



Gemeente
Amsterdam



Bouwenvelop
Kavel 1C Sluisbuurt

Colofon

In deze bouwenvelop worden de ambities en randvoorwaarden beschreven die de gemeente Amsterdam stelt aan de inrichting van kavel 1C, onderdeel van de Sluisbuurt. Deze bouwenvelop vormt het toetsingskader voor het Schets Ontwerp (SO), Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO).

Informatie: www.amsterdam.nl/projecten/sluisbuurt
Contactpersoon: Sjors Frencken, Projectmanager | (+31) 6 28 73 96 58 | s.frencken@amsterdam.nl

Versie: 9 maart 2023

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	
2.3 Programma	
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



Afbeelding 1. Plankaart Sluisbuurt (2017) en de ligging van kavel 1C in het zuidwestkwadrant (in rood gemarkeerd)

Inleiding

Voor u ligt de bouwenvelop ten behoeve van de ontwikkeling van kavel 1C van de Sluisbuurt. De bouwenvelop formuleert de ruimtelijke context, ambities en randvoorwaarden en vormt als zodanig het toetsingskader voor de privaatrechtelijke toetsmomenten (SO, VO, DO).

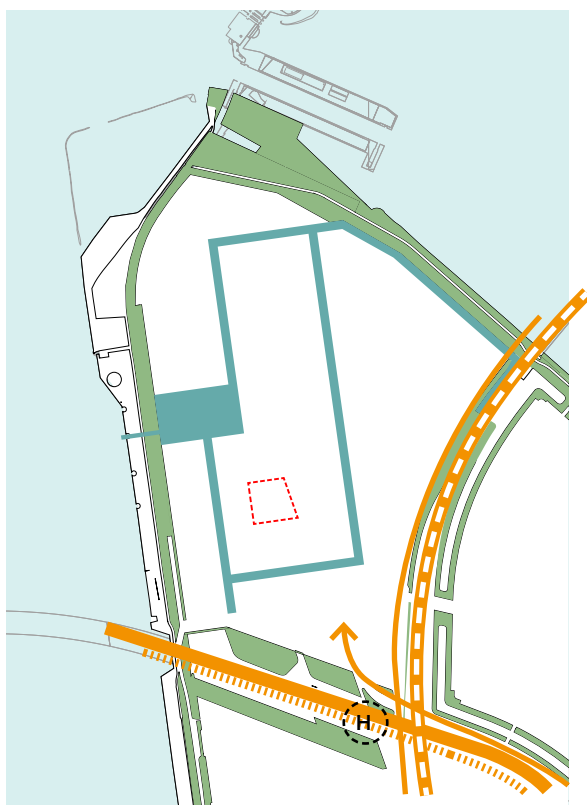
De Sluisbuurt staat aan het begin van de realisatiefase. Om met de behoeften van de tijd mee te gaan, is het plan voor de Sluisbuurt opgedeeld in meerdere kwadranten die weer zijn opgedeeld in clusters. Kavel 1C is onderdeel van cluster 1, gelegen in het zuidwestkwadrant van de Sluisbuurt (zie afbeelding 1). De bouw 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. De Sluisbuurt 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.

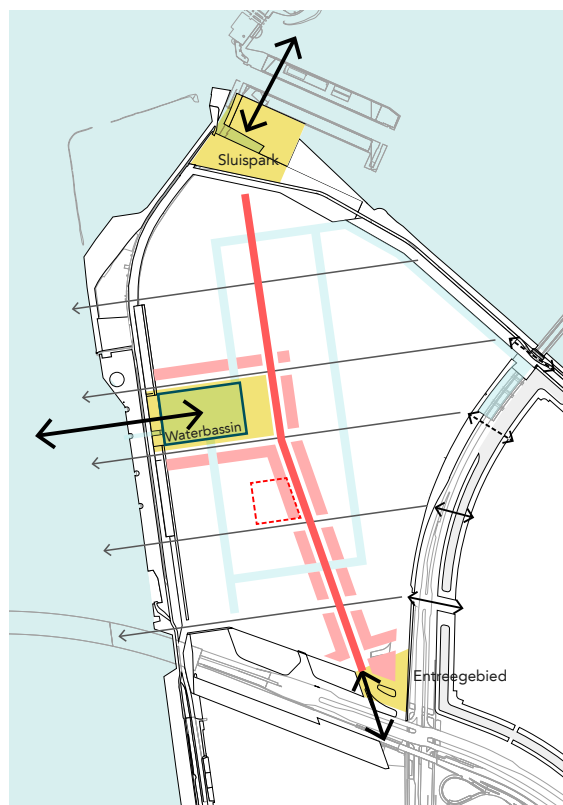
De ruimtelijke opgave is om specifieke kwaliteiten te bieden in een toekomstgericht plan, aansluitend bij de veranderende wensen van de Amsterdamse bevolking en nieuwe typen werknemers. De bijzondere potentie van de locatie en de behoefte aan een nieuw type woonmilieu in de stad zijn aanleiding om de Sluisbuurt te ontwikkelen. Een buurt met circa 5.500 woningen (max. 5.640) in een hoge dichtheid. Naast woningen kan ook nog maximaal 87.900 m² bvo aan niet-wonen worden ontwikkeld, zodat naast het wonen ook de bijbehorende voorzieningen worden toegevoegd aan de stad.

Deze bouwenvelop geeft richting aan de ontwikkeling van kavel 1C, waarvan het programma bestaat uit een mix van middeldure huurwoningen en vrije sector woningen met commerciële buurtvoorzieningen in de plint. Kavel 1C wordt gekenmerkt door een hoge toren van maximaal 70 meter en de centrale ligging aan het kruispunt van de Rudy van Dantzigstraat met de Rudolf Nurejevstraat. Voor deze kavel ligt de nadruk op ruimtelijke kwaliteit van het gebouw en de relatie met de directe omgeving, met name de Rudy van Dantzigstraat en het aangrenzende plantsoen.

