal ontwerpen van de duurzaamheidsmaatregelen.

Daarnaast zal er gelet worden op de bijdrage aan een attractief straatbeeld. Zowel de Hoofd- als Dwarsstraat zullen veel gebruikte straten worden, maar ook de informele route langs het water vraagt om aandacht. Deze route verbindt de stedelijke rand met het plantsoen van cluster 4. In het bijzonder wordt er gelet op de aansluiting van de plint op alle openbare randen, de interactie met de omgeving (o.a. transparantie) en de beleving vanaf de straat op ooghoogte.

3.2 Duurzaamheid

Marktpartijen worden uitgedaagd een extra inspanning te doen op circulariteit en energie.

Figuur 15.
Kavelpaspoort
kavel 4B1



LEGENDA

- | | |
|--|--|
| vaste roolijn tot 15m hoogte | maximale bouwhoogte |
| kavelgrens 4B1 | hoogtescheiding |
| bebouwd | maaiveldhoogte NAP |
| onbebouwd uitgeefbaar terrein | zoekgebied entree fietsenstalling/autoparkeerentree/technische rui |
| openbare ruimte | inkoop +WOS+KPN verdeelkast, OAT containers |
| zoekruimte niet-woonprogramma | onderdoorgang |
| maatvoering | entree wonen (indicatief) |
| externe veiligheidscontour vanaf de Zuiderzeeweg | entree niet-woonfunctie (indicatief) |
| margestrook | zoekruimte invoerpunt aansluitleiding (OAT) |

4 Kavelregels

4.1 Programma

Capaciteit

De maximale bruto vloeroppervlak van de kavel is 5.200 m² bovengronds.

Wonen

Het totale woonprogramma bedraagt 2.100 m² tot 3.000 m² bvo (incl. bergingen, ontsluitingswegen en eventuele gemeenschappelijke ruimten). De woningen zijn middeldure koopwoningen en hebben een oppervlakte van minimaal 30m² gbo en maximaal 60m² gbo.

Niet-wonen

De eerste twee bouwlagen zijn bestemd voor niet-woonfuncties (Figuur 16). Deze plintzone voorziet in commerciële voorzieningen, zoals detailhandel, bedrijvigheid of dienstverlening. Hieronder vallen ook apotheken en huisarten. De gehele plintzone krijgt een commerciële bestemming omdat de kavel te dicht bij de Zuiderzeeweg ligt voor gevoelige maatschappelijke voorzieningen, in verband met externe veiligheid.

De niet-woonfuncties hebben een maximale oppervlakte van 2.300m² bvo, waarvan minimaal 500m² detailhandel.

Op de begane grond is de zone van 20 meter diepte vanaf de rooilijn vanaf de hoofdstraat bestemd voor detailhandel en eventueel horeca.

4.2 Bouwregels

Kavelgrenzen

De bouwkavel (ca. 1.409 m²) heeft een te bebouwen oppervlak van circa 1.364m². De kavel grenst aan alle zijden aan de openbare ruimte en in de zuidoost hoek op 4B2 middels een overbouw (Figuur 15). Het onbebouwde deel van de kavel is de margestrook. In bijlage 1 is een kaart opgenomen met de coördinaten van de kavel en het bebouwbare deel.

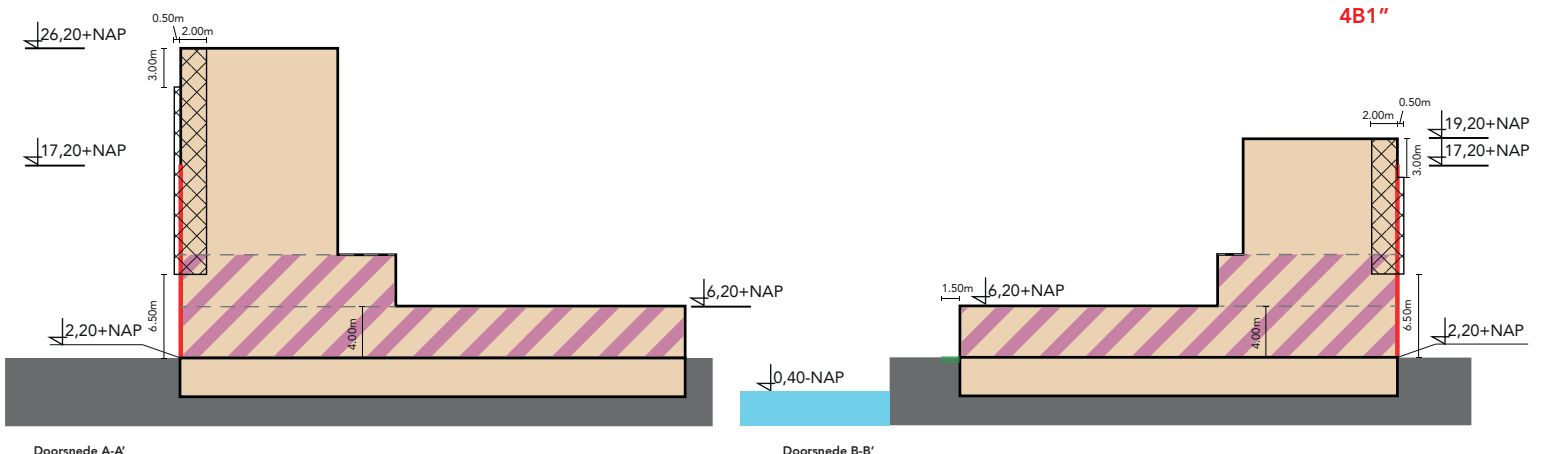
Rooilijnen

De rooilijn langs de zuidwestzijde is verplicht tot een hoogte van 15 meter. Aan de noordzijde, langs het water, krult de rooilijn (tot een hoogte van 15 meter) 10 meter de hoek om.

