



**Gemeente
Amsterdam**



Bouwenvelop

Kavel 2C2 Sluisbuurt



Colofon

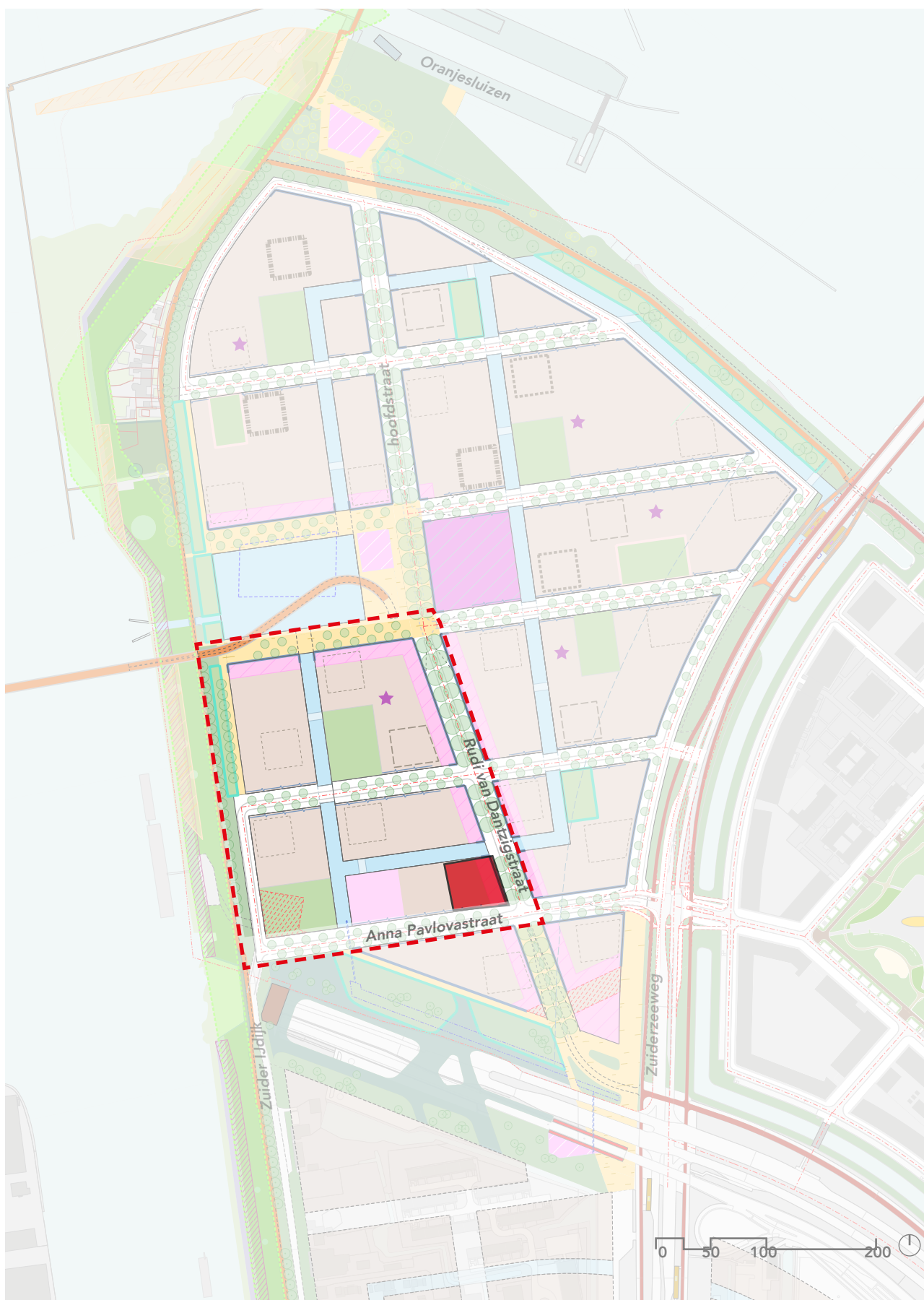
In deze bouwenvelop worden de ambities en randvoorwaarden beschreven die de gemeente Amsterdam stelt aan de inrichting van kavel 2C2, onderdeel van de Sluisbuurt. Deze bouwenvelop vormt het kader voor het Schets Ontwerp (SO), Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO).

Informatie: www.amsterdam.nl/projecten/sluisbuurt/
Contactpersoon: Jorien Holman, projectmanager Zeeburgereiland | j.holman@amsterdam.nl

Versie: 31 oktober 2022

Inhoud

Inleiding	3
1 Gebiedscontext	5
1.1 Bestaande situatie	
1.2 Ontwikkelingen in de omgeving	
1.3 Landschappelijk kader	
1.4 Stedenbouwkundig kader	
1.5 Architectonisch kader	
1.6 Programmatisch kader	
1.7 Juridisch- Planologisch kader	
2 Ambities opgave	11
2.1 Ruimtelijke kwaliteit	
2.2 Duurzaamheid	
3 Kavelregels	13
3.1 Basisinformatie kavel	
3.2 Stedenbouw	
3.3 Programma	
3.4 Openbare ruimte en omgeving	
3.5 Techniek	
3.6 Duurzaamheid	
4 Uitvoering	25
Lijst van verwijzingen	27
Bijlagen	29



Figuur 1. Zuidwestkwadrant, Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt en de ligging van kavel 2C2 (in rood gearceerd)

Inleiding

Voor u ligt de bouwenvelop ten behoeve van de ontwikkeling van kavel 2C2 van de Sluisbuurt. De bouwenvelop formuleert de ruimtelijke context, ambities en randvoorwaarden en vormt als zodanig het toetsingskader voor de privaatrechtelijke toetsmomenten (VO, DO).

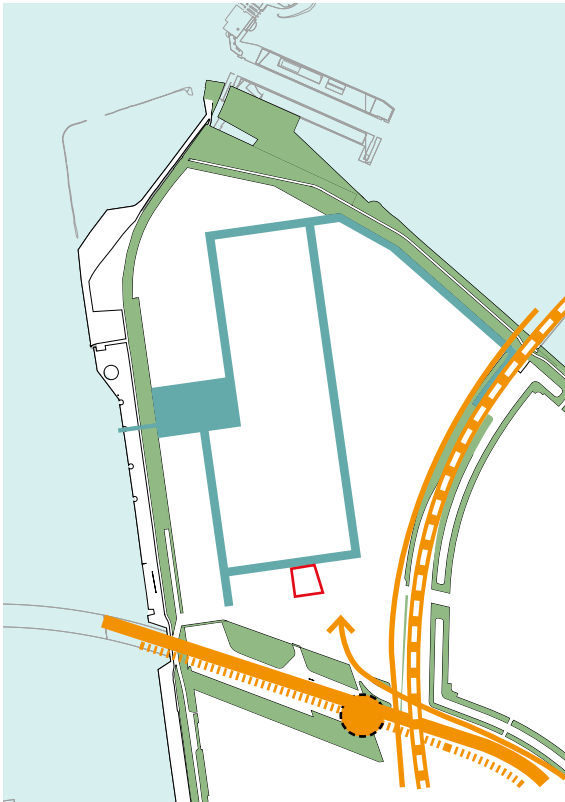
De Sluisbuurt staat aan het begin van de realisatiefase. Om met de behoeften van de tijd mee te gaan, is het plan opgedeeld in meerdere delen. De eerste fase noemen we het zuidoostkwadrant waarvan de realisatie gepland staat van 2021 t/m 2030. Kavel 2C2 is onderdeel van cluster 2, gelegen in het zuidwestkwadrant van de Sluisbuurt (zie afbeelding 1). De bouw van dit kwadrant zal naar verwachting in 2025 van start gaan.

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, en is tevens 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.

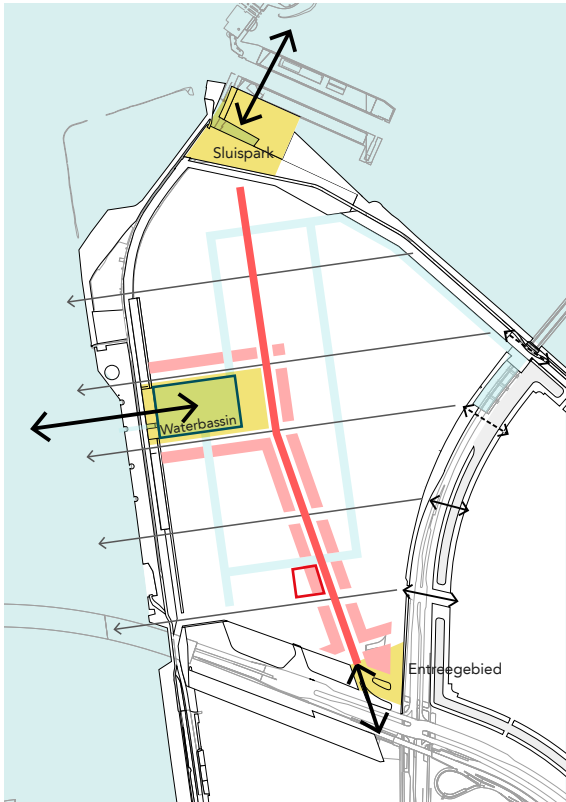
De ruimtelijke opgave is om specifieke kwaliteiten te bieden in een toekomstgericht plan, aansluitend bij de veranderende wensen van de Amsterdamse bevolking en nieuwe typen werknemers. De bijzondere potentie van de locatie en de behoefte aan een nieuw type woonmilieu in de stad zijn aanleiding om in 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.

Deze bouwenvelop geeft richting aan de ontwikkeling van kavel 2C2, dat een verzamelgebouw voor kleinschalige (zakelijke) dienstverlening/bedrijfsunits betreft. Als één van de weinige niet-woongebouwen brengt kavel 2C2 de Sluisbuurt een stap verder in het streven naar een woonwerkwijk. Gelegen aan de hoofdstraat zal de kavel tevens bijdragen aan de levendigheid en wordt hier, bij de entree van de buurt, een markante verschijning verwacht. Veel aandacht zal uitgaan naar de uitstraling van het gebouw, levendige plinten, en een alzijdige beleving van het gebouw.

Figuur 2.
Ruimtelijk principe hoofdstructuur Sluisbuurt met kavel 2C2 in rood weergeven



Harde en zachte randen (resp. infra en groen)



Stedelijke plekken en straten



Clusters verbonden door waternetwerk



Plantsoenen, scholen en informele routes

1 Gebiedscontext

1.1 Bestaande situatie

De locatie voor de Sluisbuurt is het noordwestelijk deel van het Zeeburgereiland. De plek kijkt uit over het IJ en de binnenstad en schurkt tegen de industriële sfeer van de Oranjesluizen. De Sluisbuurt bevindt zich nabij het druk bevaren knooppunt van het Amsterdam-Rijnkanaal, binnen-en buiten-IJ, met een bunkerschip langs de westelijke oever. Het is niet moeilijk om hier een metropolitane plek voor te stellen, aan het Waterfront van Amsterdam. Aan de zuidelijke hoek van de Sluisbuurt halteert de IJtram, vlak nadat deze uit de Piet Heintunnel is gekomen. Een grote autoverbinding tussen de binnenstad en de ring A10 komt uit dezelfde tunnel en takt aan op de IJburglaan. Vaar- en fietsroutes vanaf het IJ, Waterland en de Diemerzeedijk komen in de Sluisbuurt bij elkaar. Zo loopt een belangrijke fietsroute tussen IJburg en de stad over het Zeeburgereiland en Amsterdamse brug. De Sluisbuurt is het scharnierpunt tussen de binnenstad, IJburg, Waterland en IJmeer.

1.2 Ontwikkelingen in de omgeving

Brede context

- **De hoofdstraat (Rudi van Dantzigstraat)**
De Rudi van Dantzigstraat is een centrale as die de drie centrale, openbare plekken in de Sluisbuurt 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 in het zuiden tot het Sluispark in het noorden, en bevordert de bereikbaarheid van (dagelijkse) voorzieningen voor de voetganger.
- **Dwarsstraat (Anna Pavlovastraat)**
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 een centraal 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,

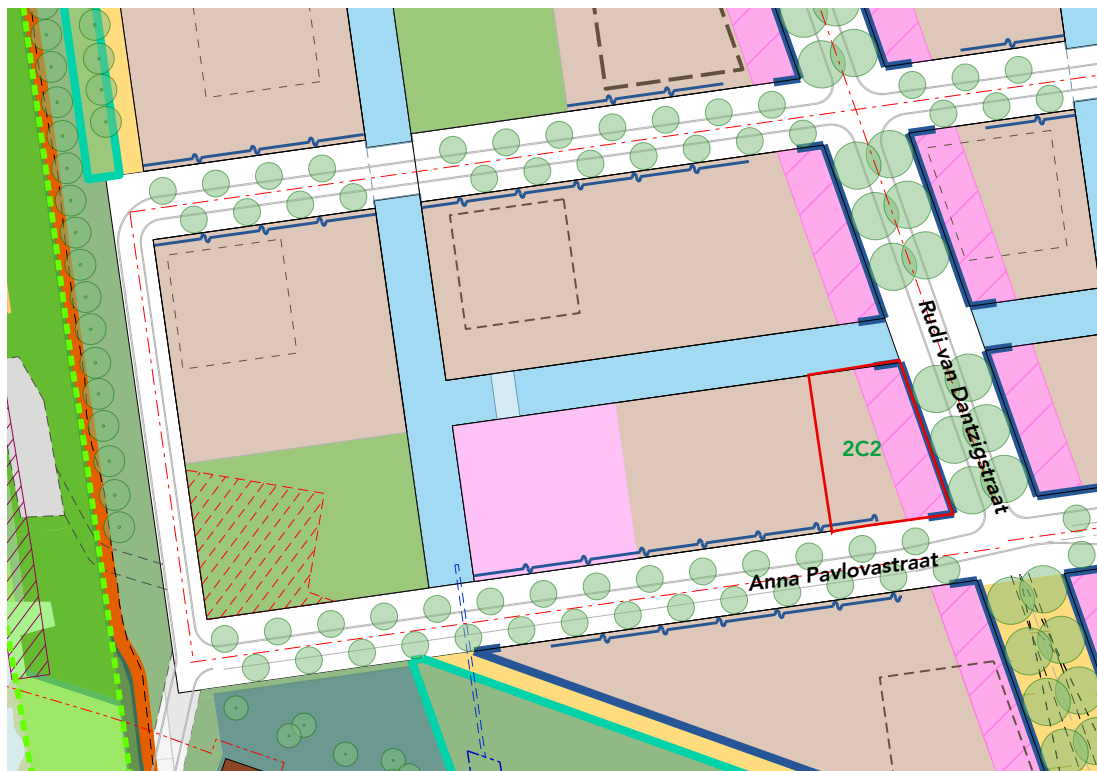
maar het profiel kan op verschillende wijzen worden ontwikkeld, variërend van blok tot blok. Hier en daar kan een groene oever gevormd worden, bijvoorbeeld door plaatsing van een plantsoen aan het water.