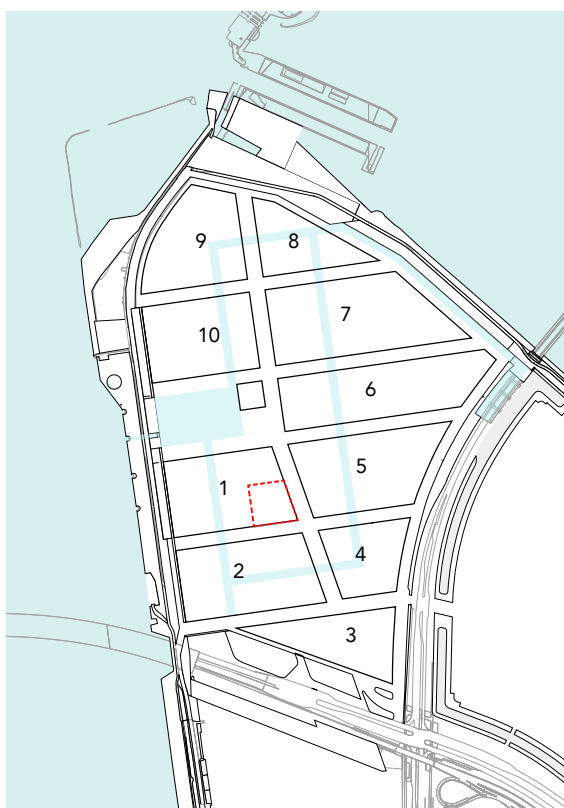
Afbeelding 2.
Ruimtelijk principe hoofdstructuur Sluisbuurt met kavel 1C in rood weergegeven



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

1 Gebiedscontext

1.1 Bestaande situatie

De Sluisbuurt ligt in het noordwestelijk deel van het Zeeburgereiland. Vanaf deze plek kijk je uit over het IJ en de binnenstad. Het schurkt aan de industriële sfeer van de Oranjesluizen. Ook ligt de plek dichtbij het druk bevaren knooppunt van 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 zuidkant van de Sluisbuurt halteert tram 26, vlak nadat deze uit de Piet Heintunnel is gekomen. Een belangrijke 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 de Amsterdamse brug. De Sluisbuurt is het scharnierpunt tussen de binnenstad, IJburg, Waterland en het IJmeer.

1.2 Ontwikkelingen in de omgeving

Brede context

▪ De hoofdstraat

De hoofdstraat (Rudy van Dantzigstraat) is een centrale as die drie bijzondere openbare plekken in de buurt met elkaar verbindt en waaraan, in het hart van de buurt, de Hogeschool Inholland ligt. Zie ook afbeelding 2b. De straat kent een rijke differentiatie aan setbacks van de hoogbouw ten opzichte van de rooilijn en de bebouwing heeft in de plint allerlei commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Dit creëert een prettige voetgangersroute van de tramhalte in het zuiden naar het noordelijk gelegen Sluispark en een aangename omgeving voor een bezoek aan de (dagelijkse) voorzieningen.

▪ 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 de straten in het Oostelijk Havengebied. Hiermee wordt de verbondenheid van het gebied met het centrum van de stad versterkt. Alle dwarsstraten komen uit op de dijk aan de westrand. Het water van het IJ is op deze manier ook voelbaar in de woonstraten binnen het gebied.

▪ Plantsoenen

In elk cluster (ruimtelijke eenheid in de Sluisbuurt, zie afbeelding 2c) wordt een openbaar plantsoen van formaat aangelegd. Zie afbeelding 2d. Grotere groene plekken zijn essentieel in een stedelijk milieu. De plantsoenen, geclusterd met 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 de voorzieningen, waaronder plantsoenen en speelplekken, in de buurt. De plantsoenen dragen bij aan een prettige en gezonde woon- en leefomgeving.

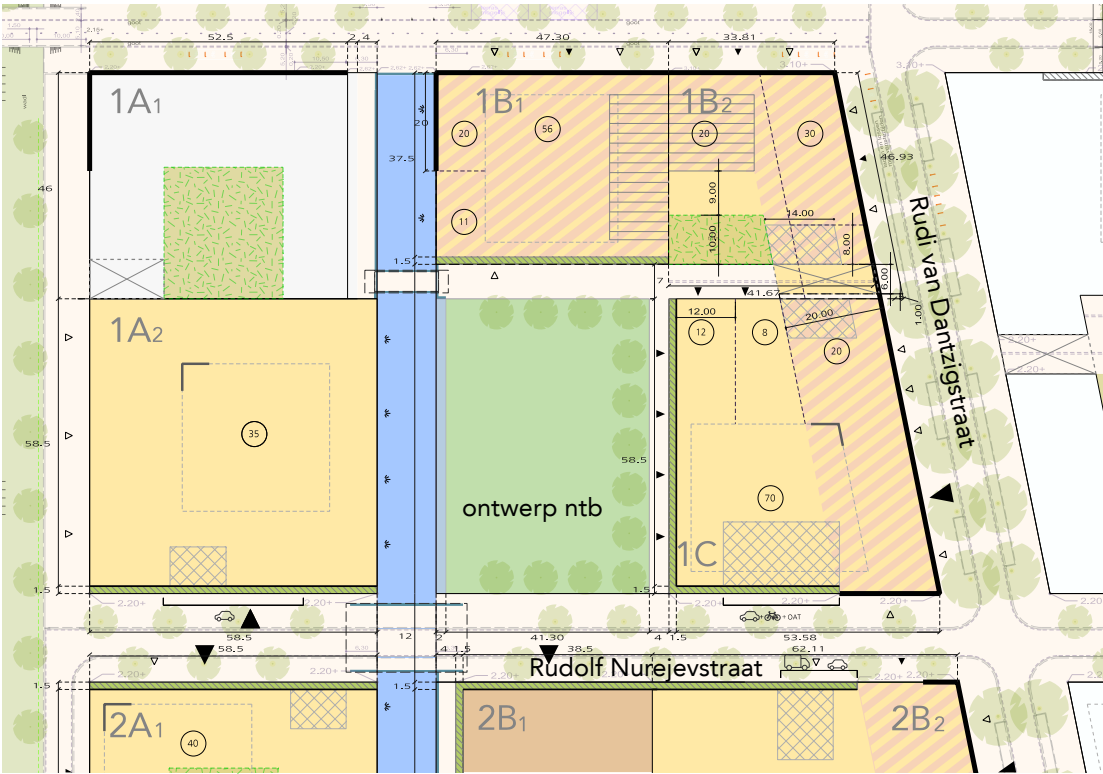
Directe omgeving

Kavel 1C is gelegen in cluster 1 in het Zuidwestkwadrant (zie afbeelding 3). Kavel 1C ligt op een prominente plek aan de Rudy van Dantzigstraat, bij de kruising met de Rudolf Nurejevstraat (dwarsstraat). Door zijn vrij grote omvang en de hoge toren van maximaal 70 meter, wordt 1C een beeldbepalend gebouw waarbij de toren een belangrijk ankerpunt is voor de buurt.