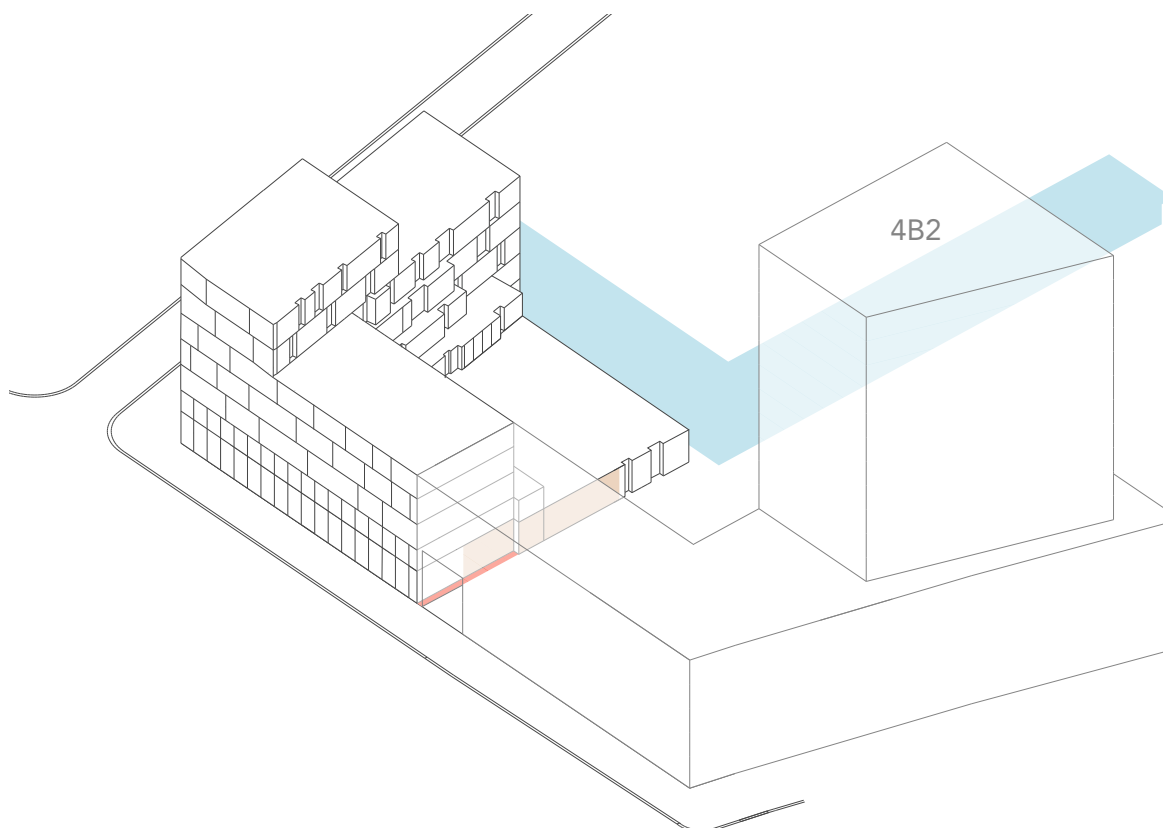
Margestrook

Aan de noordzijde ligt een margestrook van 1,5 meter vanaf de rooilijn. Dit betreft onbebouwd, uitgeefbaar terrein en 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. Daar waar geen ontsluiting van het gebouw is, is volle grond aanwezig en moet de margestrook zo groen mogelijk ingericht worden met beplanting in de volle grond.

Figuur 16.
Doorsneden A-A' en B-B' van "Kavelpaspoort kavel 4B1"



Figuur 17.
Onderdoorgang;
technische ruim-
tes (bruin) en
zone voor con-
structie (rood),
volume conform
bouwenvelop



Bouwhoogte

Kavel 4B1 kent verschillende maximale bouwhoogtes. Alle bouwhoogtes zijn vanaf maaiveldniveau (+2.20 NAP) gerekend. Voor overschrijding van de toegestane hoogte zie het bestemmingsplan (art. 29 onderdeel d en e).

Plinten

De plinten grenzend aan de openbare straten dragen bij aan een levendig, aantrekkelijk straatbeeld en aan de ervaring van 'de menselijke maat' in het gebied. Het is daarom van belang dat de plint uitnodigend is en transparant karakter heeft.

Voor de plinten aan de hoofdstraat en dwarsstraat gelden de volgende eisen:

- De begane grond heeft een bruto hoogte van minimaal 4 meter.
- In een zone van minimaal 5 meter diep vanaf de vaste rooilijn is het niet toegestaan om kelder en souterrains boven het maaiveld uit te laten steken.
- Blinde gevels moeten worden voorkomen. Er wordt gebruik gemaakt van 'niet spiegelend glas'. Technische ruimtes en ingangen naar parkeergarage zijn langs de hoofd- en dwarsstraat niet toegestaan.

De ontsluiting van de woningen en ingangen voor de niet-woonfuncties moeten aan de Hoofd- en Dwarsstraat. Gebouwgebonden voorzieningen, zoals ingangen naar het fietsparkeren of technische ruimten worden geplaatst aan de binnenzijde van het gebouw (aangeduid op Figuur 15). Deze ruimtes worden bereikt door een onderdoorgang die de dwarsstraat en binnenkant van cluster 4 verbindt.

Balkons en loggia's

Aan de Hoofd- en Dwarsstraat zijn loggia's mogelijk vanaf de tweede verdieping en kunnen maximaal 0,5 meter vanaf de rooilijn uitkragen; balkons zijn hier niet toegestaan. Aan de andere gevels zijn balkons vanaf de derde bouwlaag toegestaan.

Daken en dakterrassen

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

Het daklandschap is voor minimaal 30% met hoogwaardig groen ingericht. Zie "5.3 Klimaatbestendige stad" voor meer informatie.

Kelders

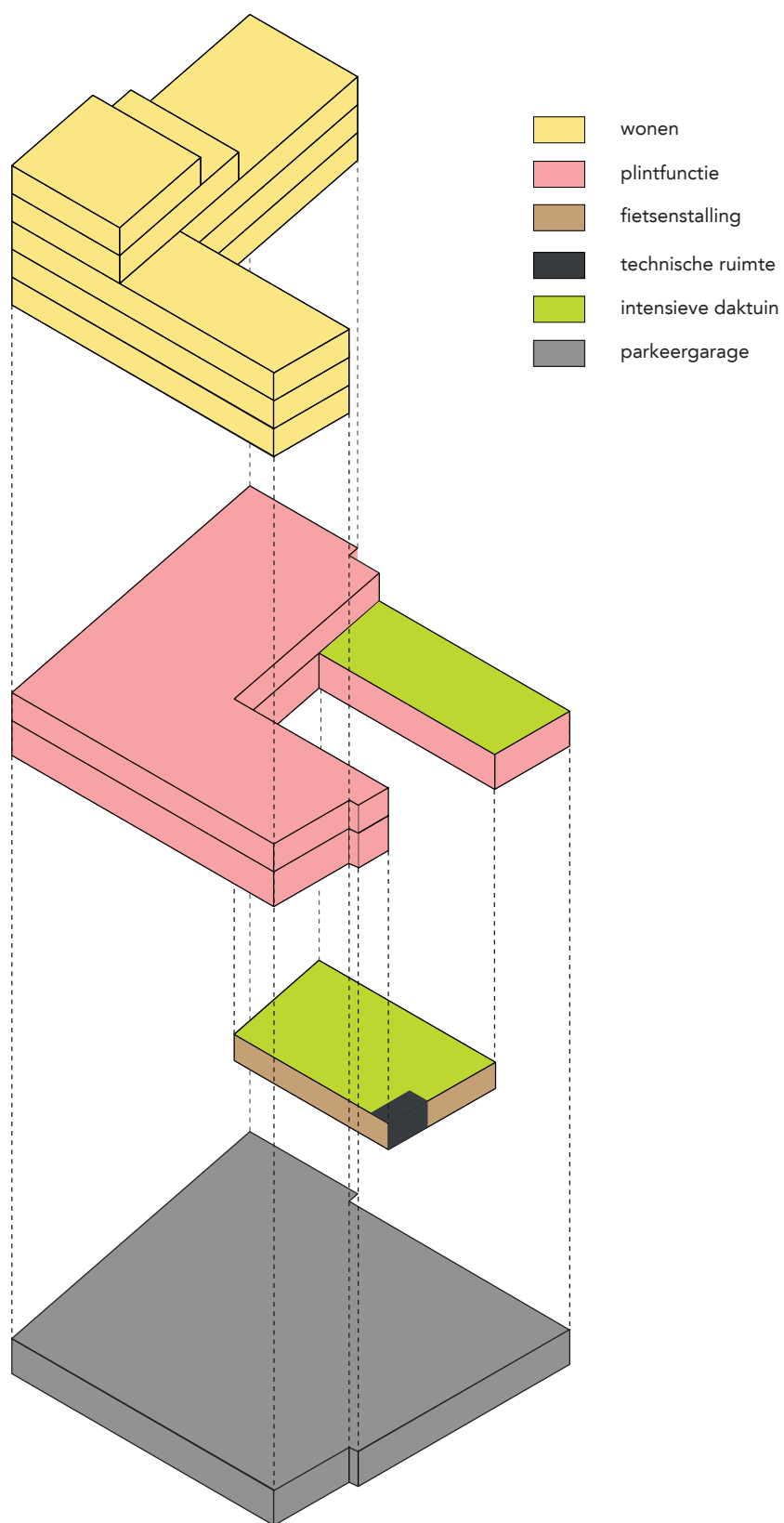
Eventuele kelders liggen vijf meter terug uit de vaste rooilijn. Kelders mogen maximaal 0,5 meter boven maaiveld uitsteken en worden niet meegerekend in het totaal aantal vierkante meters bvo die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Kelders die tot maximaal één meter boven maaiveld uitsteken, worden wel meegerekend in de bovengrondse vierkante meters bvo die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