Directe omgeving

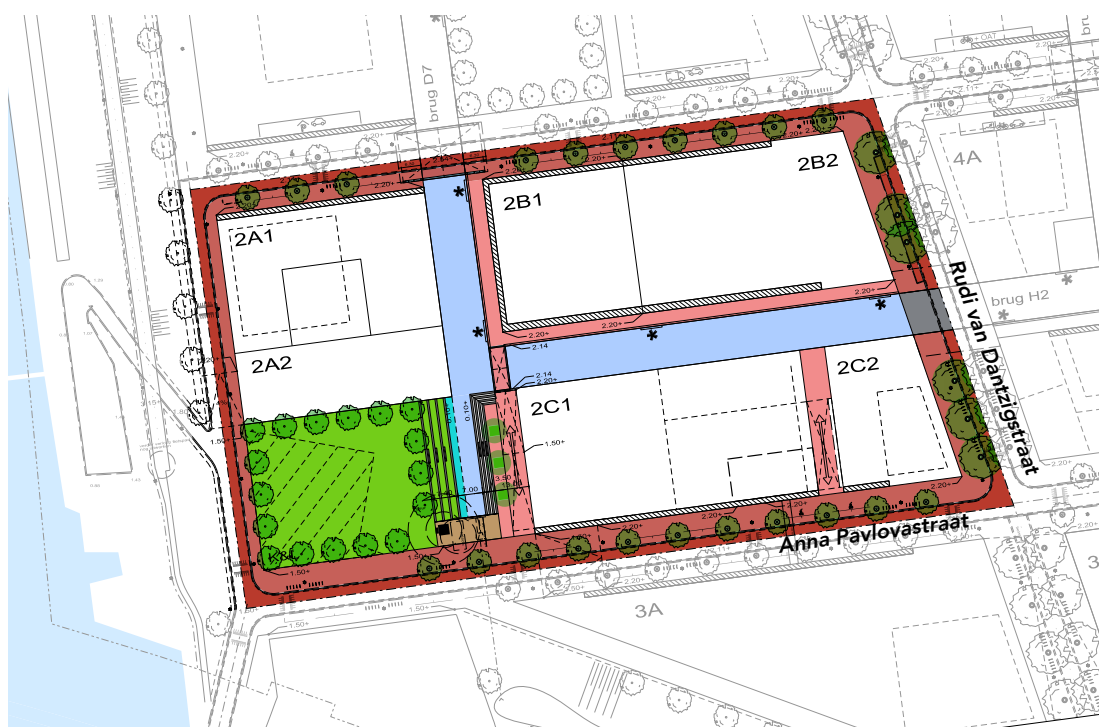
Kavel 2C2 bevindt zich in cluster 2, in het entreegebied van de Sluisbuurt en op korte afstand van de tramhalte. De kavel ligt aan het kruispunt van de Rudi van Dantzigstraat en de Anna Pavlovastraat die direct in verbinding staat met de naastgelegen Sportheldenbuurt. Aan de noordkant grenst de kavel aan de gracht, waartegenover een openbare route loopt voor langzaam verkeer in de buurt.

Aan de westzijde van kavel 2C2 ligt een openbare tussenstraat (Frederick Ashtonsteeg) die de scheiding vormt met kavel 2C1. Kavel 2C1 betreft een middelbare school en bijbehorende sporthal. De Frederick Ashtonsteeg wordt deels overbouwd door deze sporthal, die op hoogte aansluit op de kavelgrens van kavel 2C2. De overbouwing heeft een minimale vrije hoogte van zes meter. Tevens wordt ten westen van kavel 2C2 een strook van één meter breed opgenomen als reservering voor de ondersteuningsstructuur van de sporthal.

Figuur 3.
Stedenbouwkundig plan
Sluisbuurt sep-
tember 2017,
uitsnede clus-
ter 2



Figuur 4.
Plankaart VO
openbare ruimte
Sluisbuurt
februari 2022,
uitsnede clus-
ter 2



1.3 Landschappelijk kader

De westoever van de Sluisbuurt is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De ecologische waarde van de dijk ligt vooral aan de buitenkant van de dijk, dus van de kruin tot in het buitenwater. Het NNN is onderdeel van het planconcept Sluisbuurt. In het Inrichtingsplan Hoofdstructuur Openbare Ruimte (zie bijlage 3) is het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte voor de Sluisbuurt op het Zeeburgereiland vastgelegd. De uitgangspunten hiervan zijn eerder beschreven in het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt. Als leidraad voor de inrichting geldt de Puccinimethode. De bestrating van trottoirs en straten wordt uitgevoerd met gebakken klinkers in lingeformaat en betonnen banden. Per cluster is er vervolgens een Definitief Ontwerp (DO) gemaakt, op basis van de uitgangspunten uit het inrichtingsplan en volgend op de fasering van bouwplannen.

1.4 Stedenbouwkundig kader

Het Stedenbouwkundig Plan (SP) Sluisbuurt is vastgesteld door de gemeenteraad in september 2017. Dit plan bevat een programma van circa 5.500 woningen (max. 5.640) in verschillende prijsklassen/segmenten, maximaal 87.900 m² bvo aan onderwijs, werken en overige voorzieningen, en circa tien hectare openbaar groen, sport en spel. 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).

1.5 Architectonisch kader

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. Het welstandskader van de Sluisbuurt is de Welstandsnota (De Schoonheid van Amsterdam, Ruimtelijke Systeem 9c 'Stedelijk Waterfront').

1.6 Programmatisch kader

De Sluisbuurt

Het woonprogramma van de Sluisbuurt omvat ongeveer 40% sociale huurwoningen (waarvan een deel studenten-/jongerenwoningen), 35% middensegment en 25% vrije sector huur of koop. Naast woningen wordt maximaal 100.000 m² bvo aan niet-wonen ontwikkeld. Daaronder vallen niet alleen buurtvoorzieningen, werkruimten en commerciële functies, maar ook grote voorzieningen op stedelijk niveau, zoals een middelbare school en Hogeschool Inholland.

In de Sluisbuurt wordt verder een relatief lage parkeernorm aangehouden van gemiddeld 0,3 parkeerplaats per woning, vergelijkbaar met het centrum van de stad.

Alle straten in de Sluisbuurt vallen onder het 30 km/ uur regime en zijn ingericht op fietsen en lopen. Voor de Sluisbuurt geldt een betaald parkeerregime.

Directe omgeving

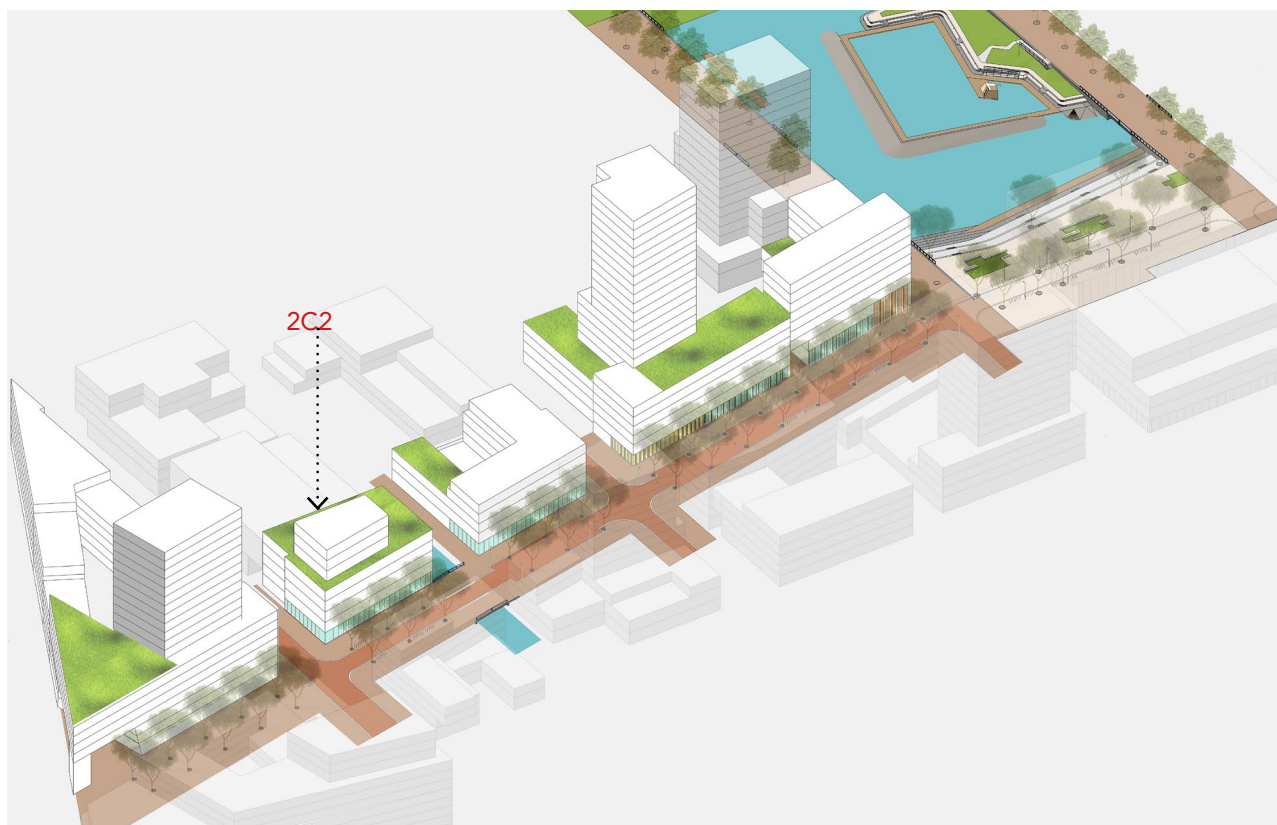
Op de naastgelegen kavel 2C1 is een sportgebouw voorzien met bedrijfsruimte in de plint en ten westen daarvan een bijbehorend schoolgebouw voor voortgezet onderwijs (zie bijlage 22 voor een indicatie planning en indicatief VO). De overzijde van kavel 2C2, cluster 3, zal gedurende circa 10 jaar worden gebruikt voor tijdelijke ontwikkelingen en placemaking.

Aan de andere kant van hoofdstraat (Rudi van Dantzigstraat) ligt kavel 4B1 waar een mix van woon (middensegmentkoopwoningen) en niet-woonfuncties beoogd is.

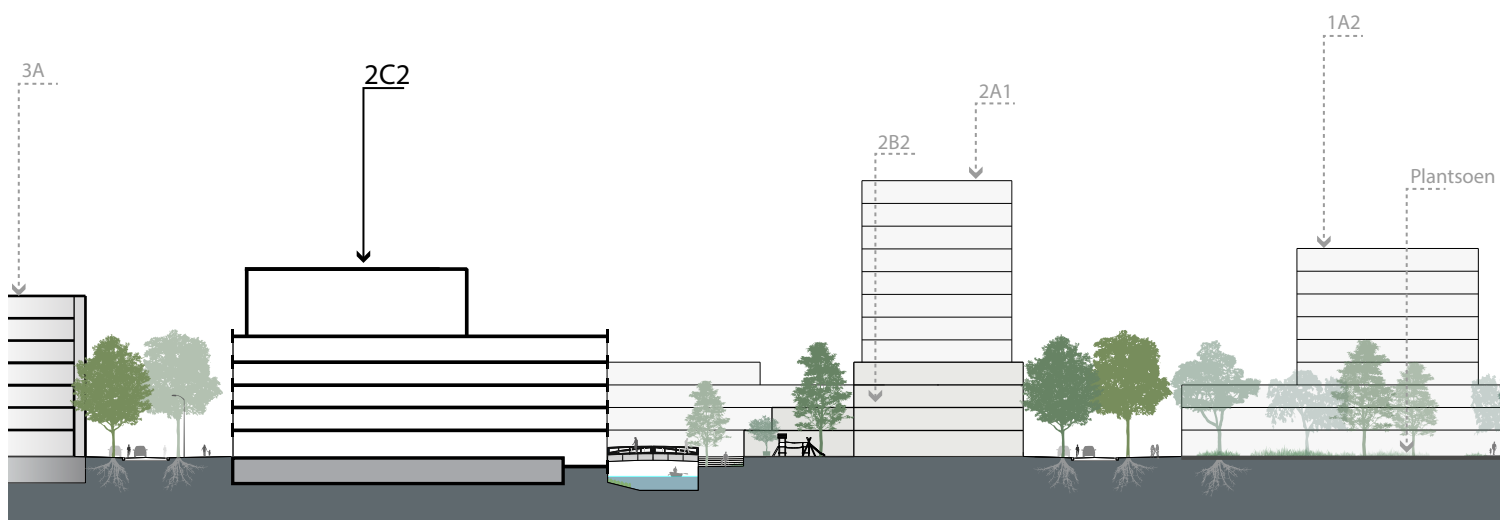
1.7 Juridisch-planologisch kader

Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 wordt de Sluisbuurt aangemerkt als te ontwikkelen 'hoogstedelijke buurt', met een publiekstrekkende 'groen-blauwe hotspot' bij de sluizen. De Sluisbuurt moet zich ontwikkelen tot een buurt met een 'fijnmazige menging van wonen en werken'. De omgevingsvisie beoogt een hoogwaardige ov-ontsluiting in oost-west-richting en in noord-zuid-richting. Samen met fietsverbindingen wordt



Figuur 5. 3D visualisatie van kavel 2C2 in relatie met andere kavels aan hoofdstraat (Rudi van Dantzigstraat)



Figuur 6. Doorsnede van kavel 2C2 in de directe omgeving

hiermee de bereikbaarheid van deze autoluwe buurt in hoge dichtheid gewaarborgd. De ten zuiden van de Sluisbuurt gelegen Baaibuurten kunnen volgens de omgevingsvisie verkleuren naar gemengde stadsbuurten, waarmee het Zeeburgereiland uiteindelijk een vrijwel volledig stedelijk karakter krijgt. Van de vijf strategische keuzes (zoals omschreven in de Omgevingsvisie) draagt de Sluisbuurt het meest bij aan de keuzes 'groeien binnen grenzen' en 'duurzaam en gezond bewegen'. Het is de opgave om kavelontwikkelingen ook zoveel mogelijk te laten bijdragen aan twee andere strategische keuzes: 'rigoreus vergroenen' en 'samen stadmaken'. Op kavelniveau betekent dat gevel- en/of dakgroen en andere vormen van kleinschalig groen. Ook valt te denken aan materialenkeuzes zoals houtbouw. 'Samen stadmaken' komt neer op burgerbetrokkenheid en veel verschillende ontwikkelvormen met verschillende soorten partijen. Wooncoöperaties passen daar heel goed in.