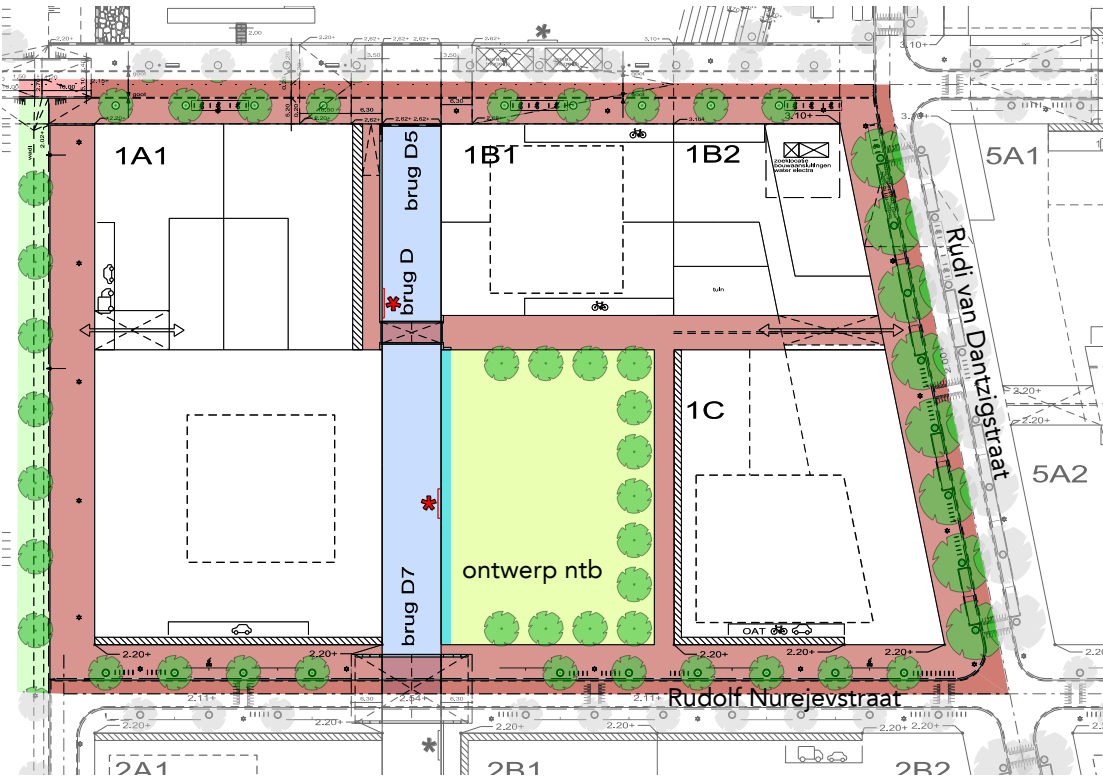
Ten noorden van kavel 1C ligt kavel 1B. Op kavel 1B staat ook een toren die met een maximale hoogte van 60 meter iets minder hoog is dan de toren op kavel 1C. Aan de Rudy van Dantzigstraat zijn beide kavels met elkaar verbonden door een overbouw van een tussenstraat. Via deze tussenstraat kom je vanuit de Rudy van Dantzigstraat bij een plantsoen aan het water en verderop, via de August Bournonvillebrug, binnendoor naar het Waterbassin en de toekomstige pont. De overbouw van de tussenstraat, met een minimale vrije hoogte van 6 meter wordt gerealiseerd door de ontwikkelaar van kavel 1B. De bebouwing op kavel 1B wordt naar verwachting eerder gerealiseerd dan de bebouwing op kavel 1C. Naar verwachting start de bouw van 1B in 2024 en wordt de bebouwing opgeleverd in 2027.

Het plantsoen, ten westen van kavel 1C heeft een buurtfunctie voor de directe omgeving. Een deel van het plantsoen kan een functie krijgen als buitenruimte voor de school op kavel 2B1. Het plantsoen wordt met nadruk op de ecologie ingericht. Dat houdt in dat het zoveel mogelijk een groene invulling krijgt met zo min mogelijk verharding. Er is nog geen ontwerp voor dit plantsoen.

Afbeelding 3.
Clusterkaart
Zuidwestkwa-
drant, uitsnede
cluster 1



Afbeelding 4.
Plankaart VO
openbare ruimte
Sluisbuurt mei
2022, uitsnede
cluster 1



1.3 Landschappelijk kader

De westoever van de Sluisbuurt is onderdeel van het Nationaal Natuur Netwerk (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 is het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte voor de Sluisbuurt op het Zeeburgereiland vastgelegd. Zie bijlage 1.03. Als leidraad voor de inrichting geldt de Puccinimethode. De bestrating van trottoirs en straten wordt uitgevoerd met gebakken klinkers in lingeformaat en betonnen banden. Afgestemd op de fasering van de bouwplannen wordt er per cluster een Definitief Ontwerp (DO) gemaakt, op basis van de uitgangspunten uit het inrichtingsplan.

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 prijklassen/segmenten, maximaal 87.900 m² bvo aan onderwijs, werken en overige voorzieningen, en circa tien hectare openbaar groen, sport en spelruimte. 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 naar 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, de 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) en 35% middeldure segment en 25% vrije sector woningen. Naast woningen wordt ook niet-woonprogramma ontwikkeld zoals buurtvoorzieningen, werkruimten en commerciële functies, maar ook voorzieningen op stedelijk niveau, zoals een middelbare school en Hogeschool Inholland.

De ontwikkeling van de Sluisbuurt is gericht op een autoluwe omgeving. Er wordt 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 voor fietsers en voetgangers. Voor de Sluisbuurt geldt een betaald parkeerregime.

Directe omgeving

Op kavel 1B ten noorden van kavel 1C worden sociale en middeldure huurwoningen (waarvan een deel speciaal voor ouderen) gerealiseerd en is er ruimte voor zowel maatschappelijke functies (zoals een Huis van de wijk en een broedplaats) als detailhandel en werkplekken.

Op kavel 2B2 worden middensegment woningen gebouwd met commerciële voorzieningen in de plint. Op kavel 2B1 wordt een school voor primair onderwijs gerealiseerd. Aan de overzijde van de Rudy van Dantzigstraat ligt kavel 5A2 met studenten- en jongerenwoningen en ruimte in de plint voor maatschappelijke voorzieningen.



Afbeelding 5. 3D visualisatie van kavel 1C in relatie tot andere kavels aan Rudy van Dantzigstraat

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 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 draagt de Sluisbuurt het meest bij aan de keuzes 'groeien binnen grenzen' en 'duurzaam en gezond bewegen'. Het is de opgave om de 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 onder andere hoogtes en rooilijnen.