Aansluiting kavel 4B2

De oostzijde van de bebouwing, grenzend aan kavel 4B2, dient geschikt te zijn om tegen aan gebouwd te worden. 4B2 realiseert een onderdoorgang, twee bouwlagen hoog, waarin de openbare ruimte doorloopt.

Hierom dient er rekening gehouden te worden met de toekomstige constructie van de onderdoorgang. Voor deze constructie is een zone aangewezen van 1 bij 12 meter (Figuur 15). Dit overlapt met de zoekruimte entrees voor o.a. technische ruimtes (16+5meter, zie figuur 15). De wachtgevel van 4B1 inclusief eventuele ontsluiting van technische ruimtes moet bouwkundig afgewerkt zijn als zijnde een buitengevel. De esthetische afwerking van de onderdoorgang zal de buurkavel 4B2 bouwen. Het bouwwerk van 4B1 mag zowel boven- als ondergronds niet buiten de kavelgrens uitsteken. De (funderings)constructie van 4B1 moet voldoende stabiel zijn om enige trilling door het bouwen direct naast het gebouw op te vangen zonder dat dit tot schade leidt.

Figuur 18.
Voorbeelduitwer-
king programma-
tische verdeling



Geluid

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.

Voor informatie over hinder van wegverkeerlawaaï (ten gevolge van de Zuiderzeeweg) wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek en het hogere waardenbesluit, dat is opgenomen in de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt (p. 51).

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 toegestaan langs de hoofdstraat en dwarsstraat en liggen minimaal 10 meter uit de kade van de gracht. Tevens dienen deze ingangen minimaal 6 meter vanaf de rooilijn van de dwarsstraat te liggen.

Voorzieningen voor openbare verlichting

De noord- en oostzijde van de kavel grenst aan (openbare) informele routes. Verlichting wordt hier bevestigd aan de gevel van het gebouw. Zie bijlage 19 voor een nadere toelichting. Voor de verlichting aan en om kavel 4B1 zijn er andere hoogtes dan in het PvE beschreven staat. De tekeningen zijn hierbij leidend.

4.3 Parkeren

Fietsen en scooters

Voor het parkeren van fietsen en scooters gelden de gemeentelijke normen (Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018, zie verwijzing op p. 51).

Het fietsparkeren voor bewoners en werknemers dient inpassend en gebruiksvriendelijk, opgelost te worden.

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. Inpassende fietsparkeerruimtes hebben een ruime entree met een doorgang van minimaal twee meter breed. Het kavelpaspoort geeft de zoekruimte van de entree aan. Bij het ontwerp van de stalling moet ook ruimte gecreëerd worden voor scooters en bijzondere modellen zoals bakfietsen, fietsen met kratten/kinderstoelen en elektrische fietsen (min. 15% van het totaal aantal parkeerplekken).

Auto's

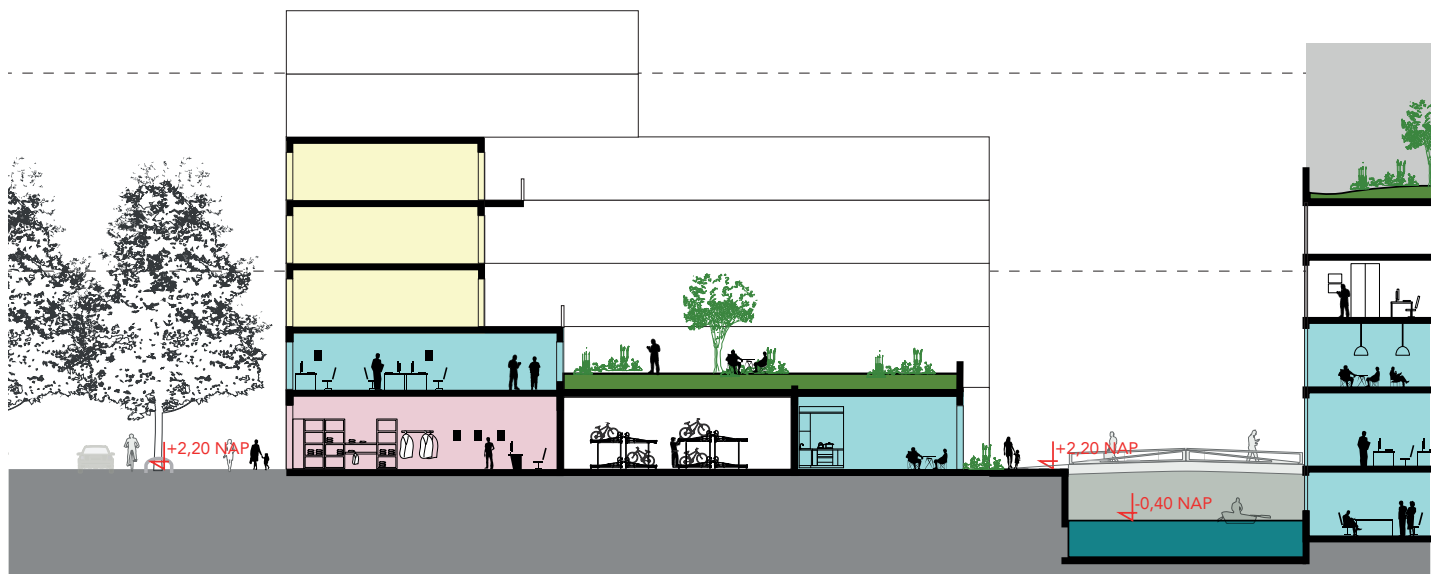
De ontwikkeling van de Sluisbuurt is gericht op een autoluwe omgeving. De gebouwen in Sluisbuurt kennen een lage auto-parkeernorm en stimuleren nieuwe mobiliteitsconcepten. De gemeente voornemens in de Sluisbuurt een mobiliteitshub voor deelmobiliteit te (laten) realiseren. Op kavel 4B1 is een parkeergarage mogelijk maar niet verplicht. Er geldt geen minimum voor het te realiseren aantal parkeerplaatsen, maar er zijn wel normen voor het maximum:

- maximaal 0,3 per woning 30 - 60 m² bvo;
- maximaal 0,6 per woning >60 m² bvo;
- maximaal 1 per 125 m² bvo voorzieningen.

Het bouwen van een parkeergarage is ondergronds (max. 2-laags), half verdiept of bovengronds mogelijk. Mocht er gekozen worden voor een bovengrondse- of half verdiepte parkeergarage, dan ligt deze uit het zicht: minimaal vijf meter uit de vaste rooilijn van het gebouw.

Ingangen van gebouwde gemotoriseerde parkeervoorzieningen zijn niet toegestaan langs de hoofdstraat en dwarsstraat (zie kavelpaspoort, Figuur 15, voor zoekruimte parkeergarage entree). Indien er gekozen wordt voor het bouwen van een parkeergarage, moet deze ontworpen worden conform NEN 2443-2013. Tevens dient de inrit van de parkeergarage, binnen de kavelgrenzen, een vlakstand van minimaal vijf meter te hebben in verband met de veiligheid van passerende voetgangers en fietsers.

Figuur 19.
Voorbeeld door-
snede B'-B
(kavelpaspoort)



4.4 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 kelder zodat er ruimte ontstaat op de begane grond voor commerciële voorzieningen. In het kavelpaspoort (Figuur 15) is een zoekruimte aan de tussenstraat 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 in pandig 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.

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 "5.5 Ondergrondse afvalinzameling en Containers".

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 (Figuur 15). 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 opstuwings- 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.

Figuur 20.
Oergeul onder de
Sluisbuurt (bron:-
maps.amsterdam.
nl)



Grenzend aan buurkavels/openbare ruimte

De erfpachter dient (op eigen kavel) maatregelen te treffen voor het voorkomen van zettingsverschillen in het maaiveld ten gevolge van kelders die niet onder de bovengrondse bebouwing gelegen zijn (wel op eigen kavel) en grenzen aan een buurkavel of openbare ruimte.

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 21.
Referentie circulair
paviljoen ABN
Amro op de Zuidas
© foto www.johnlewismarshall.com



5 Duurzaamheid

De Sluisbuurt wordt een duurzame en toekomstbestendige wijk. 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 (p. 51) heeft de gemeente zich uitgesproken voor klimaatneutrale gebiedsontwikkeling. Dit betekent een stevige ambitie met circulaire en minimaal energieneutrale nieuwbouw. Een overzicht inclusief de beleidsdocumenten is te vinden op de website <https://duurzaamontwikkelen.amsterdam/>. De relevante thema's voor kavel 4B1 staan hieronder beschreven:

5.1 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 milieu-impact, uitgedrukt door de zogenaamde Milieuprestatie van gebouwen (MPG). Het doel is om deze score zo laag mogelijk te houden. Het streven voor Sluisbuurt is een MPG lager dan de wettelijke norm van 0,8. 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.](https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/duurzaam-bouwen-en-verbouwen/duurzaam-bouwen/milieuprestaties-van-gebouwen-meten)

[rijksoverheid.nl/onderwerpen/duurzaam-bouwen-en-verbouwen/duurzaam-bouwen/milieuprestaties-van-gebouwen-meten](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.

5.2 Energie

Amsterdam daagt de markt uit om energieneutraal en zelfs energieleverend te bouwen (Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal, 2020). Bijkomend voordeel van een scherpe energieprestatie is een lage energierekening voor de bewoner of gebruiker.

BENG

Vanaf 1 januari 2021 geldt de BENG-normering volgens de NTA8800. Amsterdam is voornemens om de landelijke BENG normen met ingang van

Figuur 22.
Zonnepanelen
gecombineerd
met een groen
dak.



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/>. Nieuwbouw wordt gasloos gerealiseerd.

Zonnepanelen

Duurzame energieopwekking is van belang om energieneutraal te kunnen bouwen. In de Sluisbuurt gaat het voornamelijk om het plaatsen van zonnepanelen (Figuur 22). Zoek 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.

Warmteplan

Amsterdam bouwt aardgasvrij. In het zuidelijke deel van de Sluisbuurt wordt een hybride warmte-koudesysteem aangelegd bestaande uit bodemenergie en stadswarmte. Het Warmteplan Sluisbuurt d.d. 13-11-2018 (bijlage 13) 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). De afname van koude is niet verplicht. Voor meer informatie over de aansluiting op het warmtenet kunt u contact opnemen met Westpoort Warmte. Voor kavel 4B1 is op moment van uitschrijving nog geen kwaliteitsverklaring afgegeven. Vooralsnog kan gebruik worden gemaakt van de kwaliteitsverklaring voor cluster 5 en 6. De kwaliteitsverklaring vindt u in de lijst met verwijzingen (p. 51).

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 maken voor een aansluiting op het geplande distributienetwerk voor warmte en koude zoals is bedoeld in het Warmteplan dan wel voor een gelijkwaardige oplossing.