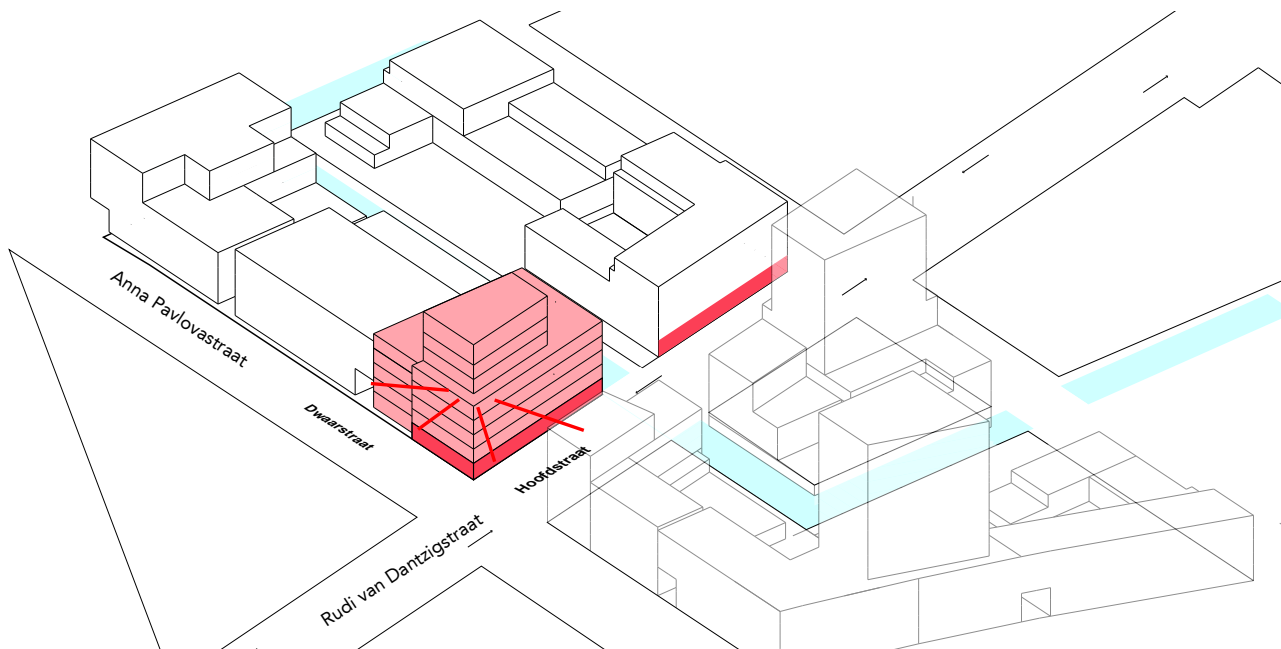
Bestemmingsplan Sluisbuurt

Voor de ontwikkeling van de Sluisbuurt is een [ontwerpbestemmingsplan](#) opgesteld. 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.

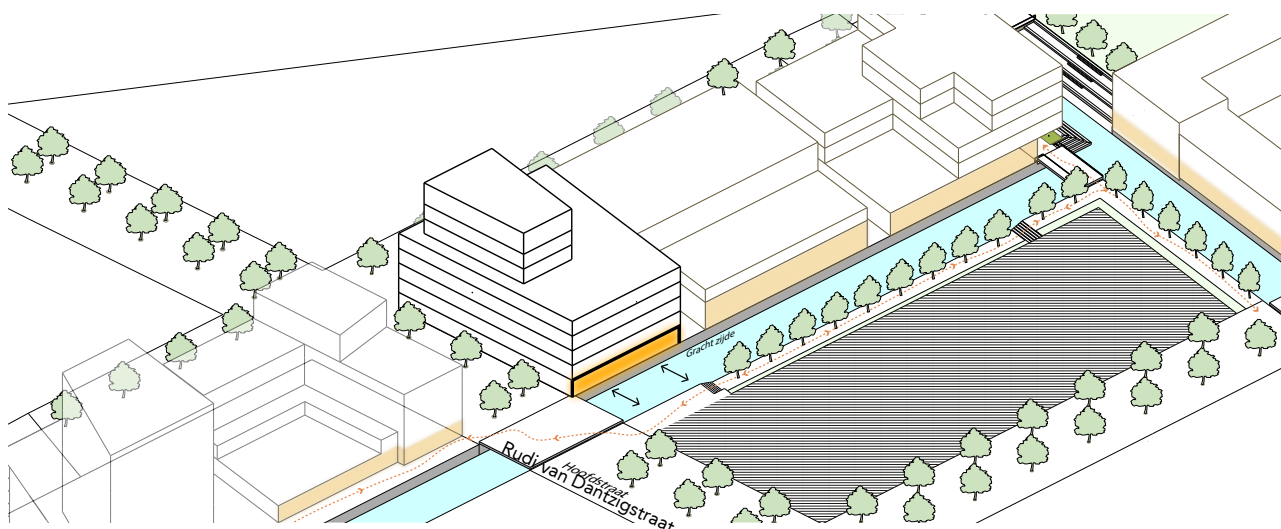
Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg

Om de bereikbaarheid op orde te houden voor, tijdens en na de gebiedsontwikkeling is het programma bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg opgericht. Vanuit dit programma is het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg, Integrale aanpak van de bereikbaarheid – 2018 tot 2038" opgesteld. Het plan richt zich op het verbeteren van de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg met stad en regio met openbaar vervoer, fiets en auto. De uitwerking van de verschillende maatregelen vindt vanaf nu plaats tot 2043. Er volgen nog definitieve keuzes over (infrastructuur)maatregelen. Deze worden in de afzonderlijke projecten gemaakt. Eén van de maatregelen is een tijdelijke pontverbinding tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied. Deze zal voor een periode van 7 jaar gaan varen vanaf najaar 2022, en landt op Sluisbuurt buitendijks aan ter hoogte van het Waterplein. Hiermee wordt een belangrijke fiets/voetverbinding gerealiseerd met het centrum van de stad.

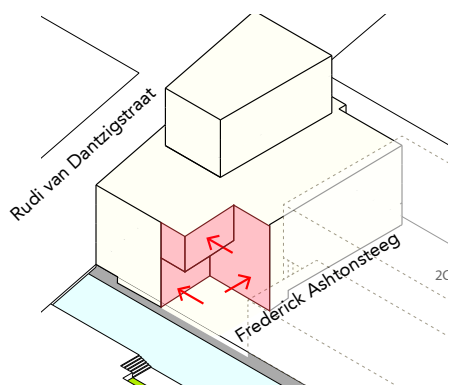
Het plan, de andere maatregelen en updates zijn te vinden op [de website van Mobiliteitsplan Oost](#).



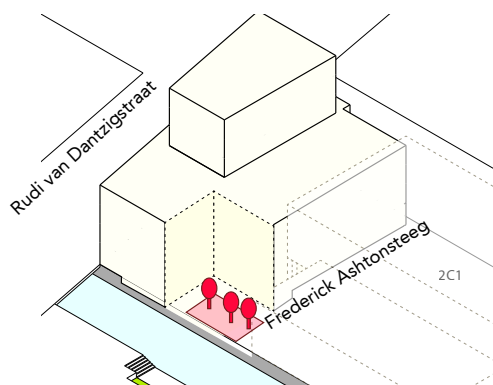
Figuur 7. Kavel 2C2 is beoogd als een markante verschijning in het entreegebied. De transparente plinten dragen bij aan de levendigheid van hoofdstraat (Rudi van Dantzigstraat).



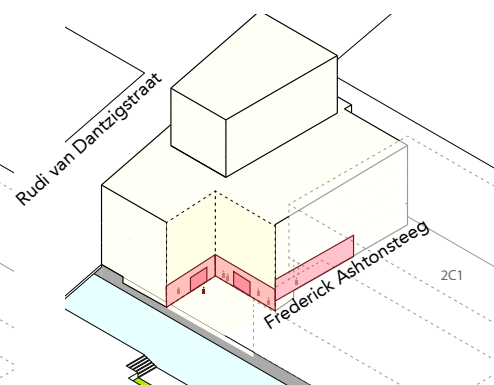
Figuur 8. Plint aan de grachtzijde draagt bij aan de levendigheid van het gebouw en versterkt de relatie tussen het gebouw en de directe omgeving.



De gevels laten terug springen om een open ruimte te creëren



Een (verlaagde) kade aanleggen



Transparentie en versterkte interactie door het plaatsen van functies en/of toegangen.

Figuur 9. Voorbeeld ruimtelijke oplossingen om de ruimte aan tussenstraat levendiger en veiliger te maken

2 Ambities opgave

Verzamelgebouw voor bedrijvigheid

Kavel 2C2 is een compact kavel die zich bevindt bij de entree van de Sluisbuurt. De hoofdstraat (Rudi van Dantzigstraat), de dwarsstraat (Anna Pavlovastraat), de gracht en een tussenstraat (Frederick Ashtonsteeg) definiëren de grenzen van deze kavel. Hoe deze plinten ontworpen en gevuld worden moet goed passen bij het karakter en de ambities van de Sluisbuurt.

Op kavel 2C2 zal een verzamelgebouw voor kleinschalige (zakelijke) dienstverlening/bedrijfsunits worden gerealiseerd. Dit is een belangrijke stap in de totstandkoming van de Sluisbuurt als een woonwerkgebied. De kavel biedt uitsluitend ruimte voor niet-woonfuncties, zoals kleinschalige dienstverlening, bedrijf, detailhandel en bijbehorende collectieve functies, zoals een horecavestiging. In plaats van traditionele bedrijfsruimte wordt op kavel 2C2 ingezet op kleinschalige (zakelijke) dienstverlening/bedrijfsunits.

2.1 Ruimtelijke kwaliteit

Architectonische uitstraling

Kavel 2C2 speelt een belangrijke rol in de vormgeving van de entree van de buurt. De commerciële plint vormt samen met de plinten van andere kavels aan Rudi van Dantzigstraat een stedelijke, levendige ruggengraat van de Sluisbuurt. Een markante verschijning qua volumecompositie en architectonische uitwerking is hier op zijn plek. De nadruk ligt op de hoek van het gebouw, de plint bij het kruispunt en het hoogteaccent.

Alzijdigheid

Omringd door de hoofdstraat, de dwarsstraat, de tussenstraat en de gracht kent kavel 2C2 geen achtergevel. Transparante en goede geprogrammeerde plinten dragen bij aan de levendigheid van de buurt en de beleving op ooghoogte, vooral vanaf de straten maar ook vanaf de waterkant. Daarom wordt er een open en uitnodigend karakter gewenst, dat de zichtbaarheid vergroot en interactie tussen binnen en buiten stimuleert.

Er wordt ingezet op het versterken van de relatie met het water doordat een hoge en blinde kademuur wordt voorkomen (zie hoofdstuk 3 paragraaf Grachtzijde). Tevens grenst aan de kavel de westzijde aan een deels overbouwde Frederick Ashtonsteeg. Vanwege de relatief lange overbouwing door de sporthal van kavel 2C1 en de concentratie van technische ruimten aldaar, kunnen de leefbaarheid en de sociale veiligheid in het gedrang komen. Daarom dagen we uit hier een ruimtelijke oplossing te bedenken om een aangename verblijfsruimte te creëren en de interactie tussen de plint en de Frederick Ashtonsteeg te stimuleren.

2.2 Duurzaamheid

Energieprestatie

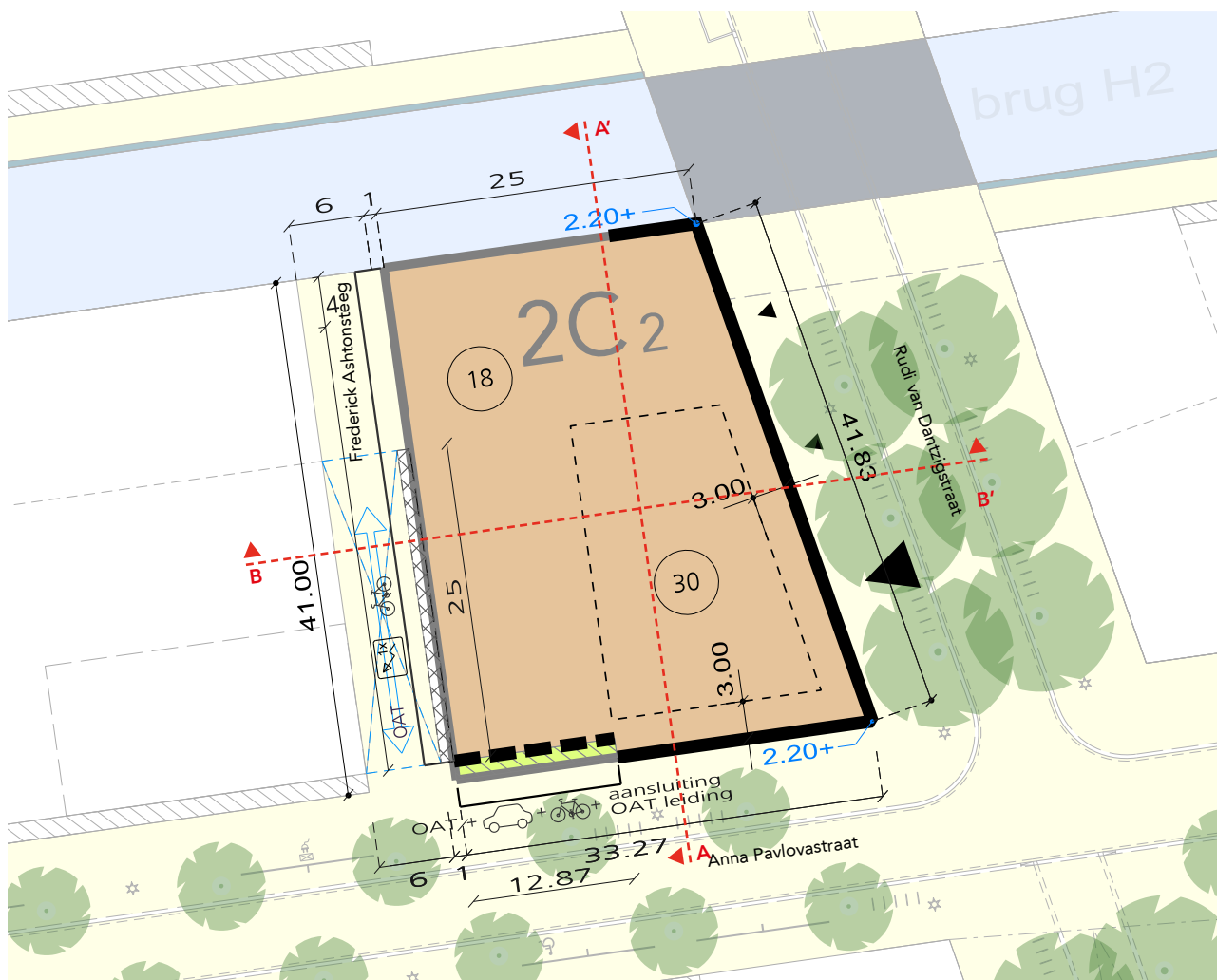
De ambitie is om een bedrijfsverzamelgebouw te realiseren met een zo laag mogelijk energieverbruik en duurzame energieopwek.