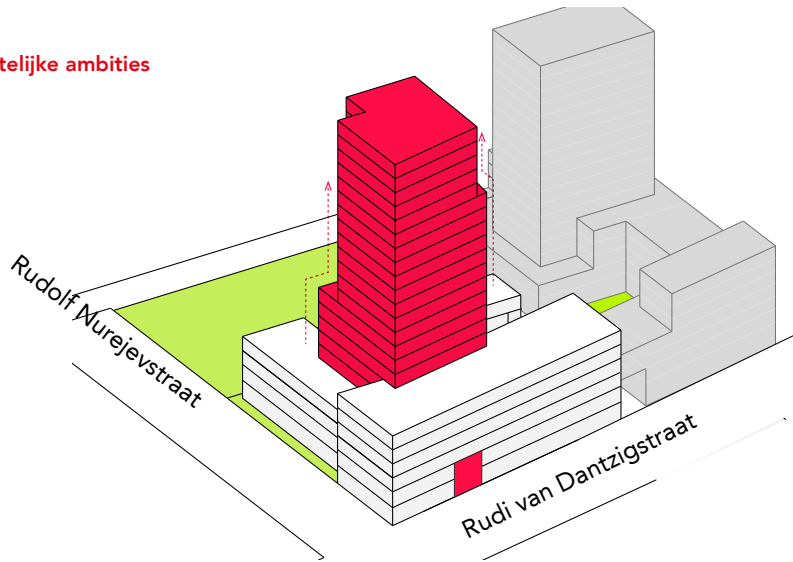
Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg

Om de bereikbaarheid op orde te houden voor, tijdens en na de gebiedsontwikkeling is het programma bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg opgericht. Dit heeft geleid tot het [Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg, Integrale aanpak van de bereikbaarheid – 2018 tot 2038](#). 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. De uitwerking van de verschillende maatregelen vindt vanaf nu plaats tot 2043. Er volgen nog definitieve keuzes over (infrastructuur)maatregelen. Deze worden in 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 2023. De pont landt buitendijks op de Sluisbuurt aan

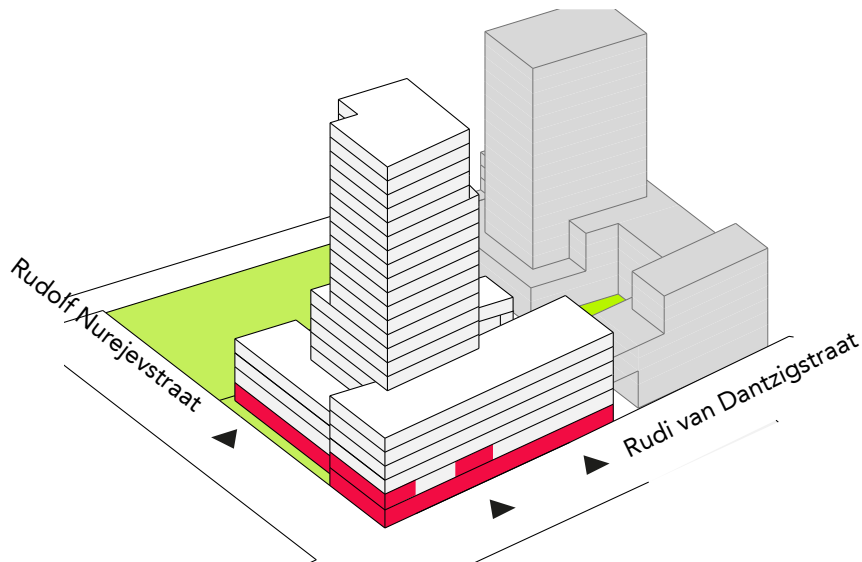
ter hoogte van het Waterplein. Hiermee wordt een belangrijke fiets/voetverbinding gerealiseerd met het centrum van de stad.

Het plan, de andere maatregelen en updates zijn te vinden [hier](#).

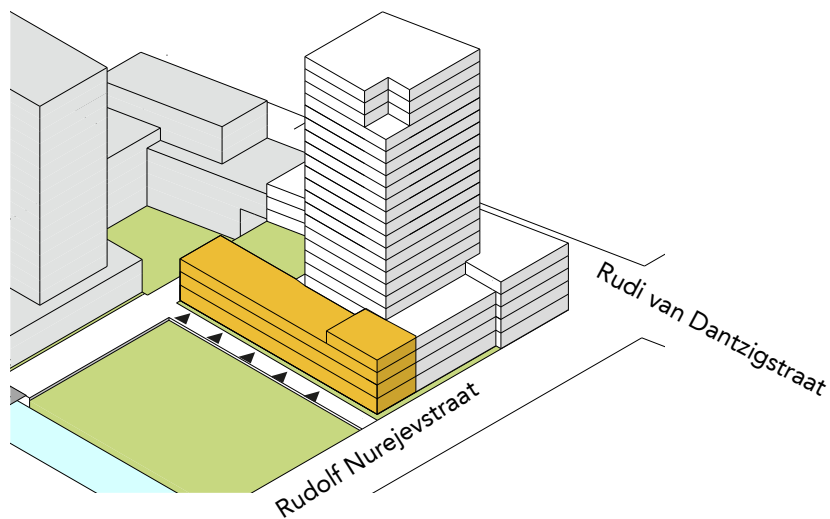
Afbeelding 6. Ruimtelijke ambities



De toren is een markant gebouw met een opvallende entree



Aantrekkelijke plinten met veel individuele entree's dragen bij aan de levendigheid van de buurt



De uitstraling en het gebruik van de plint dragen bij aan een goede verblijfskwaliteit en veiligheid van het plantsoen

* indicatief volume van kavel 1B, hier kunnen geen rechten aan worden ontleend

2 Ambities opgave

Kenmerkend voor de Sluisbuurt is het stedelijke gevoel met een menselijke maat. Markante ranke torens en levendige plinten. De nadruk ligt op ruimtelijke kwaliteit en een goede relatie tussen de gebouwen en de directe omgeving. Deze uitgangspunten vormen de basis voor de ambities van de tender van dit kavel. Per thema worden die ambities hieronder weergegeven.

2.1 Ruimtelijke kwaliteit

Uitstraling van het gebouw

Vanwege zijn centrale ligging aan de hoofdstraat (Rudy van Dantzigstraat) is het gebouw op kavel 1C beeldbepalend, waarbij vooral de toren een belangrijk ankerpunt is voor de buurt. De toren dient daarom een markante verschijning te zijn met zijn eigen architectonische expressie. Bij het ontwerp ligt de nadruk op de toren en op de vormgeving van de entree van de toren aan de straat. De entree heeft een herkenbaar en uitnodigend karakter. De onderbouw heeft een fijnmazige verkaveling die bijdraagt aan het gevoel van diversiteit en menselijke maat.