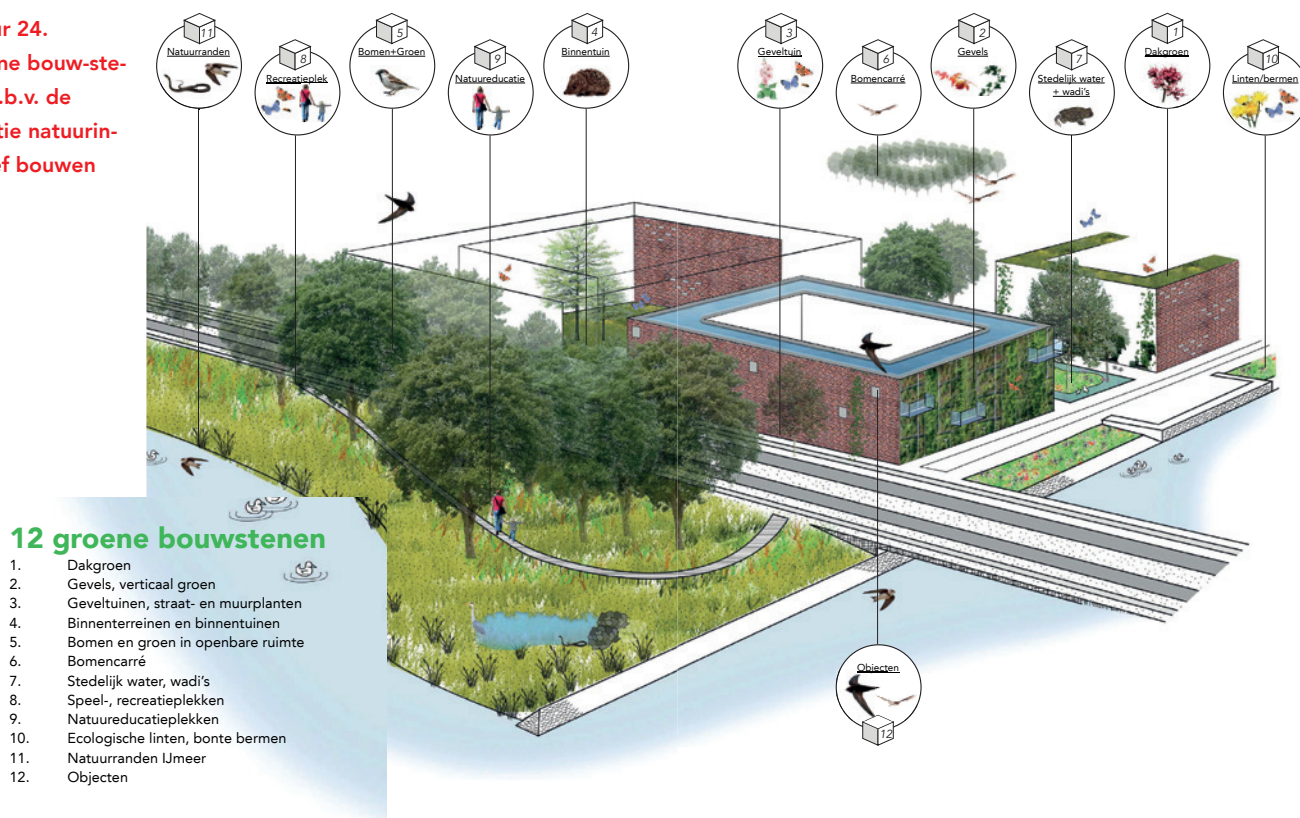
Bodemenergieplan

Als uitvloeisel van het Warmteplan heeft de gemeente een concessieovereenkomst gesloten met Westpoort Warmte, die uitgevoerd wordt door Vattenfall. Om de bodemenergie doelmatig te benutten in het gebied worden door de gemeente orderingsregels voor de plaatsing van warmte- en koudebronnen vastgelegd in een Bodemenergieplan (bijlage 14) voor een zo effectief mogelijke benutting van de energie in de bodem. Eén beoogde erfpachter heeft reeds een vergunning ontvangen voor het plaatsen van twee kleine bronnen in het gebied. Het concept 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 open bronsystemen in de bodem zonder de kwaliteit en capaciteit van de andere bronnen te verminderen. In het Bodemenergieplan wordt voorrang

Figuur 23.
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
Gierzwaluw	Ambitie	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
Egel	Ambitie	Natuurinclusief tuinontwerp geschikt voor de egel	1
Bijen en dagvlinders	Ambitie	Natuurinclusief tuinontwerp geschikt voor de inheemse Amsterdamse insectenfauna (bijen en dagvlinders)	1

Figuur 24.
Groene bouwstenen t.b.v. de ambitie natuurinclusief bouwen



gegevens 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 toetsings-kader voor het beoordelen van aanvragen voor bronnen.

5.3 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 (p. 51). 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 grondwaterverhoging 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 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 stadsklimaat. 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. Amsterdam hanteert een puntensysteem Natuurinclusief bouwen voor nieuwbouw. Voor tenders geldt een drempelwaarde voor natuurinclusief bouwen waarbij minimaal voor 30 punten aan maatregelen op de kavel moet worden gerealiseerd (p. 51). De verplicht te realiseren nestkasten zoals benoemd in figuur 23 kunnen meegerekend worden.

Raadpleeg ter inspiratie het Handboek Natuurinclusief Bouwen van de gemeente Amsterdam, te vinden op de website

Figuur 25.
Referentie
Natuurinclusief
dak. water-
neutraal kavel.
© Jean-Pierre
Jans.



Figuur 26.
Voorbeeld van
een natuurin-
clusief en kli-
maat-bestendig
dak (bron: Alp-
hons Nieuwen-
huis).



duurzaamontwikkelen.amsterdam (zie lijst van verwijzingen, p. 51).

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", 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

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 (Figuur 23) geformuleerd.

Groenplan

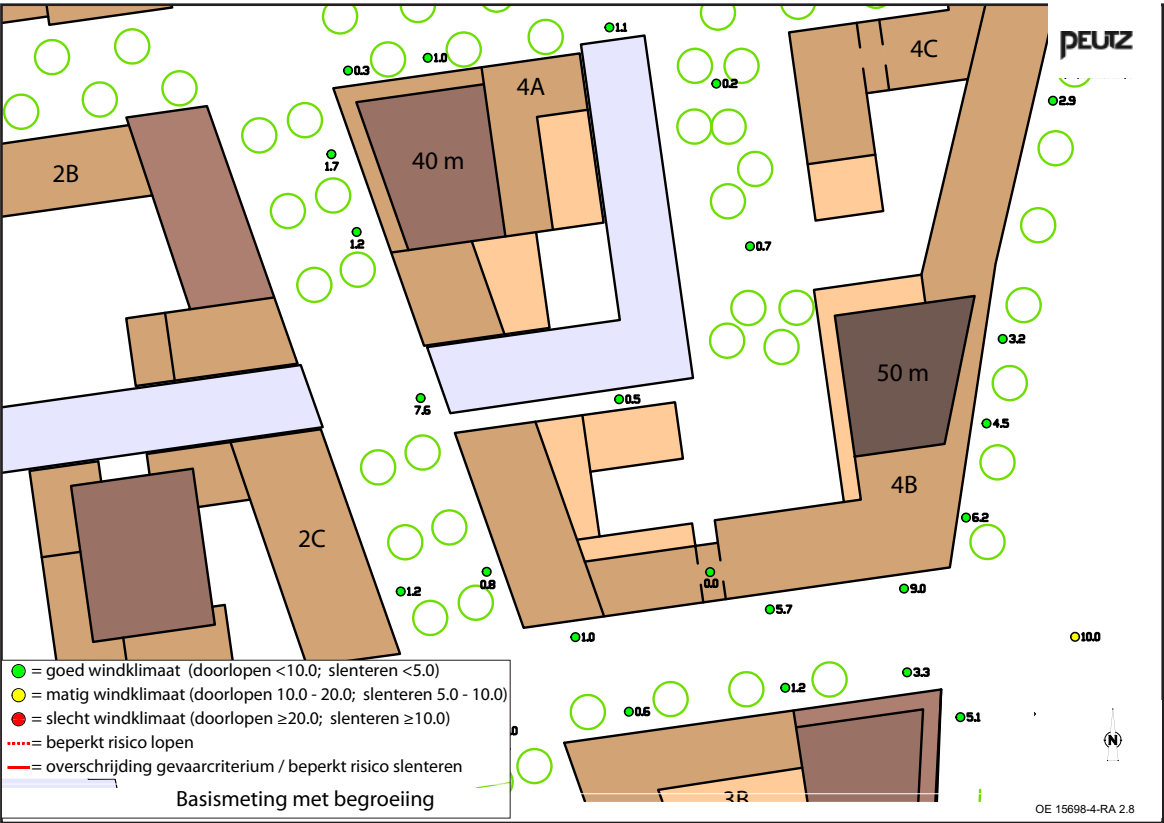
Bij het voorlopig en definitief ontwerp van het gebouw moet een groenplan aangeleverd worden waarin (in ieder geval) is uitgewerkt op welke wijze, met welk doel en met welke beplanting groen wordt gerealiseerd op de kavel. Dit kan in de vorm van tuinen, groene binnenterreinen, groene gevels en daken. 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.