Circulaire en biobased materialen

De ambitie is om een circulair bedrijfsverzamelgebouw te realiseren. Hiervoor worden uitgedaagd om materialen te kiezen met een zo laag mogelijke milieubelasting van productie tot hergebruik bij einde levensduur.

Adaptief bouwen

Daarnaast vraagt Gemeente Amsterdam om een toekomstbestendig gebouwontwerp met een adaptieve plattegrond zodat wijzigingen in ruimtegebruik makkelijk mogelijk gemaakt kunnen worden.



LEGENDA

- vaste rooilijn tot 10 m
- vaste rooilijn tot 15 m
- kavelgrens 2C2
- kaveloppervlak
- openbare ruimte
- margestrook
- onderdoorgang

- reservering tbv (eventuele) ondersteuningsstructuur (*) van sporthal (kavel 2C1)
- maatvoering
- maximale bouwhoogte
- afwijkende hoogtemaat
- zoekruimte entree fietsparkeervoorziening
- zoekruimte entree parkeergarage
- zoekgebied technische ruimtes

- Peilhoogte maaiveld
- hoofdentree (indicatief)
- entree (indicatief)

Figuur 10. Kavelpaspoort

(*) Tijdens het ontwerpen van de gevel aan dwarsstraat dient er rekening gehouden te worden met ondersteuningsstructuur die hier kunnen worden geplaatst.
Voor informatie over voorlopige ontwerp en planning van kavel 2C1 zie bijlage 22.

3 Kavelregels

3.1 Basisinformatie kavel

- **Type ontwikkeling:** verzamelgebouw voor kleinschalige (zakelijke) dienstverlening/bedrijfsunits
- **Capaciteit:** minimaal 4.000 m² maximaal 5.000 m² bvo bovengronds
- **Kavelgrootte:** 1.194 m²
- **Bouwoppervlak:** circa 1.175 m²
- **Onbebouwd kaveloppervlak:** 1,5 meter brede margestrook aan de dwarsstraat (zie figuur 10)

3.2 Stedenbouw

Bouwhoogtes

Alle bouwhoogtes zijn vanaf maaiveldniveau (+2.20 NAP) gerekend. De maximale bouwhoogte voor dit kavel is 18 meter, met uitzondering van het hoogteaccent van maximaal 30 meter (zie kavelpaspoort figuur 10).

Rooilijn

De rooilijn aan de hoofdstraat (Rudi van Dantzigstraat) en langs de gebouwhoeken is verplicht tot een hoogte van 15 meter en de rooilijn aan de dwarsstraat (Anna Pavlovastraat) is verplicht tot een hoogte van 10 meter.

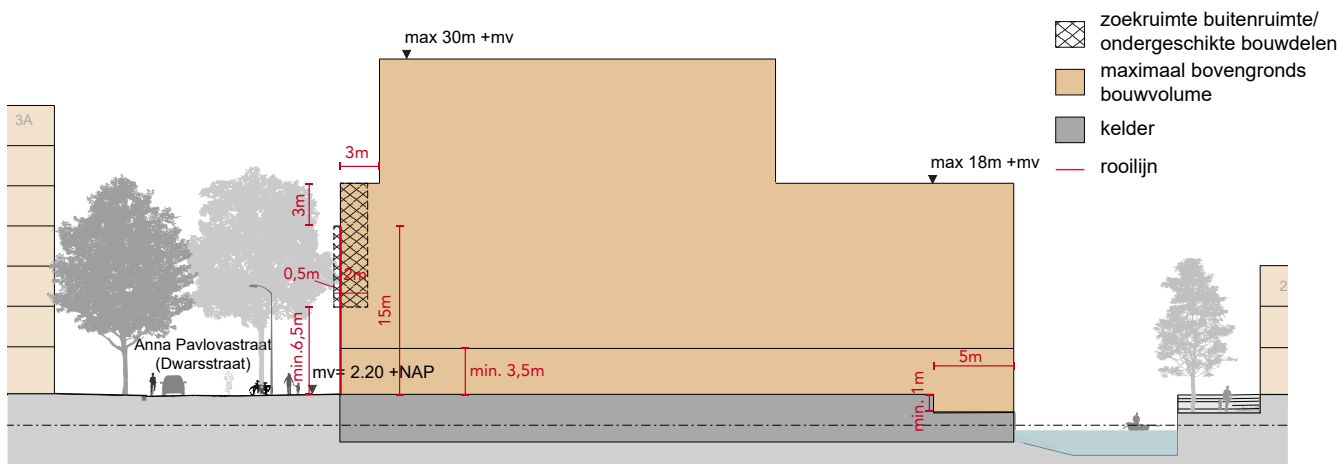
Plinten

De plinten in de Sluisbuurt krijgen veel aandacht in het Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt. Zo zijn onderstaande zaken van belang voor kavel 2C2:

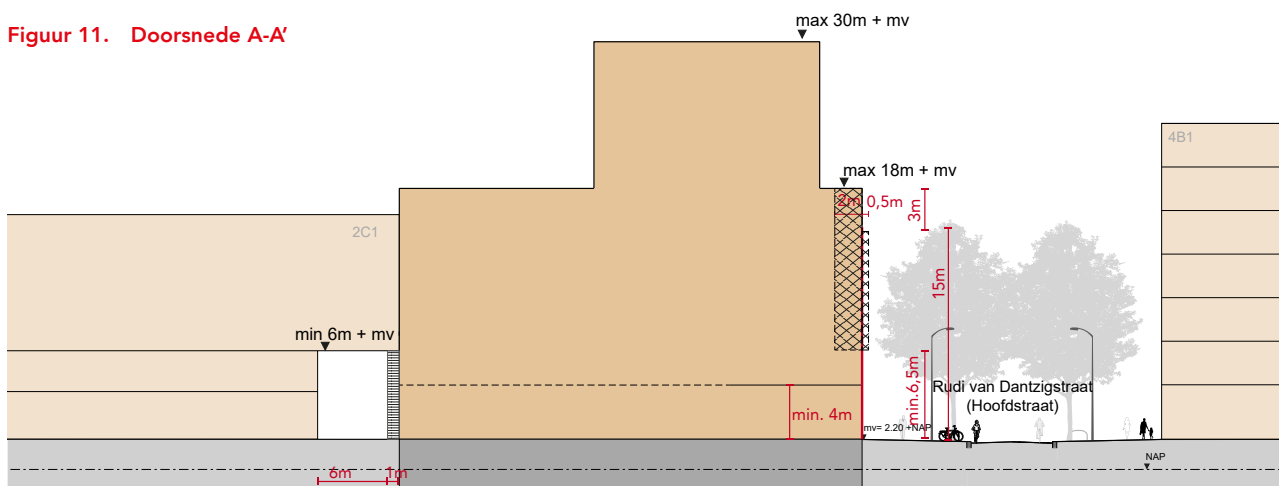
- De begane grond heeft een bruto hoogte van minimaal 3,5 meter. Langs de Rudi van Dantzigstraat in een zone van minimaal vijf meter diep heeft de begane grond een bruto hoogte van minimaal 4,0 meter.
- De plint heeft een open (transparant) karakter. Blinde gevels moeten worden voorkomen.
- De hoek van de Rudi van Dantzigstraat en de Anna Pavlovastraat krijgt een bijzondere uitstraling en dient in dubbele hoogte uitgevoerd te worden.
- De plint aan de Anna Pavlovastraat biedt ruimte voor gebouwgebonden voorzieningen, zoals een parkeerentree of een fietsenstalling. Deze ingangen zijn aan de Rudi van Dantzigstraat namelijk niet toegestaan.

Aanvullende eisen t.a.v. plinten:

- In een zone van minimaal vijf meter diep vanaf de rooilijn langs de Rudi van Dantzigstraat is het niet toegestaan om kelders en souterrains boven het maaiveld uit te laten steken. Tevens dient de

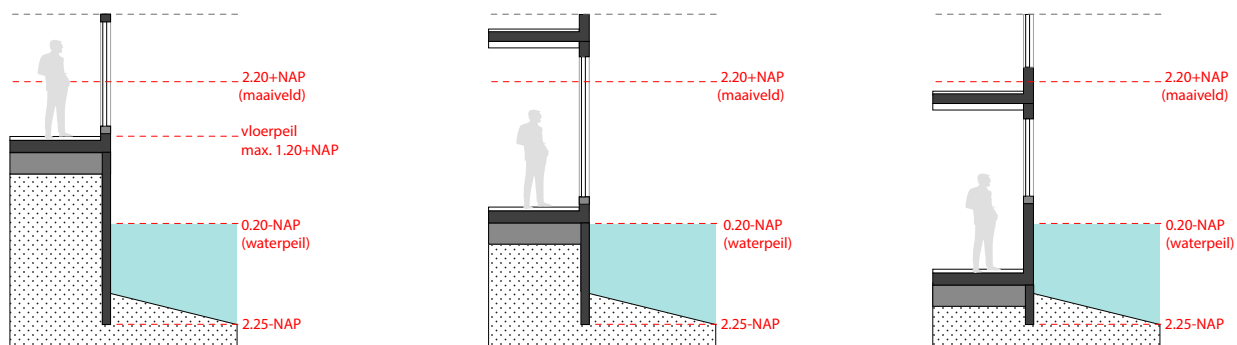


Figuur 11. Doorsnede A-A'

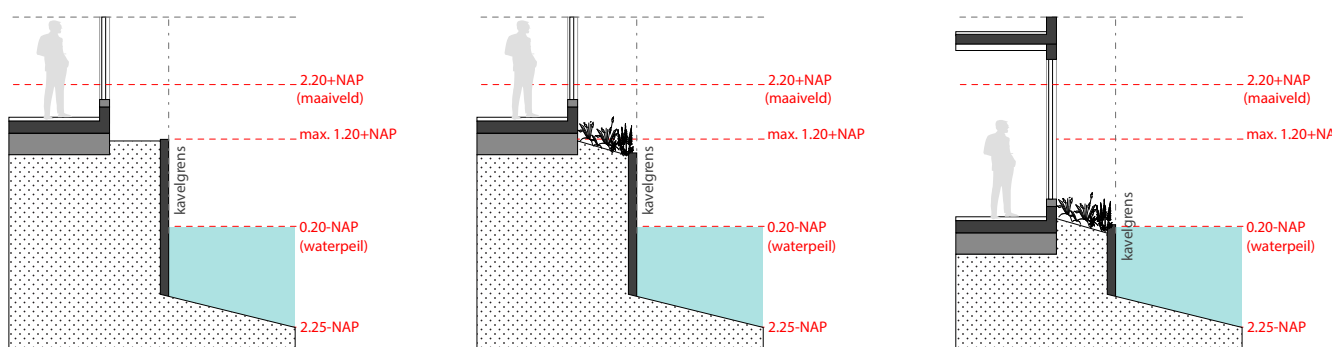


Figuur 12. Doorsnede B-B'

Figuur 13.
Bouwen aan het water



Bouwen direct aan het water: Het vloerpeil dient niet hoger dan 1.20+NAP te liggen (met uitzondering van de vijf meter plintzone waar de vloer op maaiveldniveau moet liggen). Het programma aan de waterkant dient geplaatst te worden in een ruimte van minimaal 5 meter diepte.



Terugligging vanaf water: Terugligging vanaf kavelgrens is toegestaan (waar er geen rooilijn is).

Figuur 14.
Levendigheid aan het water bij kavel 6B1 Sluisbuurt. Bron: Architecten Cie.



vloer in deze zone op of maximaal 0,5m boven het maaiveldniveau te liggen.

- De hoofdentree van het gebouw dient een markante uitstraling te krijgen. Tevens dienen de hoofdentree en de eventuele bijhorende receptie in dubbele hoogte uitgevoerd te worden.

Grachtzijde

De gracht wordt niet beschouwd als de achterkant van het gebouw. Het hoogteverschil tussen maaiveld (2.20+NAP) en het water (0.20-NAP) dient te worden overbrugd in de vorm van extra hoge bouwlaag of een souterrain.

Aan het water dienen de functies minimaal één meter lager dan maaiveld te liggen (met uitzondering van de vijf meter plintzone waar de vloer op maaiveldniveau moet liggen). Deze functies dienen minimaal vijf meter diep te zijn.

Als hier wordt gekozen om een kade te realiseren (het gebouw ligt terug ten opzichte van de gracht), dient het grootste deel van de kade ook minimaal een meter lager dan maaiveld te liggen (zie figuur 13).

Kademuur/Gevel in het water

De kademuur/gevel in het water is onderdeel van de erfpachtkavel en dient integraal mee-ontworpen te worden met het gebouw. Technische eisen hiervoor zijn opgenomen in bijlage 9 *PvE Kademuren en oeverconstructies*.

Margestrook

De margestrook 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 maaiveldontsluitingen van het gebouw zijn, is volle grond aanwezig t.b.v. een groene inrichting. In dat geval dient de margestrook opgesloten te worden, bij voorbeeld met een opsluitingsband.

Ondergeschikte bouwonderdelen

Zie doorsneden (p.13) en bijlage 4 (in de bouwenvelop) voor mogelijkheden van het realiseren van balkons en loggia's langs de straten (zie ook [Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt](#)).

De regels die gelden voor de hoofdstraat gelden ook voor de dwarsstraten tot aan de margestrook. Boven de gracht zijn uitkragende bouwdelen niet toegestaan.

Daken en dakterrassen

Het daklandschap wordt beschouwd als een vijfde gevel. Eventuele dakopbouwen dienen uit het zicht onttrokken te worden (zie [Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt](#)). Het daklandschap is met minimaal 30% hoogwaardig groen ingericht en draagt bij aan een prettig leefklimaat in de omgeving. Hiermee wordt tevens bijgedragen aan de opgave voor opvang van regenwater, het uitzicht vanuit

omliggende hoogbouw, voorkomen van hittestress en natuurinclusief bouwen.