Beleving van het bouwblok op ooghoogte

De uitstraling van de plint is belangrijk voor de omgeving. De plint is open en uitnodigend en heeft tal van individuele entrees, waardoor interacties tussen binnen en buiten worden gestimuleerd. De plintzijde aan de Rudy van Dantzigstraat heeft een levendige uitstraling met publieke functies. De hoek met de Rudolf Nurejevstraat wordt geaccentueerd. Aan de westzijde dragen de vormgeving van de plint en het programma in de plint bij aan de leefbaarheid en veiligheid van het plantsoen, zowel overdag als 's nachts.

Woonkwaliteit

Alle woningen hebben een goede woonkwaliteit met veel daglicht en een goede buitenruimte. Voor een goede woonkwaliteit van de lastig gesitueerde woningen worden creatieve oplossingen gevraagd.

2.2 Duurzaamheid

Energieprestatie

De ambitie is om een gebouw te realiseren dat energieneutraal of zelfs energieleverend is.

Circulair bouwen

De ambitie is een gebouw te realiseren, waarbij de milieubelasting van de materialen zo laag mogelijk is, zowel bij de bouw als ook bij ontmanteling van het gebouw.

2.3 Programma

Het programma voor kavel 1C bestaat uit een stedelijke mix van middeldure huurwoningen, vrije sector woningen en commerciële voorzieningen. De doelgroep van de middeldure huurwoningen zijn gezinnen. Conform de Huisvestingsverordening Amsterdam kunnen gezinnen met voorrang worden toegewezen aan middeldure huurwoningen. De uitdaging voor deze kavel is om een zo groot mogelijk aandeel middeldure huurwoningen te realiseren die op een kwalitatief hoogwaardige en efficiënte wijze worden ingepast in combinatie met de vrije sector woningen in één gebouw. Aan het ontwerp van het gebouw ligt een visie over het toekomstig programma en gebruik ten grondslag, die kan leiden tot een goed functionerend gebouw met creatieve oplossingen voor een goed leefklimaat.

Afbeelding 7. Kavelpaspoort



LEGENDA

- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | kavelgrens |  | hoogte scheidslijn |
|  | vaste rooilijn tot 15m |  | indicatieve locatie entree woningen |
|  | vaste rooilijn tot 10m |  | indicatieve hoofdentree woningen toren |
|  | zoekgebied toren |  | indicatieve locatie entree niet-woonfunctie |
|  | te bebouwen kaveldeel |  | zoekruimte entree parkeergarage |
|  | wonen uitgesloten op BG en 1e verdieping |  | zoekruimte entree fietsparkeervoorziening |
|  | onderdoorgang |  | zoekgebied technische ruimtes |
|  | margestrook |  | peilhoogte maaiveld |
|  | maximale bouwhoogte |  | maatvoering |

3 Kavelregels

3.1 Basisinformatie kavel

- **Type ontwikkeling:** hoogstedelijk woonmilieu
- **Kavelgrootte:** 2.942 m²
- **Bouwvlak kavel:** 2.802 m²
- **Bouwoppervlak:** maximaal 20.000 m² bvo
- **Woonprogramma:** (maximaal 16.600 m² bvo) maximaal 160 woningen, middeldure huur en vrije sector
- **Niet-woonprogramma:** minimaal 1.200 m² bvo

Onderstaande kavelregels staan grotendeels verwoord in de eerder omschreven kaders en zijn hier en daar aangescherpt voor de specifieke locatie en vanwege voortschrijdend inzicht over de ontwikkeling van de Sluisbuurt.

Zie het kavelpaspoort (afbeelding 7) voor een visualisatie van de kavelregels die gelden voor kavel 1C.

3.2 Stedenbouw

Plinten

- De begane grond dient een minimale bruto hoogte van 3,5 meter ten opzichte van het maaiveld te hebben. Aan de Rudy van Dantzigstraat heeft de begane grond een bruto hoogte van minimaal 4 meter ten opzichte van het maaiveld tot tenminste 5 meter achter de rooilijn.
- De plint heeft een open (transparant) karakter. Blinde gevels moeten worden voorkomen.
- De hoek van Rudy van Dantzigstraat en Rudolf Nurejevstraat krijgt een bijzondere uitstraling en dient in dubbele hoogte uitgevoerd te worden.
- Een deel van de plint aan de Rudolf Nurejevstraat, ter plaatse van de margestrook, biedt ruimte voor gebouwgebonden voorzieningen, zoals de entree naar de parkeervoorziening of fietsenstalling. Deze entrees zijn niet toegestaan aan de Rudy van Dantzigstraat en op de hoeken van de Rudolf Nurejevstraat.
- In een zone van minimaal 5 meter diep vanaf de rooilijn langs de Rudy van Dantzigstraat is het niet toegestaan om kelders of souterrains boven het maaiveld uit te laten steken.
- De hoofdentree en de bijhorende lobby dienen in dubbele hoogte uitgevoerd te worden.
- Afzonderlijke functies hebben hun eigen individuele entrees.
- Afwisseling van verschillende kavelbreedtes draagt bij aan het gevoel van diversiteit en menselijke maat. Een gevallengte is maximaal 40 meter.

Toren

- De toren is minimaal 60 meter hoog en maximaal 70 meter hoog.

- De toren heeft een maximale footprint van 600 m² bvo per bouwlaag.
- Vanaf 60 meter hoogte dient er een verjonging gerealiseerd te worden. Het maximale vloeroppervlak per bouwlaag boven de 60 meter is 500m².

Margestrook

- De margestrook mag zowel boven- als ondergronds niet bebouwd worden.
- De margestrook kan gebruikt worden voor het overbruggen van hoogteverschillen tussen maaiveld en gebouw tot maximaal één meter boven aanliggend maaiveld.
- Daar waar zich geen ontsluiting van het gebouw bevindt, is volle grond aanwezig t.b.v. een groene inrichting. In dat geval dient de margestrook opgesloten te worden met een opsluitingsband of iets dergelijks.
- Let op dat er rekening wordt gehouden met voldoende afschot tussen de gevelgrens en de kavelgrens.

Balkons en loggia's

Zie de doorsneden in bijlage 1.04 voor de mogelijkheden van het realiseren van balkons en loggia's.

De regels die gelden voor de hoofdstraat gelden ook voor de dwarsstraten tot aan de margestrook.