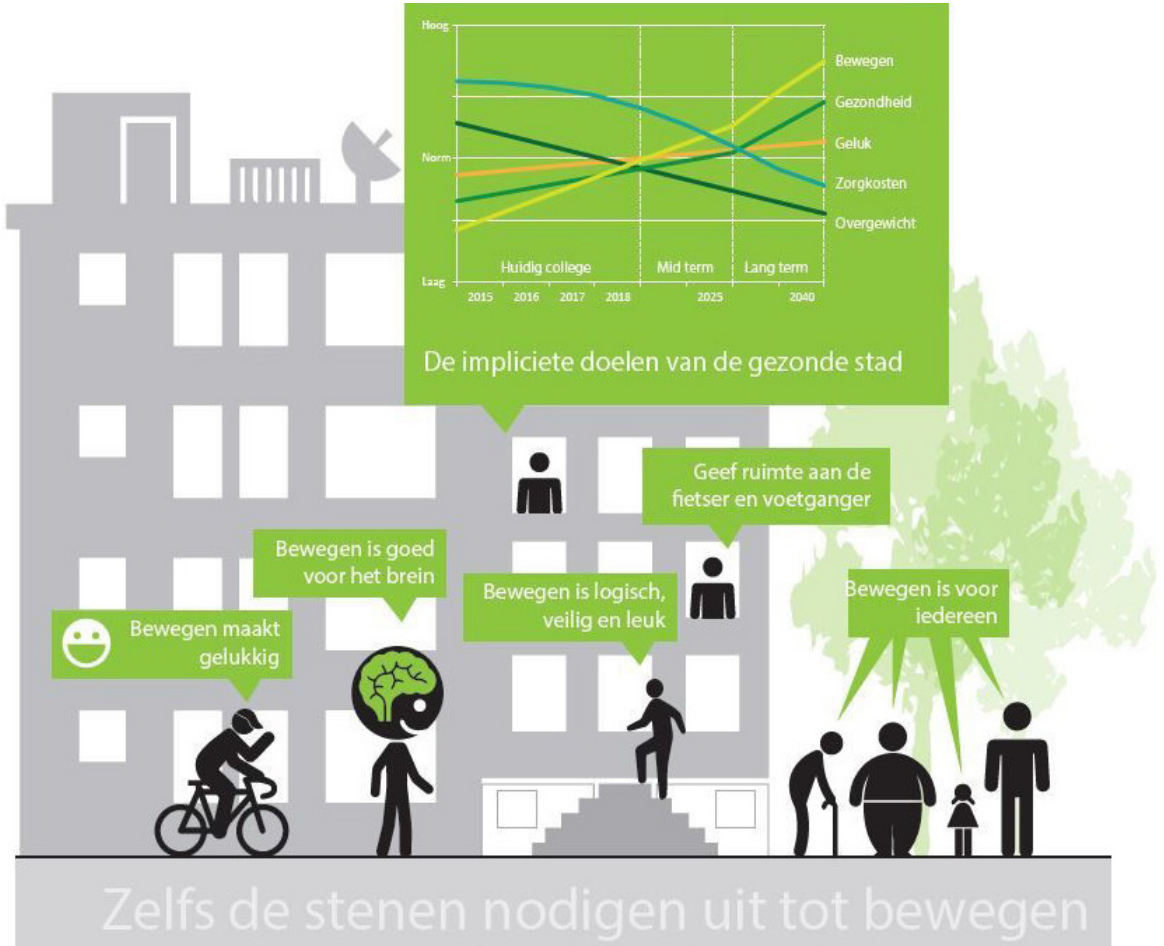
Eisen die worden gesteld ten aanzien van groen en natuurinclusief:

- Het groene dak is toegankelijk en bruikbaar voor gebruikers van het gebouw. Ten behoeve 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

Figuur 27.
Kaartuitsnede uit
windhinderonder-
zoek zuidoostkwa-
drant Sluisbuurt
door Peutz, rap-
portnummer OE
15698-4-RA-001);
basismeting met
begroeiing.



Figuur 28.
Visualisatie ambi-
tie 'Bewegende
Stad'



te zijn afgestemd op de groeiplateiseisen 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 boomsoorten is een minimaal grondpakket vereist. Voor bomen van categorie 1 is dat 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.

5.4 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 parkeerplaat-

sen dient minimaal 10% voorzien te zijn van een oplaadpunt voor elektrische auto's. Zie tevens bijlage 18 '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. Zie <https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/bewegende-stad/>.