Souterrein en kelders

Souterreins en kelders die boven maaiveld uitsteken moeten langs de Rudi van Dantzigstraat vijf meter terug uit de rooilijn liggen. Kelders mogen elders tot maximaal één meter boven maaiveld uitsteken. Wanneer kelders 0,5 meter of meer boven maaiveld uitsteken, worden ze wel meegerekend in de bovengrondse vierkante meters bvo die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

Tenzij de functies in de kelder voor een levendige plint zorgen, dient de kelder uit het zicht vanaf het water te zijn.

3.3 Programma

Kavel 2C2 biedt ruimte voor commerciële functies, zoals (zakelijke) dienstverlening, bedrijfsunits, horeca, detailhandel en consumentgerichte dienstverlening. Het kavel biedt geen ruimte voor woningen.

- Het totale programma is minimaal 4.000 m² maximaal 5.000 m² bvo bovengronds.
- Hier ligt de nadruk op kleinschalige (zakelijke) dienstverlening en bedrijfsruimte.
- Hiervoor geldt een vestigingsgrootte van maximaal 250 m² bvo per vestiging (binnenplanse afwijking naar max. 500 m² bvo per vestiging mogelijk, zie artikel 5.6 in het Bestemmingsplan Sluisbuurt).
- Horeca (type I, III of IV) is mogelijk op de eerste bouwlaag met totaal maximaal 200 m² bvo (een toevoeging van 10% wordt nog geaccepteerd). Ook wordt de mogelijkheid geboden om horeca op de hogere verdiepingen te realiseren, voor zover deze in relatie staat tot de horeca op de eerste bouwlaag en het totale metrage horeca binnen het voornoemde maximum past.
- Detailhandel: totaal maximaal 500 m² bvo, uitsluitend op de eerste bouwlaag (een toevoeging van 10% wordt nog geaccepteerd).

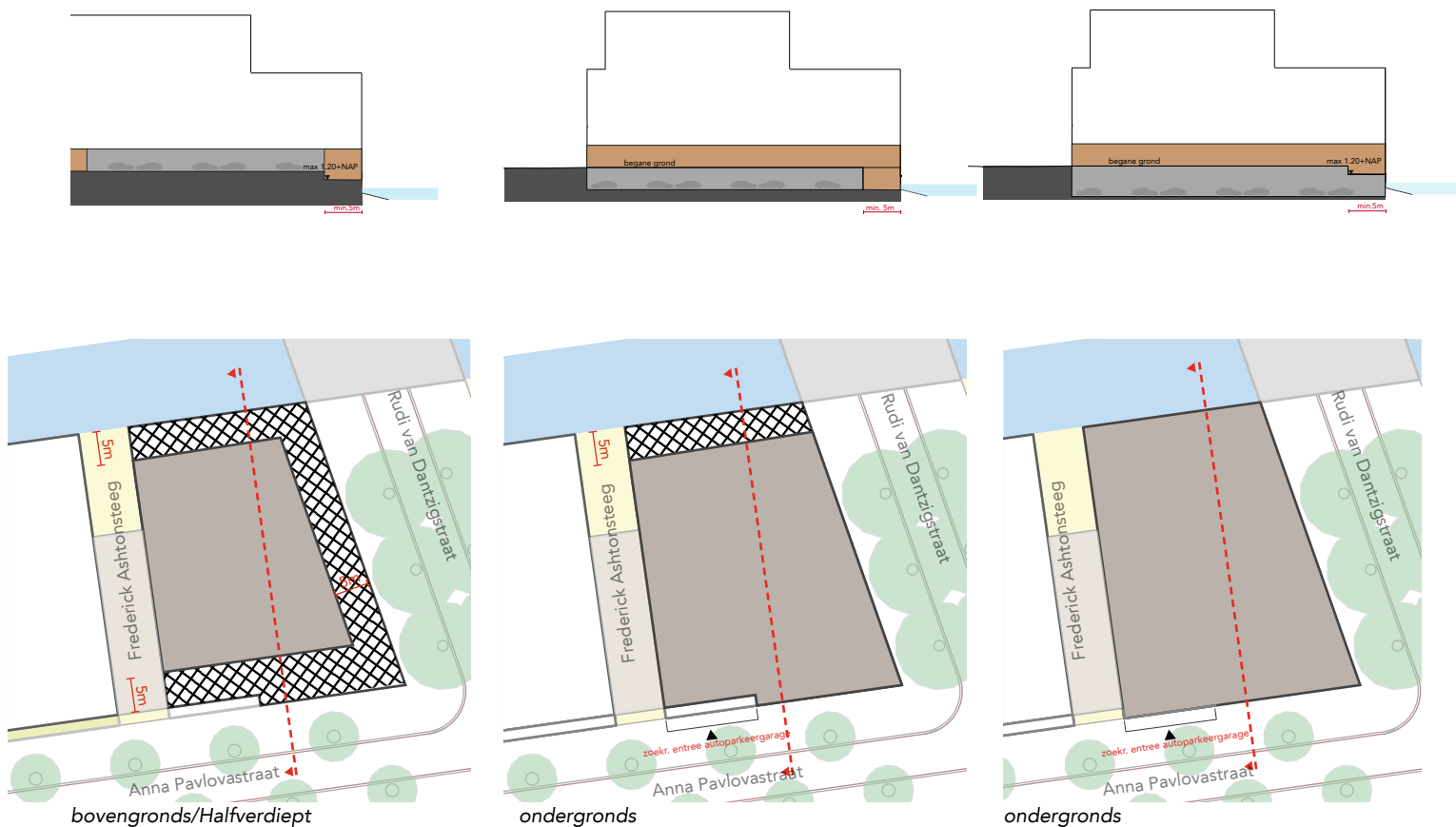
Parkeren

Fiets- en scooter

Fiets- en scooter parkeren moet in pandig en goed bereikbaar worden opgelost. Op het kavelpaspoort (p.14) wordt een zoekruimte voor de entree aangeduid. 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](#).

Auto's

Autoparkeren dient in pandig te worden opgelost. Hiervoor geldt een maximum van één parkeerplaats per 125m² bvo, zie [Nota Parkeernorm Auto](#). Er geldt geen minimum voor het te realiseren aantal parkeerplaatsen; het realiseren van een parkeergarage is dus niet verplicht. Er worden geen parkeervergunningen verleend voor bedrijven in de openbare ruimte.



Minimaal 5 meter dient gereserveerd te worden voor functies aan het water.
De parkeerbak dient niet zichtbaar te zijn vanaf de waterkant.

Figuur 15. Mogelijkheden voor ondergrondse parkeergarage

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 vijf meter uit de rooilijn van het gebouw en minimaal vijf meter uit de gevel aan de waterkant (zie figuur 15). 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 vijf meter) wordt gegarandeerd (zie figuur 15). Op het kavelpaspoort (p.12) wordt een zoekruimte voor parkeer entree aangeduid.

3.4 Openbare ruimte en omgeving

Geluid

Er wordt in de Sluisbuurt in hoge dichtheid gebouwd. Bij de uitwerking van het programma wordt rekening gehouden met het type functies en de onderlinge relaties. Geluids- en overige overlast dient te worden voorkomen om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te borgen. Het werken/de beoogde bedrijfsfuncties moet/moeten goed samen gaan met de omliggende woonfunctie. Het Activiteitenbesluit is hierbij leidend. Zonodig dienen hiervoor maatregelen getroffen te worden.

3.5 Techniek

Gebouwgebonden voorzieningen

Alle gebouwgebonden voorzieningen dienen binnen de kavelgrenzen te worden gesitueerd. Naast technische installaties vallen hieronder ook zaken als vetafscheiders, olieafscheiders, ontlastputten voor HWA, hellingbanen, trappen, etc.

Technische ruimtes en ondergrondse infra

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. Zowel de wijk- als gebouwgebonden technische ruimtes moeten inpandig worden geïntegreerd. In kavel 2C2 dient een Algemeen Voedingspunt (AVP) worden ingepast. Een AVP heeft een wijkfunctie voor de distributie van elektra.

De eisen waaraan technische ruimtes dienen te voldoen is beschreven in bijlage 8, *PvE Technische ruimtes en ondergrondse infrastructuur*.

De posities en de afmetingen van de technische ruimtes 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.

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 19e ter informatie "*Optimaliseren gebruik integraal afvalstelsel Sluisbuurt*").

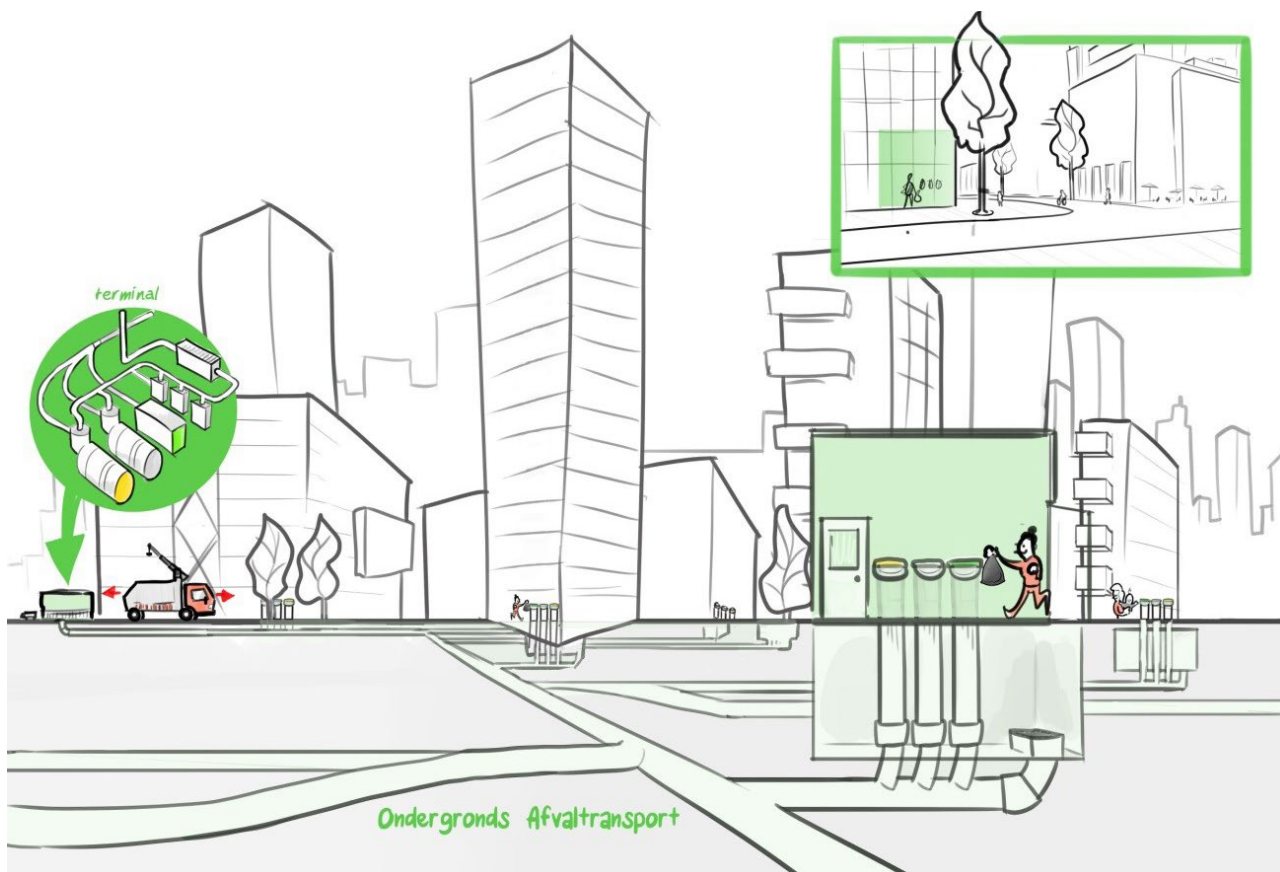
Vanwege de beoogde hoge dichtheden in de Sluisbuurt is er gekozen voor een Ondergronds Afval Transportsysteem (OAT). Het OAT-systeem bestaat uit een stelsel van ondergrondse buizen waardoor afval wordt getransporteerd vanuit inpandige inwerpopeningen. Het afval gaat vervolgens naar een inzamellocatie,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

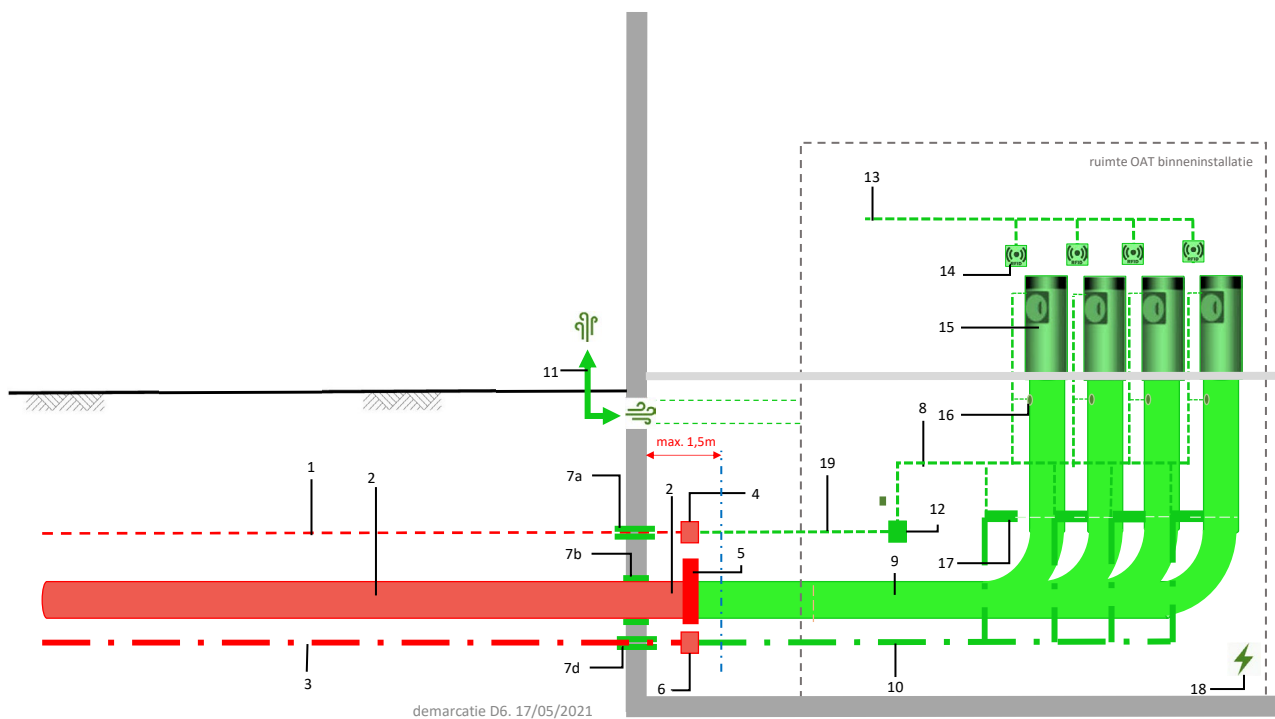
De gebruikers van de gebouwen maken gebruik van inpandige inzamelpunten. Voor de gescheiden inzameling van het afval wordt er gebruik gemaakt van een combinatie van OAT Systeem en rolcontainers. Dit betekent dat op een inzamelpunt zowel 'inlets' (inwerpopeningen) van het OAT Systeem als de rolcontainers 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 en overig dienen inpandig 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 inpandige aansluitingen in het gebouw, bestaande uit de inpandige installaties zoals op de bijlage 19f (*demarcatie*)tekening d.d. 17-05-2021 *schetsmatig* in groene kleur weergegeven (hierna gezamenlijk te noemen: Inpandige 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



Figuur 16. Principetekening ondergronds afvaltransport



Figuur 17. Tekening zakenrechtelijke demarcatie d.d. 17-05-2021 (zie bijlage voor legenda)

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.