Daken en dakterrassen

- Eventuele dakopbouwen dienen uit het zicht onttrokken te worden (zie het Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt).
- Het daklandschap tot en met een hoogte van 30 meter is met minimaal 30% hoogwaardig groen ingericht. Het groene deel van het daklandschap mag meegerekend worden in de eis van minimaal 40% hoogwaardig groen van het totale kaveloppervlak.
- Als technische voorzieningen, met gegronde en goedgekeurde redenen, toch op daken komen te staan, vormen deze een integraal ontworpen onderdeel van het daklandschap en passen deze in verschijningsvorm bij de architectuur van het gebouw; ze zijn aan het zicht onttrokken (ook vanaf de bovenkant gezien).

Souterrains en kelders

- Souterrains en kelders mogen tot maximaal één meter boven het maaiveld uitsteken mits deze op vijf meter afstand van de rooilijn liggen. Bij de rooilijn langs de Rudy van Dantzigstraat is deze afstand 10 meter.
- Wanneer kelders meer dan 0,5 meter boven maaiveld uitsteken, wordt het oppervlakte meegerekend bij het aantal bovengrondse vierkante meters bvo, waarvoor in het bestemmingsplan een maximum is aangegeven.

Afbeelding 8. Uitsnede uit windhinderonderzoek (Peutz, 2017)



	hinderkans	loop	slenter
	≥20	slecht	slecht
	10-20	matig	slecht
	5-10	goed	matig
	0-5	goed	goed

Aan de tussenstraat

- Er dient rekening gehouden te worden met een zorgvuldige inpassing van of aansluiting op de constructie van de overbouw van kavel 1B. Hiervoor is ten noorden van de kavel een reservering opgenomen van 20 meter lengte en één meter breedte. In het ontwerp van 1B wordt op twee meter uit de hoofdstraat rekening gehouden met de inpassing van entrees en dergelijke voor de bebouwing van 1C. Hierover is afstemming met de ontwikkelaar van 1B noodzakelijk.
- In het ontwerp van de plint aan de tussenstraat dient extra aandacht besteed te worden aan sociale veiligheid en verblijfskwaliteit.

Zie ook het Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt voor een overzicht van stedenbouwkundige eisen die gelden voor de gehele buurt.

3.3 Programma

Wonen

- Minimaal 30% van het totaal aantal woningen bestaat uit middeldure huurwoningen.
- Minimaal 30% van het totaal aantal woningen bestaat uit vrije sector woningen.
- De gemiddelde grootte van alle middeldure huurwoningen tezamen bedraagt minimaal 80 m² gbo. De minimale grootte van een middeldure huurwoning is 70m² gbo. De middeldure huurwoningen hebben minimaal 3 kamers.
- Voor de vrije sector woningen is de minimale woninggrootte 70m² gbo.
- Maximaal 10% van het totale woonprogramma (berekend in aantallen woningen) mag kleiner zijn dan 70m² gbo (conform NEN2580).

Niet-woon functies

- De kavel biedt ruimte voor minimaal 1.200 m² aan niet-woon functies zoals detailhandel, dienstverlening en werkplekken. Daarbij zijn horeca en supermarkten uitgesloten.
- Voor de niet-woon functies geldt per vestiging een vestigingsgrootte van maximaal 250 m² bvo (binnenplanse afwijking naar max. 500 m² bvo per vestiging mogelijk, zie artikel 5.6 in het Bestemmingsplan Sluisbuurt).

Parkeren fiets en scooter

- Ruimte voor het parkeren van fietsen en scooters moet inpandig worden gerealiseerd.
- Op het kavelpaspoort (afbeelding 7) wordt de zoekruimte voor de entree aangeduid.
- Bezoekers kunnen gebruik maken van parkeervoorzieningen in de openbare ruimte.

Voor het parkeren van fietsen en scooters gelden de gemeentelijke normen. Zie [Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018](#)

Parkeren auto's

- Ruimte voor het parkeren van auto's moet inpandig worden gerealiseerd.

- Er geldt geen minimum voor het te realiseren aantal parkeerplaatsen, maar er zijn wel normen voor het maximum op kavel 1C:
 - maximaal 0,6 per woning in vrije sector;
 - maximaal 0,3 per woning in middensegment;
 - maximaal 1 per 125 m² bvo voorzieningen.
- Het realiseren van een parkeergarage is niet verplicht. Er worden echter geen parkeervergunningen verleend in de openbare ruimte.
- Het bouwen van een parkeergarage is zowel ondergronds als half verdiept of bovengronds mogelijk. Mocht er gekozen worden voor een bovengrondse- of half verdiepte parkeergarage, dan ligt deze uit het zicht.
- Op het kavelpaspoort wordt een zoekruimte voor de entree van de parkeerruimte voor auto's aangeduid.