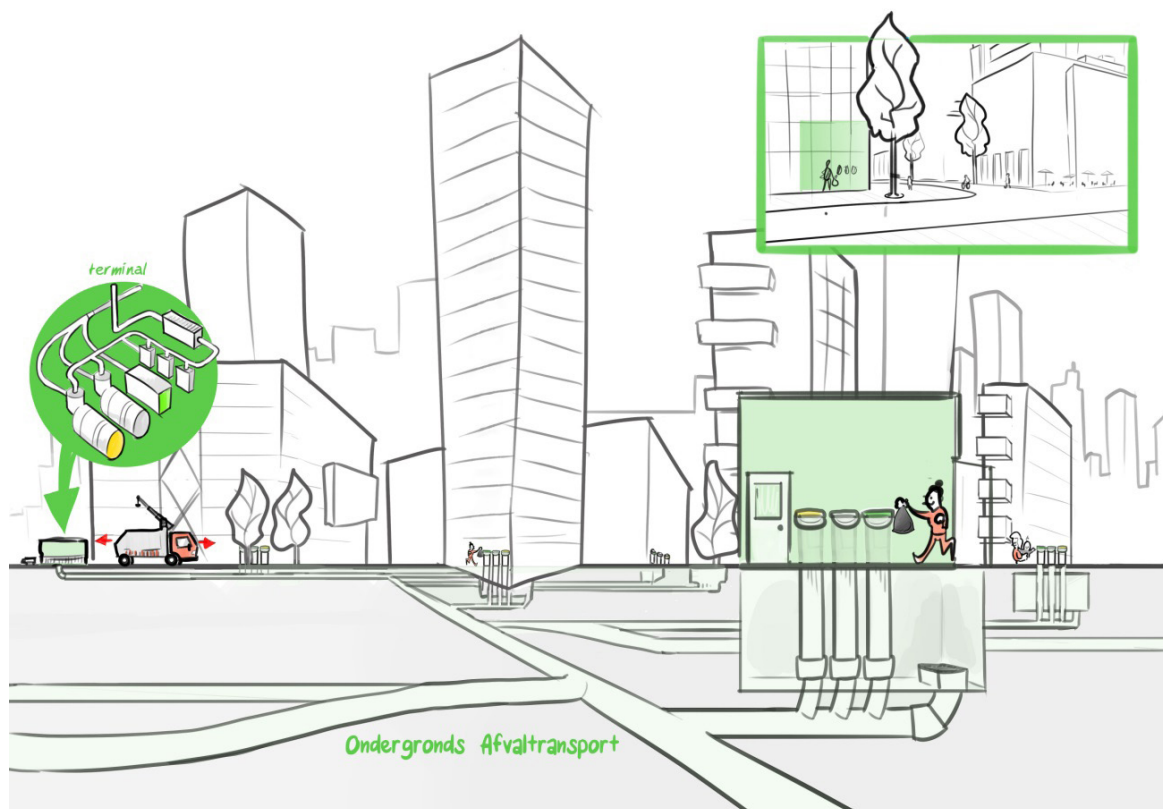
5.5 Ondergrondse afvalinzameling en Containers

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 17 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 inpandige 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.

Figuur 29.
Principetekening
ondergronds afval-
transport



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 zich 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 (Figuur 30) 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 (Figuur 30) 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.

De (appartementen)gerechtigde(n) is (zijn) zelf verantwoordelijk en aansprakelijk voor de aanleg en beheer van de In pandige 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.

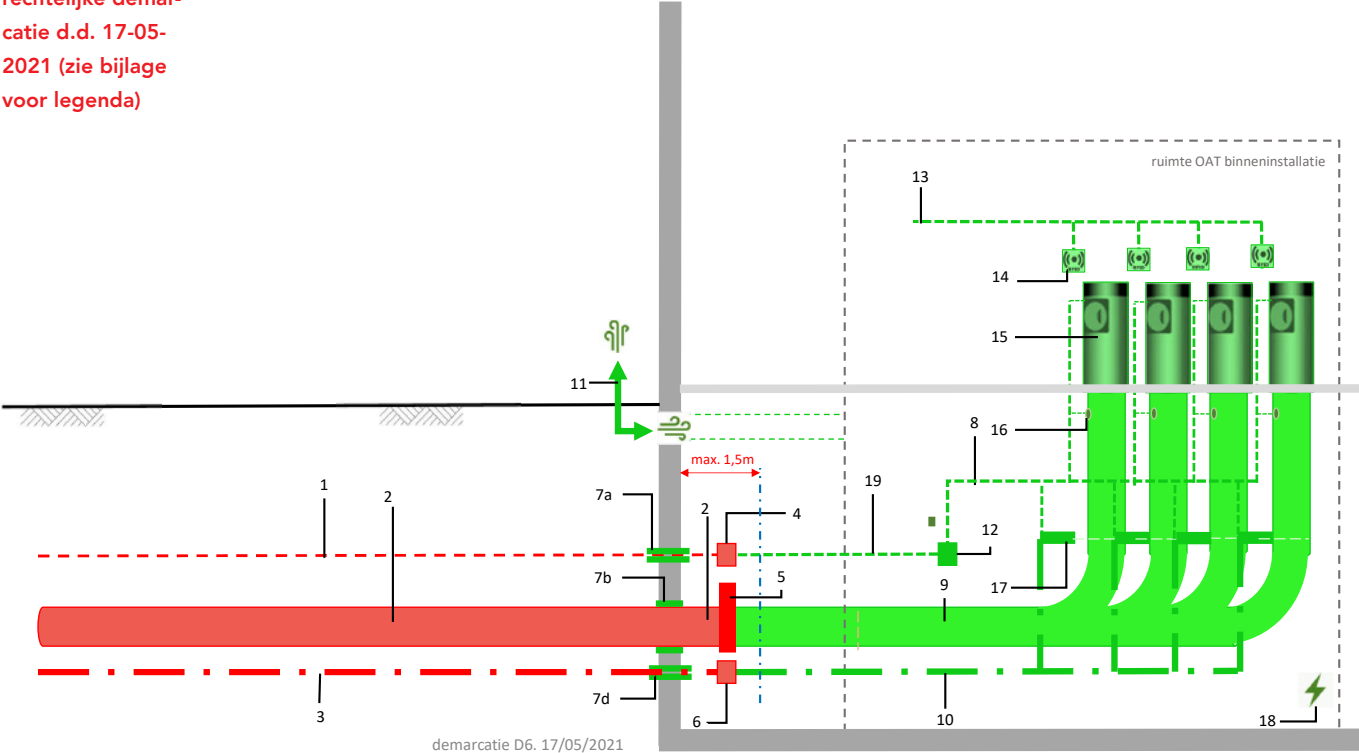
Eisen OAT-inzamelpunt

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 in pandige 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 4B1 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 maximaal 3.000m² bvo woonprogramma en maximaal 2.300m² bvo niet-woonfuncties, 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 4B1 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 maximaal 3.000m² bvo woonprogramma en maximaal 2.300m² bvo niet-woonfuncties, 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 lev-

Figuur 30.
 Tekening zaken-
 rechtelijke demar-
 catie d.d. 17-05-
 2021 (zie bijlage
 voor legenda)



Nr.	omschrijving	Gebouweigenaar	Gemeente Amsterdam	levering door:
1	Data bekabeling		X	OAT exploitant
2	Aansluitleiding OAT		X	OAT exploitant
3	Persluchtleiding		X	OAT exploitant
4	Meet- & regeltechniek OAT Installatie		X	OAT exploitant
5	Aangedreven afsluiter		X	OAT exploitant
6	Regeltechniek persluchtleiding		X	OAT exploitant
7	Doorvoeren gebouw	X		OAT exploitant
8	Data bekabeling	X		gebouweigenaar
9	Aansluitleiding OAT	X		gebouweigenaar
10	Persluchtleiding	X		gebouweigenaar
11	Doorvoer luchttoevoer	X		gebouweigenaar
12	Meet- & regeltechniek binneninstallatie	X		gebouweigenaar
13	Bekabeling RFID	X		OAT exploitant
14	Kaartlezer RFID	X		OAT exploitant
15	Inlets	X		gebouweigenaar
16	Sensoren en signalering	X		gebouweigenaar
17	Schuifafsluiters	X		gebouweigenaar
18	Stroomvoorziening	X		gebouweigenaar

eren 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.