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-inzameelpunt

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 2C2 Sluisbuurt. Dit aantal wordt bepaald door de omvang van de voorzieningen in het gebouw of kavel. Conform onderstaande verdeling (reguliere inlets) is vastgesteld datvoor deze kavel ten minste:
 - 2 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 2C2 Sluisbuurt. Dit aantal wordt bepaald door de omvang van de voorzieningen in het gebouw of kavel. Conform onderstaande verdeling is vastgesteld dat voor deze kavel ten minste:
 - 1 stuks container voor (oud) Karton (grootformaat);
 - 1 stuks container voor (oud) Glas;
 - 1 stuks container voor Overig;
- 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 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.

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

g. 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.

h. Het invoerpunt van de aansluitleiding t/m hoofdafsluiter bevindt zich in de zone zoals aangegeven in de bouwvelop-tekening in de bouwvelop van kavel 2C2 Sluisbuurt.

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

j. De ontwikkelaar is verplicht het OAT Inzameelpunt 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 containerruimte

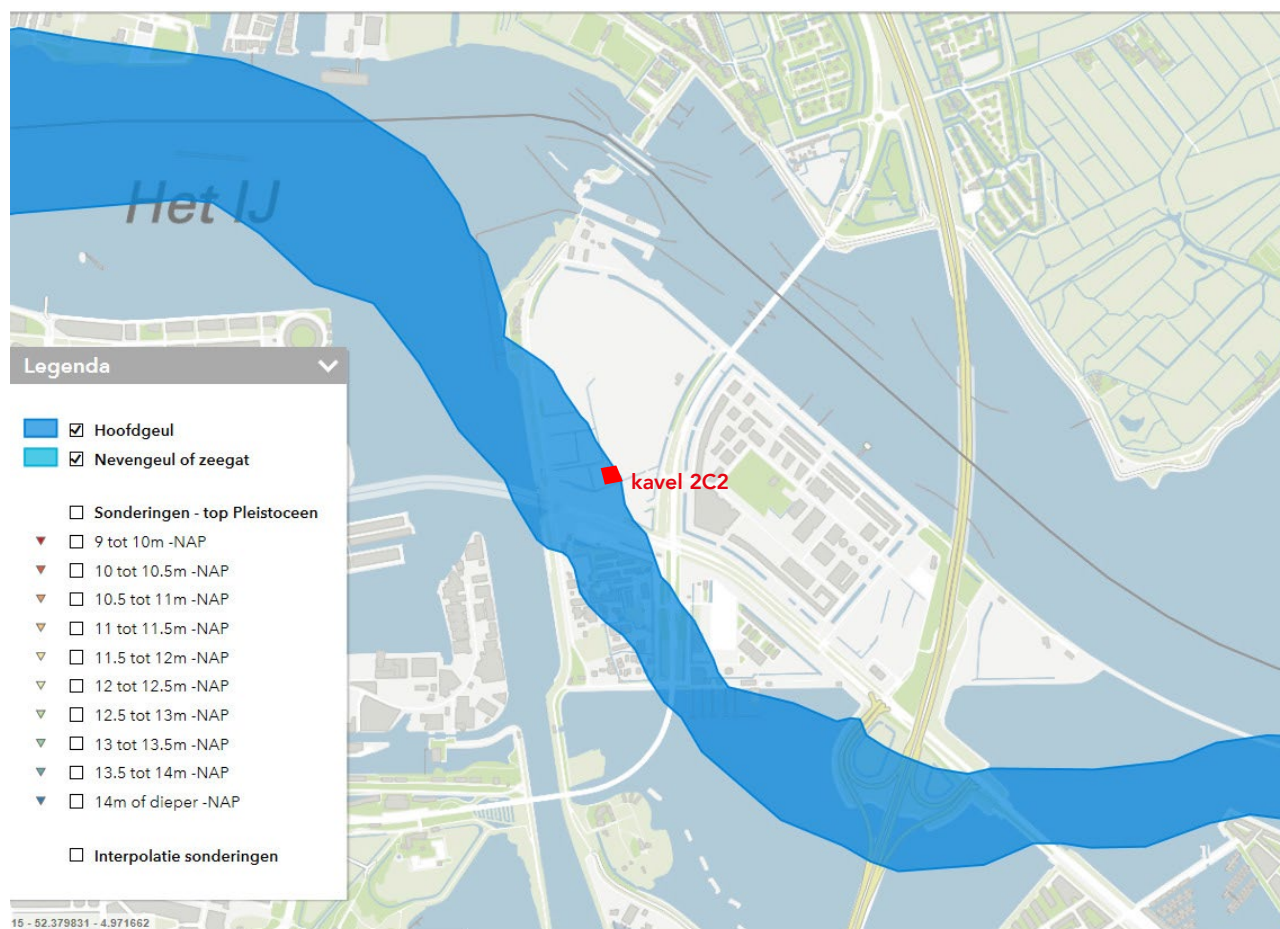
Voor de inpassing en het gebruik van de rolcontainers

	restafval	GFE	papier
Bedrijfsverzamelgebouw ca. 5.000m ²	■ ■	■	■
<i>GFE = groente, fruit en etensresten</i>			

Figuur 18. Aantal inlets

	aantal (plaats)	Karton	Glas	overig
Bedrijfsverzamelgebouw ca. 5.000m ²	3	■	■	■
Tenzij anders aangegeven wordt er uitgegaan van vierwielige rolcontainers (660 liter) conform EN 840-2.				

Figuur 19. aantal rolcontainers



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

gelden aanvullende eisen zoals beschreven in bijlage 19b *Richtlijn technische inrichting containerruimte OAT Inzamelpunt d.d. 01 december 2021*.

Aanvullende eisen 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. Om u een indicatief beeld te geven van de mogelijke inhoud van deze voorwaarden treft u in de bijlagen 19b *Richtlijn technische inrichting containerruimte OAT Inzamelpunt d.d. 01 december 2021*, 19a *OAT Sluisbuurt Algemene Voorwaarden, d.d. 01 april 2022* en 19d *Richtlijn informatieverstrekking (nieuwe) aansluiting, d.d. 01 december 2021* aan. De gemeente is geen partij bij de tussen u en de OAT-exploitant te sluiten overeenkomst. U kunt jegens de gemeente geen rechten ontlenen aan de als hierboven genoemde bijlagen. U dient voor juiste afstemming in contact te treden met de OAT-exploitant.

Overige documenten ter informatie

Het volgende document is ter informatie toegevoegd in de bijlagen: 19e *Optimaliseren gebruik integraal afvalstelsel 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.

Ondergrondse constructies en grondwater

Kernuitgangspunt dat wordt gehanteerd in ondergrondse constructies is dat er grondwaterneutraal wordt gebouwd, met andere woorden er mag geen opstuwing of verhoging van het grondwaterpeil ontstaan. Bij ondergrondse constructies 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 7. Het definitief ontwerp dient een zodanige diepgang te hebben dat deze eisen kunnen worden geverifieerd.

Tevens dienen ondergrondse constructies te voldoen aan het paraplu bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders. Omdat de Gemeente gebiedsbreed al maatregelen heeft getroffen die o.a. zijn vastgelegd in genoemde PvE, volstaat een vereenvoudigde versie van het vereiste geohydrologische rapport. De eisen die hieraan worden gesteld zijn vermeld in bijlage 11, *Randvoorwaarden geohydrologisch rapport Sluisbuurt*.

Kade en steigers

Wanneer het gebouw 'met de voeten in het water' staat, heeft de zijde aan het water een grond- en waterkerende functie. De constructie is onderdeel van het gebouw en dient door de ontwikkelaar gerealiseerd en onderhouden te worden. Deze dient constructief bestand te zijn tegen het aanvaren van klein recreatievaart. Materialen voor deze gevel

zijn duurzaam, logen niet uit en zijn bij voorkeur onderhoudsarm. Ten behoeve van het behouden van grondwaterstroming en voorkoming van onderloopsheid worden er technische eisen gesteld aan de kadeconstructie. Zie daarvoor bijlage 9, *PvE Kademuren en oeverconstructies*.

Indien de gevel van het gebouw niet aan het water grenst, dient de ontwikkelaar op de aan het water grenzende erfpachtgrens een zelfstandige kadeconstructie te bouwen en te onderhouden. De kadeconstructie en/of gevel dient tot minimaal 0,5 meter boven waterpeil (+0.30m NAP) waterdicht te zijn. De kademuur mag niet voorzien worden van steigers. Ook mogen er geen aanmeerplekken (of voorzieningen daarvoor) gefaciliteerd worden.

Aansluiting brug-kademuur

Het deel van de kademuur dat onderdeel uitmaakt van de uit te geven kavel wordt door de ontwikkelaar gerealiseerd. Bruggen en kades grenzend aan publieke routes zijn onderdeel van de openbare ruimte en worden door de gemeente aangelegd. Tussen de privé-ruimte en de openbare kade wordt een dilatatie aangebracht om een goede overgang te maken tussen verschillende materialen. Zie bijlage 10, *Bruggen Sluisbuurt. DO boekje, bruggen en modules*. De kademuur, danwel de gevel die in het water staat, dient civieltechnisch te worden uitgewerkt met specifieke aandacht voor de grond-dichte aansluiting tussen brug, gebouw en aanpalende kademuren/gevels.

Oergeul

De Oergeul is een geul die lang geleden is ontstaan, door de eroderende werking van stromend water op de onderliggende grondlagen. 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 (samendrukbare sedimenten). 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 (de funderingslaag). Op basis van de ter beschikking staande grondgegevens wordt voor de kavels in het tweede kwadrant de volgende funderingslaag (c.q. diep-te) afgeleid: De funderingslaag in cluster 2 bevindt zich tussen circa NAP – 18 m en NAP – 28 m. 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.

3.6 Duurzaamheid

De gemeente Amsterdam heeft Duurzaamheid onderverdeeld in 6 thema's. Voor deze tender zijn twee thema's van belang: energieprestatie en circulariteit. Informatie hierover is terug te vinden op

Doelsoort NiB	Onderbouwing (NiB)	Maatregelen NiB	Minimale hoeveelheid per kavel
Huismus	Wet en 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
Gewone dwergvleermuis	Wet en ambitie	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 21. Tabel Eisen Natuurinclusief bouwen (NiB) per kavel in de Sluisbuurt

de [website duurzaam ontwikkelen](#). Hier zijn ook de “koppelingen” naar de actuele beleidsdocumenten te vinden.

Duurzame energie en aardgasvrij

Er komt geen aansluiting op het aardgasnet. De gemeente is van zins in het omgevingsplan een energieprestatie op te nemen. Voor actuele informatie zie de [website duurzaam ontwikkelen](#).

Circulair gebouwde omgeving

Toegepast hout dient een FSC-keurmerk te hebben. Dit moet aangetoond kunnen worden. Alle materialen worden opgenomen in materialenpaspoort. Bouw adaptief en demontabel om renovatie, functiewijziging of verandering van plattegronden mogelijk te maken zonder ingrijpende sloop en met behoud van materialen voor hergebruik. Gebruik hergebruikt en biobased materiaal voor een zo laag mogelijke milieubelasting.

Warmteplan

In het zuidelijke deel van de Sluisbuurt wordt door Westpoort Warmte B.V. een warmtenet aangelegd. Ten behoeve van dit distributienetwerk is het *Warmteplan Sluisbuurt d.d. 13- 11-2018* (bijlage 18) door de Gemeenteraad op 19 december 2018 vastgesteld. Dit warmteplan is gepubliceerd in het Gemeenteblad. U kunt het [warmteplan](#) raadplegen. Het warmteplan is in werking getreden per 1 januari 2019 en heeft een geldigheidstermijn tot 10 jaar na de inwerkingtreding. Hierdoor geldt dat alle gebouwen in de clusters 1, 2, 4, 5 en 6 volgens de voorschriften van het Bouwbesluit (artikel 6.10 lid 3) moeten worden aangesloten op het distributienet van Westpoort Warmte B.V., behoudens de in het Bouwbesluit benoemde uitzonderingen. Voor meer informatie over de aansluiting op hybride stadswarmte kunt u contact opnemen met Westpoort Warmte B.V.

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

Bodemenergieplan

Om de bodemenergie doelmatig te benutten in het gebied is de Sluisbuurt aangewezen als Interferentiegebied. De gemeenteraad heeft hiertoe de Verordening interferentiegebieden bodemenergiesystemen 2014 gewijzigd. Tevens zijn door de gemeente orderingsregels voor de plaatsing van warmte- en koudebronnen vastgelegd in een Bodemenergieplan voor een zo effectief mogelijke benutting van de energie in de bodem. Het bevoegd gezag gebruikt het vastgestelde Bodemenergieplan als toetsingskader voor het beoordelen van vergunningsaanvragen voor bronnen. Zie bijlage 17.

Klimaatadaptatie

In Amsterdam is een hemelwaterverordening van kracht (21 april 2021). Hierin worden eisen gesteld aan de berging van regenwater bij gebouwen. Informatie

is beschikbaar op de [website duurzaam ontwikkelen](#). De ontwikkelaar dient te voldoen aan de maatregelen van de hemelwaterverordening.

Bouw hitte- en droogtebestendig. Door steeds warmere en drogere zomers is het belangrijk om bij het ontwerp van gebouw en buitenruimtes te anticiperen op droogte en hitte. Voorkom opwarming van binnenruimtes door passieve maatregelen zoals overstekken, zonwering en/of vloerverkoeling. Voorkom opwarming van de omgevingstemperaturen door groene gevels en/of gevelmaterialen die warmte zo min mogelijk absorberen of reflecteren. Voorkom uitdrogen van beplanting door bijv. voldoende wortelruimte en substraat en/of combineer waterberging met langdurige opslag van regenwater voor besproeiing.