3.4 Openbare ruimte en omgeving

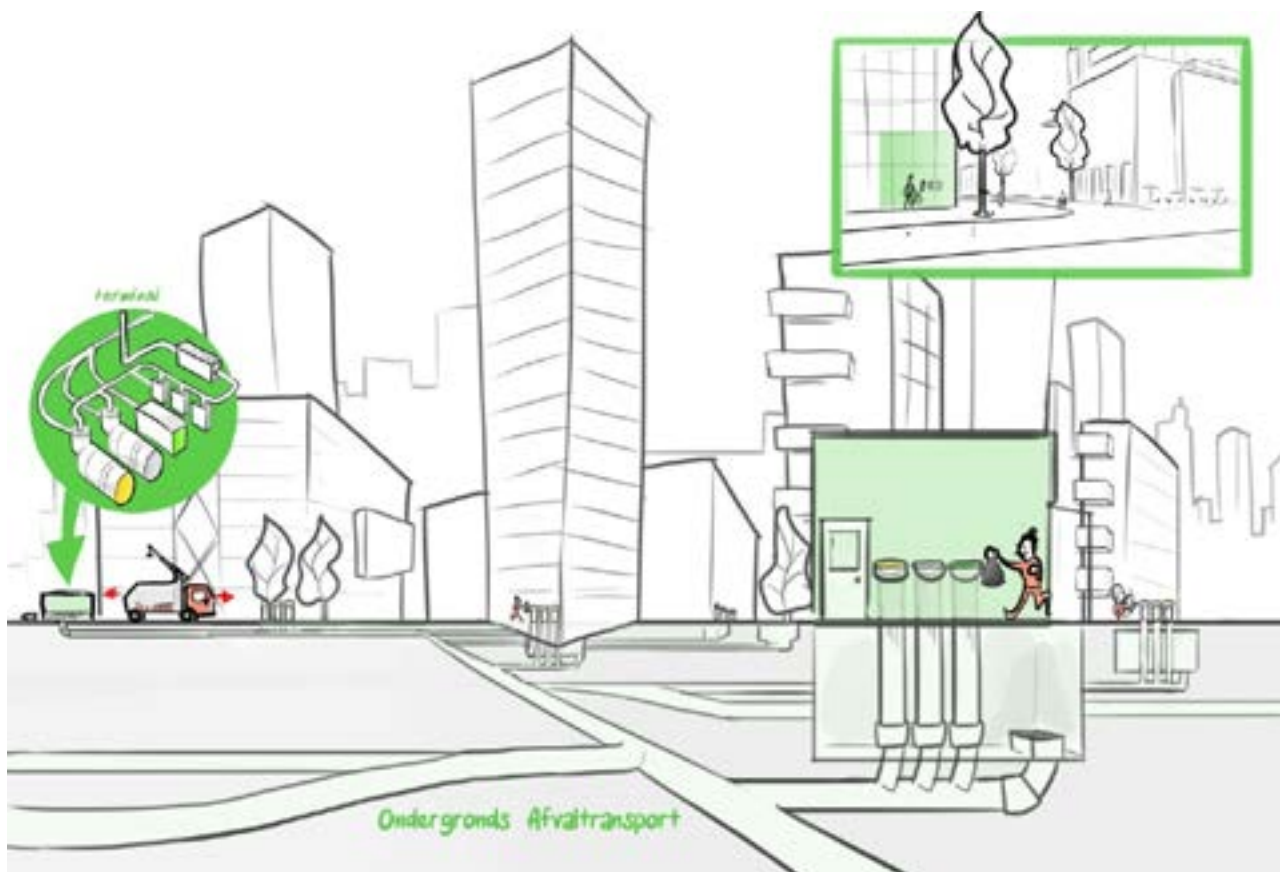
- Fietsparkeren voor bezoekers is aangegeven op de openbare ruimte kaart (bijlage 1.03).
- Bezoekers kunnen hun auto parkeren in de omliggende straten of in (toekomstige) openbare parkeergarages in de buurt.
- In principe wordt het laden en lossen inpandig opgelost. Bij een te verwachten lage frequentie van laden en lossen en een afspraak daarover, kan er gebruik gemaakt worden van de plekken in de Rudy van Dantzigstraat. Ter hoogte van kavel 1B liggen twee laad- en losplekken.
- De situering van de straatbomen is bepalend voor de ligging van de entree van een parkeergarage en/of inpandige laad- en losvoorziening. De bomen zijn aangegeven op de openbare ruimtekaart en in de profielen (bijlage 1.03 en 1.04).
- Op de tekening van de openbare ruimte is het ontwerp van het plantsoen indicatief. Pas in een later stadium wordt het plantsoen ingericht volgens een participatietraject.

Geluid

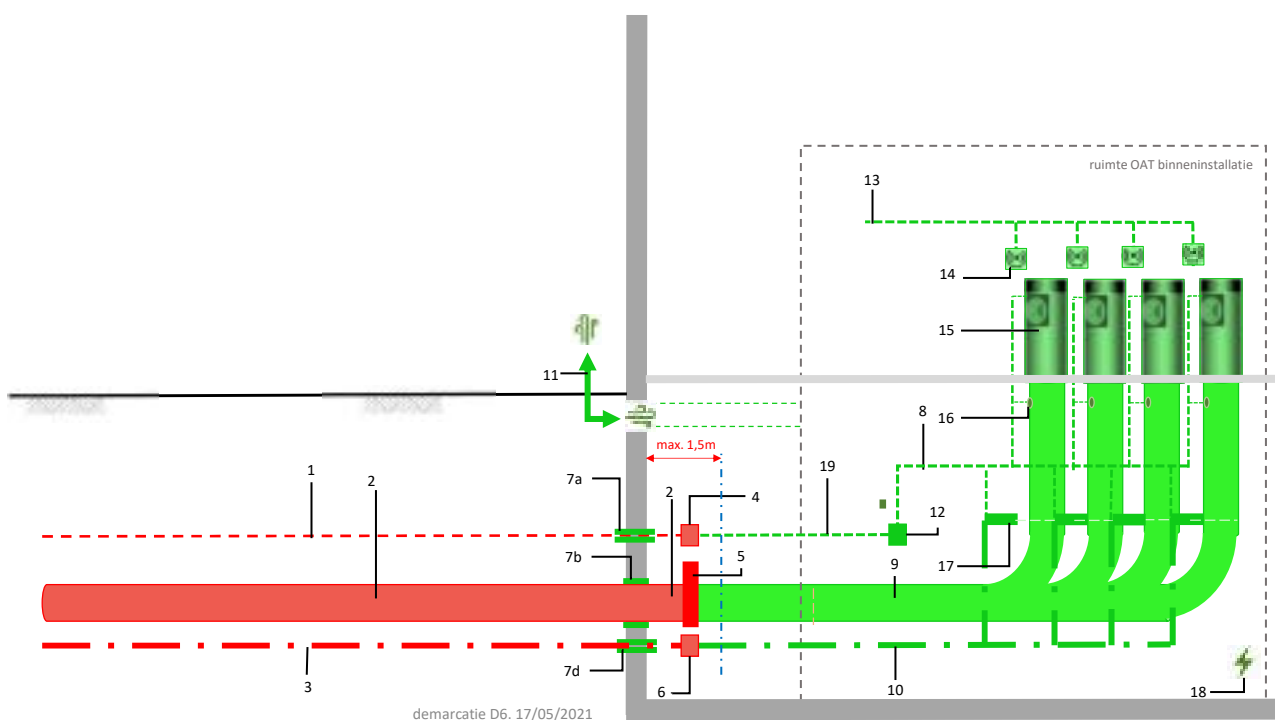
Er wordt in de Sluisbuurt in hoge dichtheid gebouwd. Bij de uitwerking van het programma moet daarom rekening worden gehouden met onderlinge relaties tussen bepaalde type functies. Indien nodig dienen ruimtelijke ingrepen te worden toegepast om galmen en ander overlast te voorkomen. Denk aan geluidreducerende gevels, toepassen van groen op de kavel, etc.

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

Voor informatie over hinder van wegverkeerslawaai



Afbeelding 9. Principetekening ondergronds afvaltransport



Afbeelding 10. Tekening zakenrechtelijke demarcatie d.d. 17-05-2021 (zie bijlage voor legenda)

wordt verwezen naar [het hogere waardenbesluit](#). En naar het akoestisch onderzoek waarin staat waar de zones van de wegen liggen en welke blokken zijn beschouwd. Woningen moeten zijn voorzien van een stille zijde.