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 bouwenvelop-tekening in de bouwenvelop van kavel 4B1 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 bevorderd 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 17 "2021-05-17 Richtlijn technische inrichting OAT inzamelpunt v3-0_def", "OAT Sluisbuurt Algemene Voorwaarden, d.d. 13-12-2019", "Richtlijn containerruimte d.d. 17-05-2021" en "Richtlijn informatieverstrekking (nieuwe) aansluiting, d.d. 17-05-2021" voorbeelden aan die de gemeente in het kader

Figuur 31.
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, <u>danwel</u> 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 32.
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.				

van de aanbesteding van het OAT-systeem niet bindend met de markt heeft gedeeld. Nadrukkelijk wordt u erop gewezen dat de door de OAT-exploitant te hanteren voorwaarden af kunnen wijken van de als bijlagen 17 "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 OAT-exploitant rechten ontlenen aan de als hierboven genoemde bijlagen.

Overige documenten ter informatie

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

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

Figuur 33.
Bestaande wonin-
gen in de Sluis-
buurt



Bouwregels en voorschriften

In de naaste omgeving van de Sluisbuurt (Oostelijk Havengebied, Baaibuurt, 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' (bijlage 9).

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, oplevering, benodigde vergunningen enz. De voorschriften zijn opgesteld om te zorgen voor een goede afstemming tussen de uitvoerende partijen. 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 op Sluisbuurt' is terug te vinden in bijlage 9.

Bouwlogistiek en fasering

De gemeente Amsterdam (Grond en Ontwikkeling) vindt het als opdrachtgever belangrijk om tijdens de bouw-, en gebruiksfase de gebiedsgebruikers inzicht 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 bouwfase 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 (bijlage 10) 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. Daarnaast worden eisen gesteld 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. 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 de publieksveiligheid te kunnen waarborgen. De ontwikkelaar dient de gevolgen voor de omliggende (openbare) ruimte daarom in een zo vroeg mogelijk ontwerpstadium inzichtelijk te maken.

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

Figuur 34.
Bouwplaats



(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. Zowel aan de westzijde als de zuidzijde van kavel 4B1 is op 5 meter uit de kavelgrens openbare ruimte aanwezig die niet gestremd mag worden. De publieksveiligheid dient hier gegarandeerd te zijn. Dit geeft mogelijk beperkingen voor de keuze in bouwmethoden gezien de bouwveiligheidszones die hier verband mee houden. Overige beperkingen zijn beschreven in het BLVC kader.

Tijdens de uitvoering dienen uitvoerende partijen aantoonbaar aan de eisen van het BLVC gebiedskader te voldoen. In bijlage 10 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 4B1 is (een deel van) kavel 4B2 beschikbaar als werkterrein. Aan de zuid- en westzijde kan het naastgelegen trottoir aan het werkterrein worden toegevoegd. Aan deze zijden van het kavel kunnen op enkele meters uit de kavelgrens bestaande kabels en leidingen liggen. Deze kabels en leidingen zijn randvoorwaardelijk bij bijvoorbeeld het ontwerp van de bouwkuip. De erfpachter dient contact op te nemen met de gemeente teneinde zich hierover te laten informeren. De rijweg aan de zuid- en westzijde mag niet worden gestremd. De rijwegen mogen niet worden gestremd. Bouwverkeer dient aan- en af te rijden aan de oostzijde van het bouwterrein. In cluster 7 kan desgewenst extra ruimte voor keten en parkeren worden gehuurd.

Bijlagen

1	Coördinatentekening kavel 4B1
2	Openbare ruimte - Notitie inrichtingsplan hoofdstructuur - Tekening kader dwarsprofiel - Tekening kader hoofdstructuur - Openbare ruimte DO hoofdstructuur, d.d. 1-11-2021
3	Profielen openbare ruimte en belendingen rondom kavel 4B1
4	Bezonningsstudie kavel 4B1
5	Windonderzoek Peutz
6	Programma van eisen ondergrondse constructies -en grondwater
7	Programma van eisen technische ruimtes en ondergrondse infrastructuur - Notitie - Eisen
8	Protocol supervisie
9	Voorschriften voor werken in de Sluisbuurt
10	BLVC uitvoeringskader Sluisbuurt
11	Notitie Informatielevering vastgoedontwikkeling Sluisbuurt
12	Checklist aan te leveren producten
13	Warmteplan d.d. 13 november 2018
14	Bodemenergieplan Sluisbuurt Amsterdam 20201207 - Bodemenergiekaart Sluisbuurt 20201124
15	Bodemonderzoeken
16	DTA - wijz D, d.d. 1-11-2021 (ter informatie)
17	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
18	Richtlijnen voorbereiding laadpunten in nieuw te bouwen parkeervoorzieningen
19	Programma van eisen bouwkundige voorzieningen overspanningen openbare verlichting
20	Bruggen Sluisbuurt. DO boekje, bruggen en modules (ter informatie)

Lijst van verwijzingen

- Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt
<https://www.amsterdam.nl/projecten/sluisbuurt/plannen-sluisbuurt/>
- Besluit hogere waarden. Bijlage 29 van de toelichtingen op het bestemmingsplan Sluisbuurt.
https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0363.M1711BPGST-VG01/b_NL.IMRO.0363.M1711BPGST-VG01_29.pdf
- Bestemmingsplan Sluisbuurt (onherroepelijk)
https://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/transform/NL.IMRO.0363.M1711BPGST-VG01/pt_NL.IMRO.0363.M1711BPGST-VG01.xml#NL.IMRO.PT.s519
- Duurzaam ontwikkelen (o.a. Handboek natuurinclusief bouwen en het puntensysteem)
<https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/duurzaam-amsterdam/duurzaam-ontwikkelen/>
- 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>
- Hemelwaterverordening Amsterdam
<https://www.rainproof.nl/hemelwaterverordening>
- Koers 2025 “Ruimte voor de Stad”
<https://www.amsterdam.nl/bestuur-en-organisatie/volg-beleid/stedelijke-ontwikkeling/koers-2025/>
- 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>
- Nota parkeernormen Fiets en Scooter (2018)
<https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/fiets/>
- Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050
<https://www.amsterdam.nl/bestuur-en-organisatie/volg-beleid/coalitieakkoord-uitvoeringsagenda/gezonde-duurzame-stad/klimaatneutraal/>
- Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt (2017)
<https://www.amsterdam.nl/projecten/sluisbuurt/plannen-sluisbuurt/>
- Structuurvisie Amsterdam 2040 “Economisch sterk en duurzaam”
[https://131f4363709c46b89a6ba5bc764b38b9.objectstore.eu/hior/Documenten/Structuurvisie%20Amsterdam%202040%20\(2011\).pdf](https://131f4363709c46b89a6ba5bc764b38b9.objectstore.eu/hior/Documenten/Structuurvisie%20Amsterdam%202040%20(2011).pdf)
- 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