Natuurinclusief bouwen

Er dienen natuurinclusieve maatregelen genomen te worden zodanig dat minimaal 30 punten gehaald worden in het *Amsterdamse puntensysteem voor natuurinclusief bouwen*. Het puntensysteem is in bijlage 13a toegevoegd. De kansen voor natuurinclusief bouwen in de openbare ruimte zijn weergegeven in de kansenkaart en de doorsnede *Natuurinclusief bouwen Sluisbuurt*, bijlagen 13b en 13c.

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. De eisen zijn per doelsoort en kavel geformuleerd in figuur 21.



4 Uitvoering

Om alle ontwikkelingen met zo min mogelijk hinder, zo efficiënt mogelijk plaats te kunnen laten vinden zijn processen, overlegstructuren en procedures opgenomen in het *BLVC-kader gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland*. Zie bijlage 15. Deze voorschriften die zijn beschreven zijn van toepassing op alle (rechts)personen en partijen die betrokken zijn bij de Sluisbuurt. De voorschriften zijn tijdgebonden en gekoppeld aan een aantal afstemmomenten met belanghebbende stakeholders.

Bouwlogistiek en fasering

Om de Sluisbuurt tijdens de bouwfase en gebruiksfase overzichtelijk en leefbaar te houden is het *BLVC-kader gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland* opgesteld. BLVC staat voor: Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Het BLVC-kader heeft als doel dat gemeente en projectorganisatie de regie op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid kunnen houden. Het BLVC-kader is voor de gebiedsontwikkelingen op het Zeeburgereiland opgesteld. De gebiedsontwikkeling Sluisbuurt valt daar onder. Middels het BLVC-kader 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.

Al tijdens het ontwerpproces dient aandacht te zijn voor de impact van de bouw van het vastgoed op de omliggende (openbare) ruimte en de ruimte die uit gebruik moet worden genomen om de publieksveiligheid te kunnen waarborgen. 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. 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 deze bouwvelop onder het kopje "werkterrein" en het BLVC-kader. De eisen ten aanzien van bijv. parkeren, afval en heien zijn opgenomen in BLVC-kader. Ze zijn opgesteld om overlast te beperken, sociale veiligheid te garanderen. Ten behoeve van het Just in time delivery kan gebruik gemaakt worden van de 'bufferzone Sluisbuurt'. Opgemerkt wordt dat alle publiekrechtelijke wet- en regelgeving van toepassing zijn. De voorschriften in het BLVC-kader zijn aanvullend. Tijdens de uitvoering dienen uitvoerende partijen aantoonbaar aan de eisen van het BLVC-kader te voldoen.

Werkterrein

Zoals beschreven staat in de bijlage 15 *BLVC-kader gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland*, kan een werkterrein buiten de kavelgrenzen worden gehuurd voor een nader door de gemeente aan te geven termijn die verband houdt met een tijdige realisatie van de bebouwing op kavel 2C2.

Voor kavel 2C2 is kavel 2B2 beschikbaar als werkterrein. Kabels en leidingen buiten de kavel beperken de keuzevrijheid mbt bouwmethodes. Zowel in de rijweg als toekomstige trottoirs liggen kabels en leidingen. De Hoofdstraat (Rudi van Dantzigstraat) heeft een belangrijke verkeersfunctie. Aan de oostzijde van de kavel is daarom een beperkte ruimte beschikbaar als werkterrein, namelijk 3 meter vanaf de kavelgrens. De bouwveiligheidszone mag in geen geval de grenzen van het werkterrein overschrijden.

Kabels en Leidingen

Zoals in andere contractstukken beschreven is, kunnen er kabels en leidingen liggen in het werkterrein buiten de kavelgrenzen. Deze kabels en leidingen kunnen beperkend zijn in de keuze van bouwmethodieken, zoals bijv. de posities van kranen en situering van bouwkuipen. Voor informatie over de ligging van deze kabels en leidingen dient de ontwikkelaar contact op te nemen met de gemeente. Rondom de kavel kunnen bestaande kabels en leidingen aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op het ontwerp en/of de bouwmethodiek. Met name aan de oostzijde liggen kabels en leidingen op korte afstand van de kavelgrens. Deze kabels en leidingen zijn in bedrijf en kunnen niet worden omgelegd. Randvoorwaarden voor de bouw dienen afgestemd te worden met de individuele nutspartijen.

Lijst van verwijzingen

Deze lijst bevat verwijzingen naar vigerende regelgeving of uitgangspunten die van belang zijn voor de plannen en realisatie van kavels in de Sluisbuurt.

- [Bestemmingsplan Sluisbuurt \(28 november 2018 vastgesteld, onherroepelijk\)](#)
- [Omgevingsvisie Amsterdam 2050](#)
- [Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt \(2017\), vastgesteld door de gemeenteraad](#)
- [Besluit hogere waarden Wet geluidhinder](#)

Architectuur

- [Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt \(2018\)](#)
- [Welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam, tweede herziening december 2019](#)

Duurzaamheid

- [Duurzaamheid aspecten gemeente Amsterdam](#)
- [Duurzaamheid energie en aardgasvrij](#)
- [Puntensysteem voor Natuurinclusief bouwen, juli 2021](#)
- [Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in twintig ideeën](#)

Verkeer en parkeren

- [Nota Parkeernormen Auto, d.d. 8 juni 2017, met vastgestelde wijziging op 29 november 2017](#)
- [Nota Parkeernormen Fiets en Scooter, d.d. 19 maart 2018](#)
- [Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg Integrale aanpak van de bereikbaarheid – 2018 tot 2038 \(vastgesteld in mei 2018; update vastgesteld in oktober 2019\)](#)

BIJLAGEN

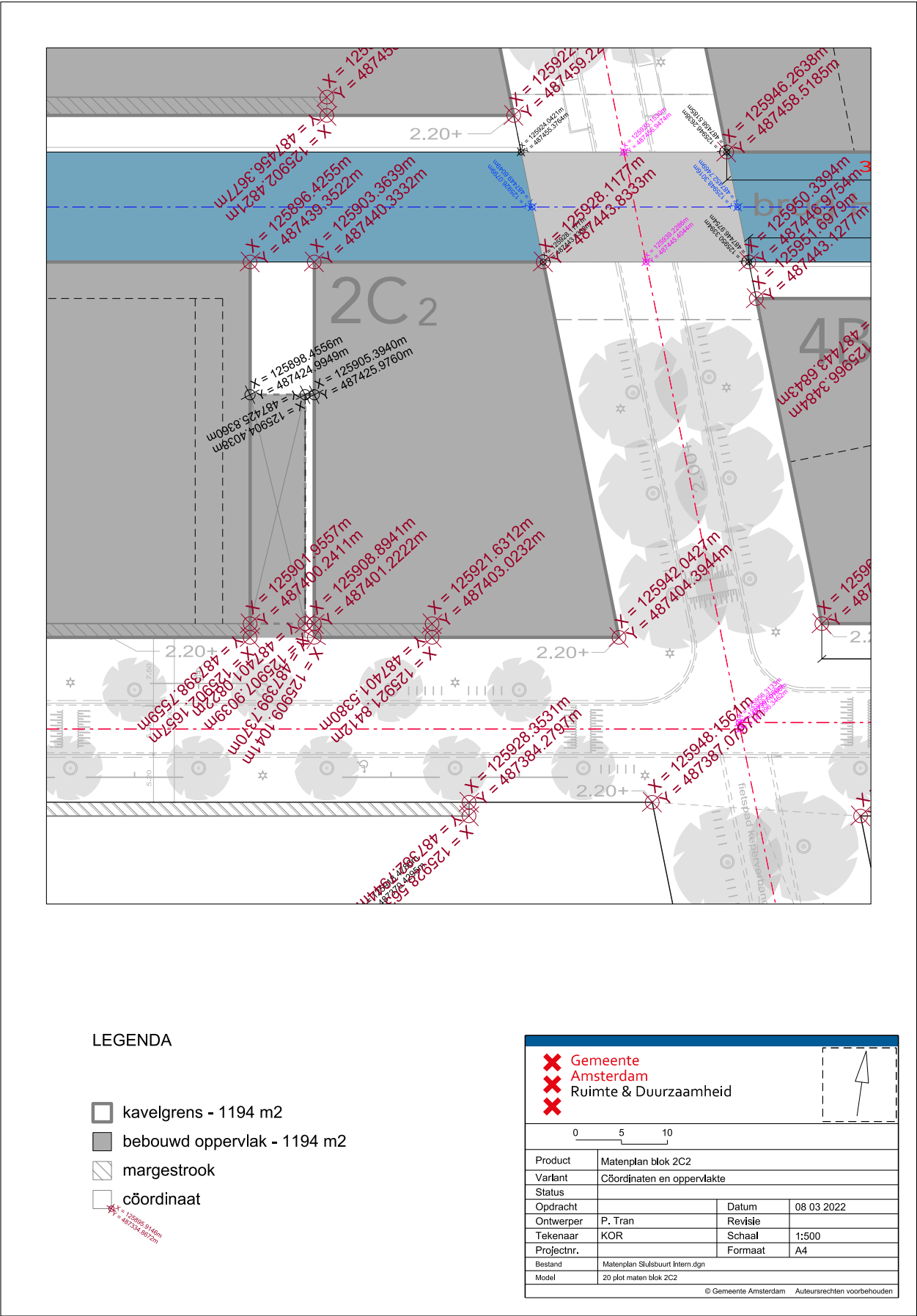
Lijst van bijlagen

- 1.01 Coördinatentekening kavel 2C2 (in bouwenvelop)
- 1.02 Bezonningsstudie kavel 2C2 (in bouwenvelop)
- 1.03 Openbare ruimte
 - a. Notitie inrichtingsplan hoofdstructuur
 - b. Tekening kader dwarsprofiel
 - c. Tekening kader hoofdstructuur
- 1.04 Profielen openbare ruimte en belendingen rondom kavel 2C2 (in bouwenvelop)
- 1.05 Informatielevering vastgoedontwikkeling Sluisbuurt
 - a. Notitie
 - b. Checklist
- 1.06 Bodemonderzoeken:
 - a. Bodem Raamsaneringsplan beschikking 2006
 - b. Bodem Raamsaneringsplan wijzigingsbeschikking 2016
 - c. bijlage I tekening plangebied
 - d. rapport Verkennend en nader bodemonderzoek Zuider IJdijk - Bruggen en Kademuren te Amsterdam, d.d. 23 september 2021
 - e. rapport Verkennend bodemonderzoek Kavel 5A2 Sluisbuurt Zeeburgereiland te Amsterdam, d.d. 23 augustus 2022
 - f. Evaluatierapport sanering locatie Sluisbuurt spots 1 tot en met 9, 11 tot en met 13, 16, 18, 20 te Amsterdam, d.d. 28 februari 2018
 - g. rapport Verkennend bodemonderzoek Bruggen D4, D6, D8 en H2 in de Sluisbuurt te Amsterdam, d.d. 11 maart 2020
- 1.07 Programma van eisen ondergrondse constructies -en grondwater, d.d. 26 juni 2019
- 1.08 Programma van eisen technische ruimtes en ondergrondse infrastructuur, d.d. september 2022
 - a. Notitie
 - b. Eisen
- 1.09 Programma van eisen Kademuren en oeverconstructies, d.d. 27 oktober 2022
- 1.10 Bruggen Sluisbuurt. DO boekje, bruggen en modules (ter informatie)
- 1.11 Randvoorwaarden geohydrologisch rapport Sluisbuurt
- 1.12 Protocol supervisie
- 1.13 Natuurinclusief bouwen
 - a. Puntensysteem Natuurinclusief bouwen
 - b. Natuurinclusief bouwen doorsnede
 - c. Kansenskaart Natuurinclusief bouwen
 - d. Handboek natuurinclusief bouwen in 20 ideeën
- 1.14 Voorschriften voor werken in de Sluisbuurt
- 1.15 BLVC-kader gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland
- 1.16 DTA - wijziging E (ter informatie)
- 1.17 Bodemenergieplan
 - a. Bodemenergieplan Sluisbuurt Amsterdam
 - b. bijlage: Bodemenergiekaart Sluisbuurt
- 1.18 Warmteplan
- 1.19 OAT-stukken
 - a. OAT Sluisbuurt Algemene Voorwaarden, d.d. 01 april 2022
 - b. Richtlijn technische inrichting containerruimte OAT Inzamelpunt d.d. 01 december 2021
 - c. Richtlijn technische inrichting OAT Inzamelpunt, d.d. 01 december 2021
 - d. Richtlijn informatieverstrekking (nieuwe) aansluiting, d.d. 01 december 2021
 - e. Optimaliseren gebruik integraal afvalstelsel Sluisbuurt, d.d. 20 december 2018
 - f. De (demarcatie)tekening schetsmatig, d.d. 17 mei 2021
- 1.20 Richtlijnen voorbereiding laadpunten in nieuw te bouwen parkeervoorzieningen
- 1.21 BCRG-kwaliteitsverklaring Hybride WKO Sluisbuurt cluster 1 t/m 6 Amsterdam
- 1.22 Voorlopig ontwerp en planning van kavel 2C1 Sluisbuurt*
 - a. Voorlopig ontwerp kavel 2C1 - situatie
 - b. Voorlopig ontwerp kavel 2C1 -gevels
 - c. Planning

* indicatief, hier kunnen geen rechten aan worden ontleend

Bijlage 1

Coördinatentekening kavel 2C2



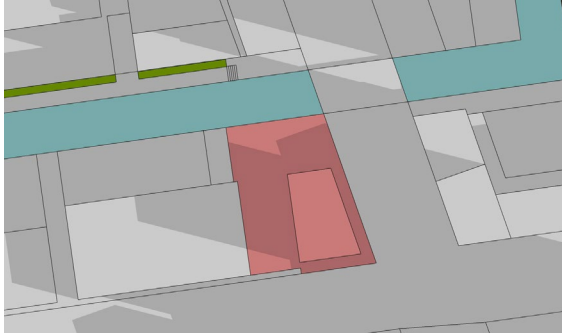
Bijlage 2

Bezonningsstudie kavel 2C2

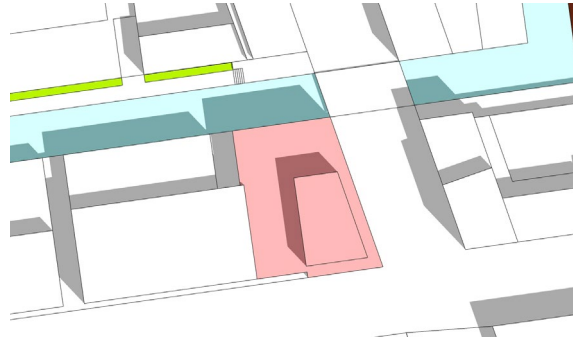
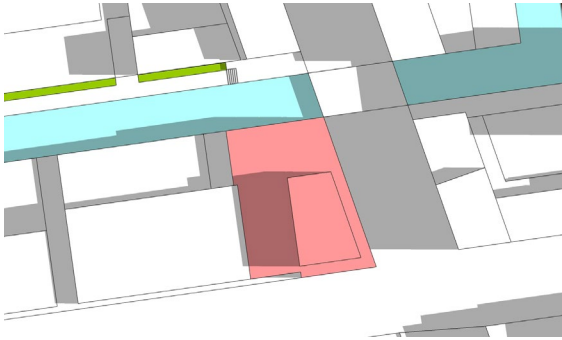
09:00

09:00

21 maart



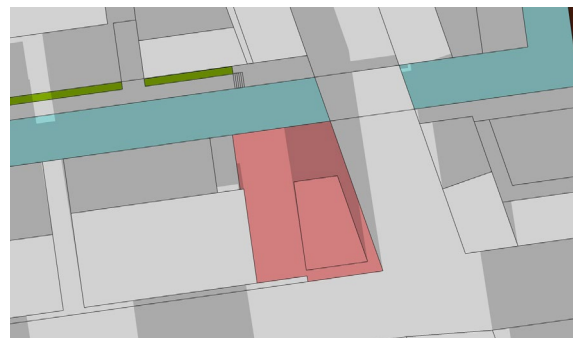
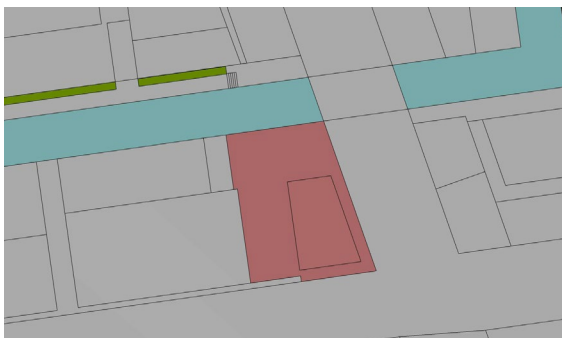
21 juni



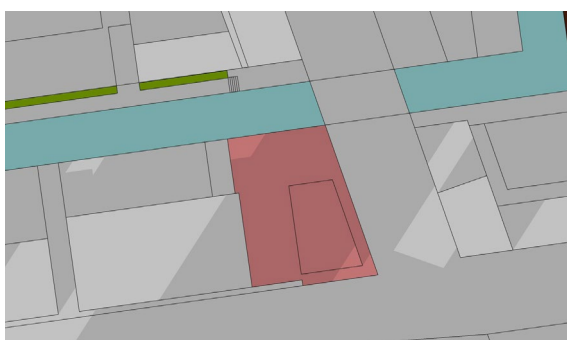
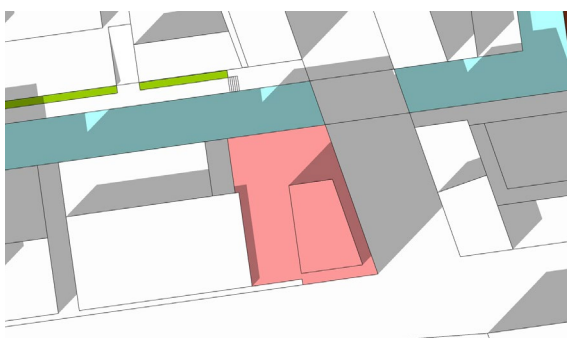
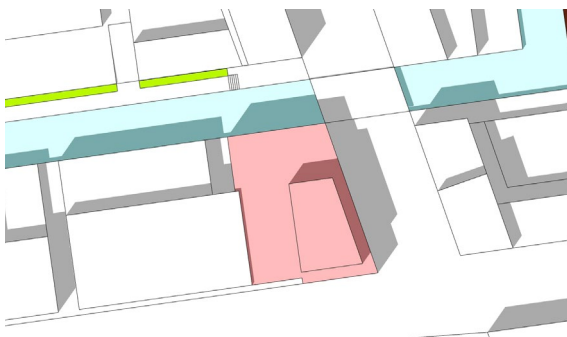
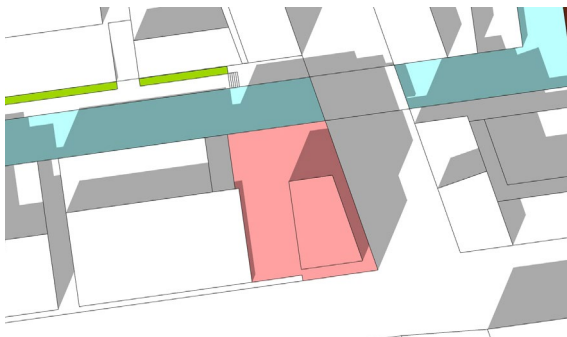
21 september



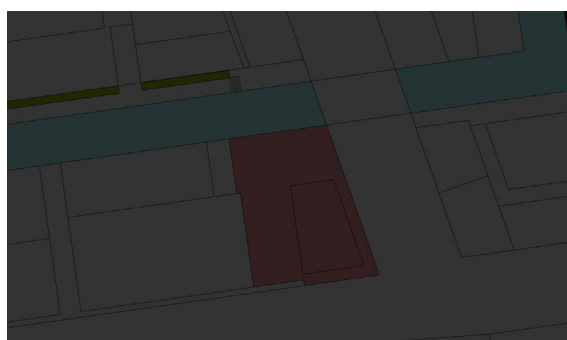
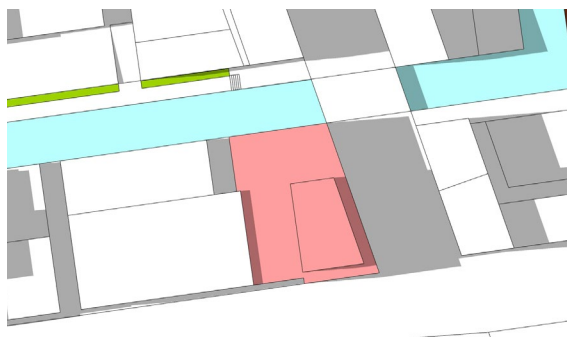
21 december



09:00

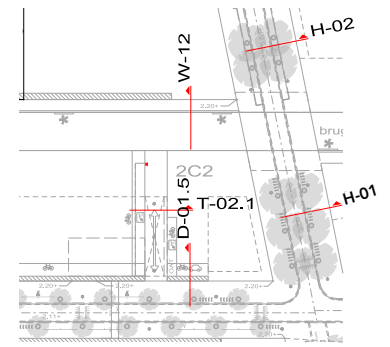


09:00

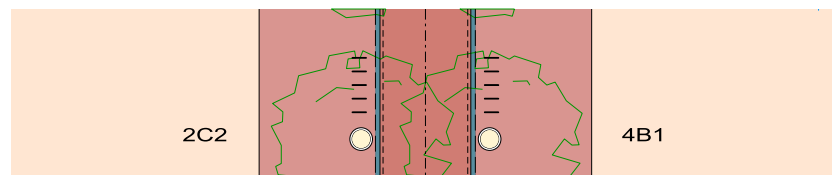
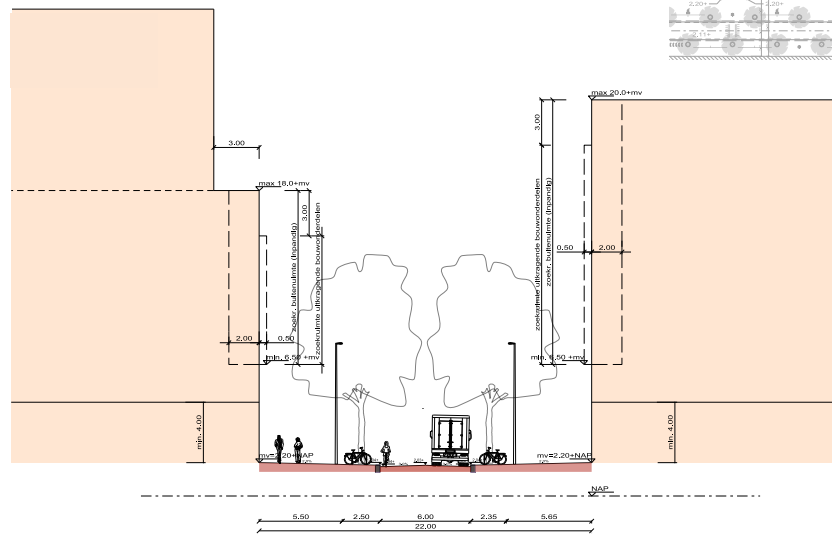


Bijlage 4

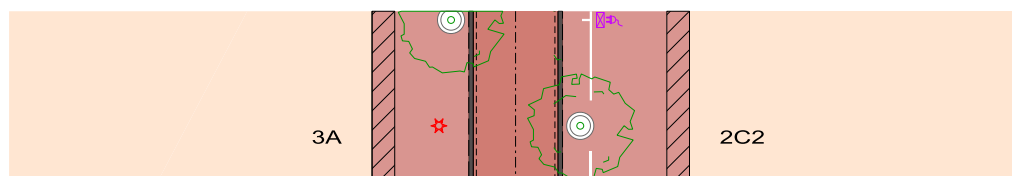
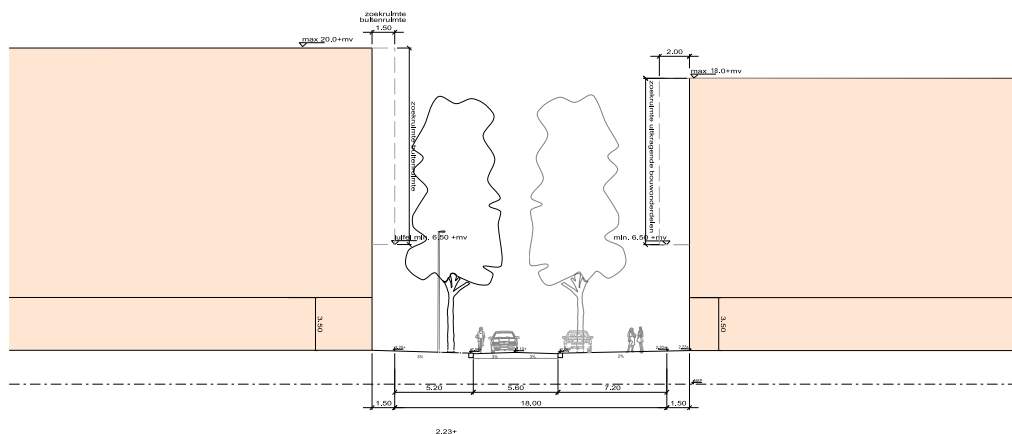
Profielen openbare ruimte en belendingen rondom kavel 2C2



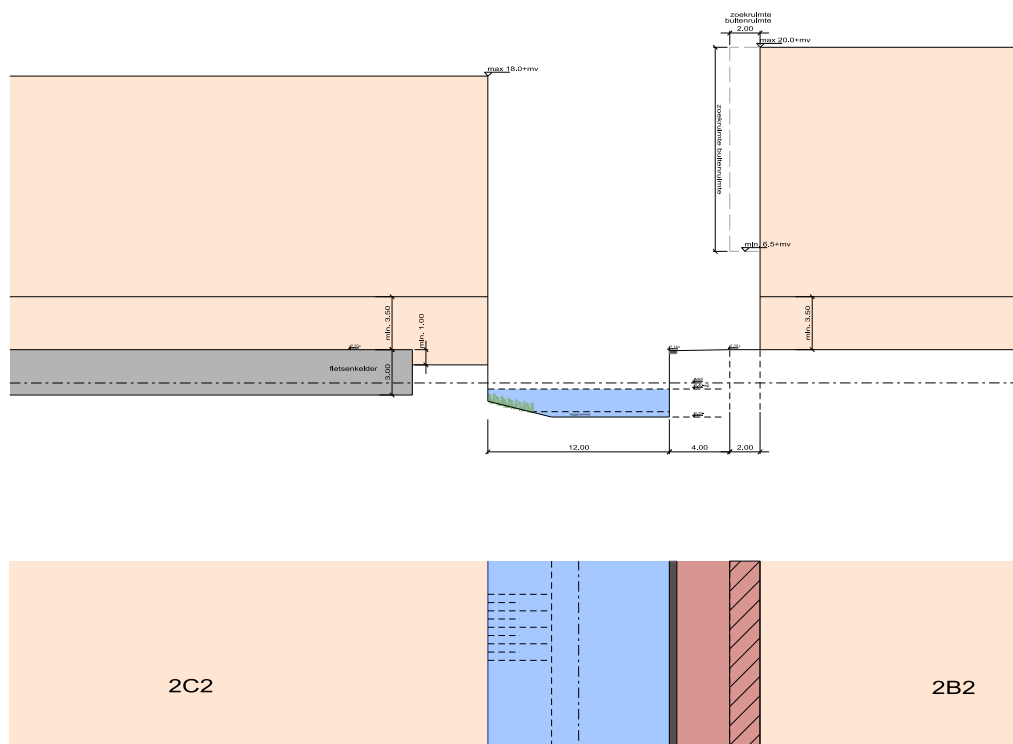
H-01



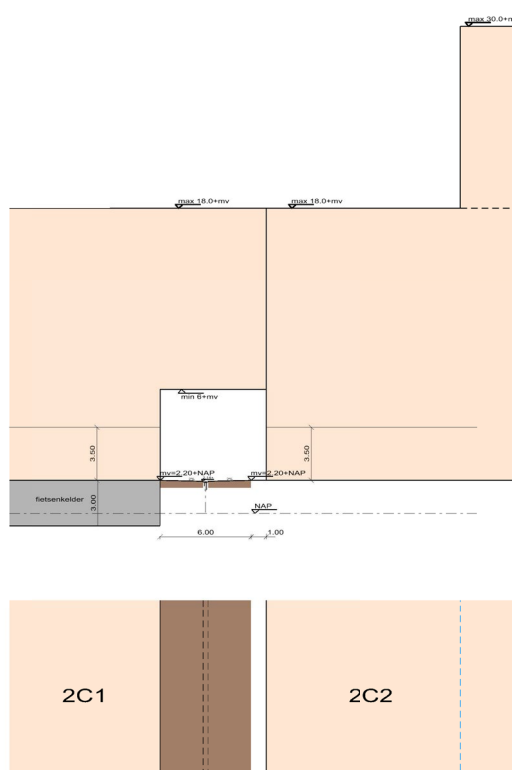
D-01.5



W-12



T02.1





Gemeente
Amsterdam