Wind

In de Sluisbuurt, een woonmilieu met hoogbouw aan het waterfront van het IJ, wordt extra aandacht besteed aan een prettig verblijfsklimaat op maaiveld. Daarom zijn de zoekgebieden voor de torens zodanig gesitueerd dat de torens minimaal drie meter terugliggen ten opzichte van de gevellijn, onder andere om windhinder op straat te voorkomen. Een windhinderstudie moet tijdens het schetsontwerp (SO) of voorlopig ontwerp (VO) worden uitgevoerd. Uitgangspunt is geen wezenlijke verslechtering van het windklimaat ten opzichte van het stedenbouwkundig plan zoals verwerkt in het Peutz windklimaatonderzoek, zie bijlage 1.18 waarbij het effect van additionele terreininrichting buiten beschouwing wordt gelaten. Rondom het gehele gebouw is het streven een goed windklimaat voor de betreffende categorie, te weten 'doorlopen' op straatniveau en 'slenteren' bij windgevoelige functies als gebouwentrees of gebieden met een verblijfsfunctie. Een beoordeling 'slecht' of een overschrijding van het gevaarcriterium dient te worden voorkomen.

Op basis van de bepalingen in het bestemmingsplan Sluisbuurt kan het College van B&W nadere eisen stellen aan bouwplannen, voor wat betreft plaatsing en vormgeving.

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

De technische ruimtes van kavel 1C zijn gesitueerd aan de Rudolf Nurejevstraat en aan de tussenstraat onder de overbouw van kavel 1B. De volgende wijgebonden ruimtes dienen in kavel 1C te worden ingepast:

- Zijde tussenstraat:
 - AVP (reservering)
 - Vodafone/ Ziggo (200x250x240 BxDxH)
- Zijde Rudolf Nurejevstraat:
 - AVP
 - WOS/KOS

De gebouwgebonden technische ruimtes liggen zoveel mogelijk aan de tussenstraat.

Aansluitingen op het vuilwaterriool en, indien nodig, op het hemelwaterriool moeten gesitueerd worden aan de Rudolf Nurejevstraat.

Zowel de wijk- als gebouwgebonden technische ruimtes moeten inspanning worden geïntegreerd. De eisen waaraan technische ruimtes dienen te voldoen is beschreven in bijlage 1.08, 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. 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. Naast gebouwgebonden technische ruimtes dienen ook wijkgebonden technische ruimtes te worden ingepast in het vastgoed.

AVP's

Rondom AVP's kunnen in meer of mindere mate magnetische velden ontstaan, waarvoor de GGD Amsterdam op dit moment het uitgangspunt hanteert "te streven naar een situatie waarbij kinderen tot 15 jaar niet langdurig verblijven in een magnetisch veld boven 0,4 microTesla (μT), onafhankelijk van de bron van het veld (hoogspanningslijnen, maar ook transformatorhuisjes of andere stroomverdeelstations). Met langdurig verblijf bedoelen we een verblijftijd die past bij woningen, scholen, crèches en kinderopvangplaatsen", aldus GGD gemeente Amsterdam. Bij Liander kunt u meer informatie verkrijgen en bespreken welke eventueel aanvullende maatregelen u wenselijk vindt en u voor uw rekening en risico kunt toepassen in het kader van uw bouwplan in relatie tot de transformatorruimte.

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 1.17e ter informatie "Optimaliseren gebruik integraal afvalstelsel Sluisbuurt"). Vanwege de beoogde hoge dichtheden in de

	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.		
voorzieningen	Afhankelijk van het aanwezige aantal en soort (niet)commerciële voorzieningen dient het aantal inlets hierop nader afgestemd te worden. Indien een automatische vulinstallatie (bijv. shredder of screwfeeder) gebruikt wordt, wordt nadrukkelijk aanbevolen om tenminste één (aparte) inlet beschikbaar te houden voor het handmatig aanbieden van de afval (van de betreffende fractie).		
GFE = groente, fruit en etensresten			

Afbeelding 11. Aantal inlets

	aantal (plaats)	Karton	Glas	overig
≤ 80 woningen	3	■	■	■
80-160 woningen	5	■ ■	■	■ ■
160-240 woningen	7	■ ■ ■	■	■ ■ ■
> 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.				

Afbeelding 12. aantal rolcontainers

Sluisbuurt is er gekozen voor een Ondergronds Afval Transportsysteem (OAT). Zie ook bijlage 1.17. Het OAT-systeem bestaat uit een stelsel van ondergrondse buizen waardoor afval wordt getransporteerd vanuit inbandige 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 inbandige 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 inbandig 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 inbandige aansluitingen in het gebouw, bestaande uit de inbandige installaties zoals op de (demarcatie)tekening d.d. 17-05-2021 schetsmatig in groene kleur weergegeven (hierna gezamenlijk te noemen: Inbandige 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 (afbeelding 10) 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 Inbandige Aansluiting. Naast de wettelijke aansprakelijkheden wordt de verhouding

tussen de (appartementen)gerechtigde(n) en de OAT-exploitant bepaald door de aansluitovereenkomst die tussen deze partijen wordt gesloten waar de gemeente geen partij bij is.

Eisen OAT-inzamelpunt

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

a. De ontwikkelaar is verplicht om een inpandige ruimte te realiseren ten behoeve van:

- inworp van afval in het ter plaatse aanwezig OAT-systeem; en
- plaatsing en gebruik van containers ten behoeve van de inzameling door of vanwege de gemeente Amsterdam van afvalfracties die niet in de OAT mogen worden geworpen, hierna te noemen de "OAT-ruimte". Deze ruimte dient in omvang (hoogte, breedte, diepte) groot genoeg te zijn om te voldoen aan alle onderstaande eisen.

b. De ontwikkelaar is zelf verantwoordelijk voor het bepalen van het passende aantal inlets in de OAT-ruimte op kavel 1C. Dit aantal wordt bepaald door het aantal woningen en voorzieningen in het gebouw of de kavel. Conform onderstaande verdeling (reguliere inlets) is vastgesteld dat, op basis van 160 woningen (inclusief 25 woningequivalenten voor de voorzieningen) met een reguliere bezettingsgraad per woning, voor deze kavel ten minste:

- 4 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 1C. Dit aantal wordt bepaald door het aantal woningen en voorzieningen in het gebouw of kavel. Conform onderstaande verdeling is vastgesteld dat, op basis van 160 woningen (inclusief 25 woningequivalenten voor de voorzieningen) met een reguliere bezettingsgraad per woning, voor deze kavel ten minste:

- 3 stuks container voor (oud) Karton (grootformaat);
- 1 stuks container voor (oud) Glas;
- 4 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 loopafstand tot het OAT Inzamelpunt is gemaximeerd:

(In geval meerdere kavels gebruikmaken van hetzelfde OAT-inzamelpunt, de loopafstanden opnieuw beoordelen op haalbaarheid.)

- 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.

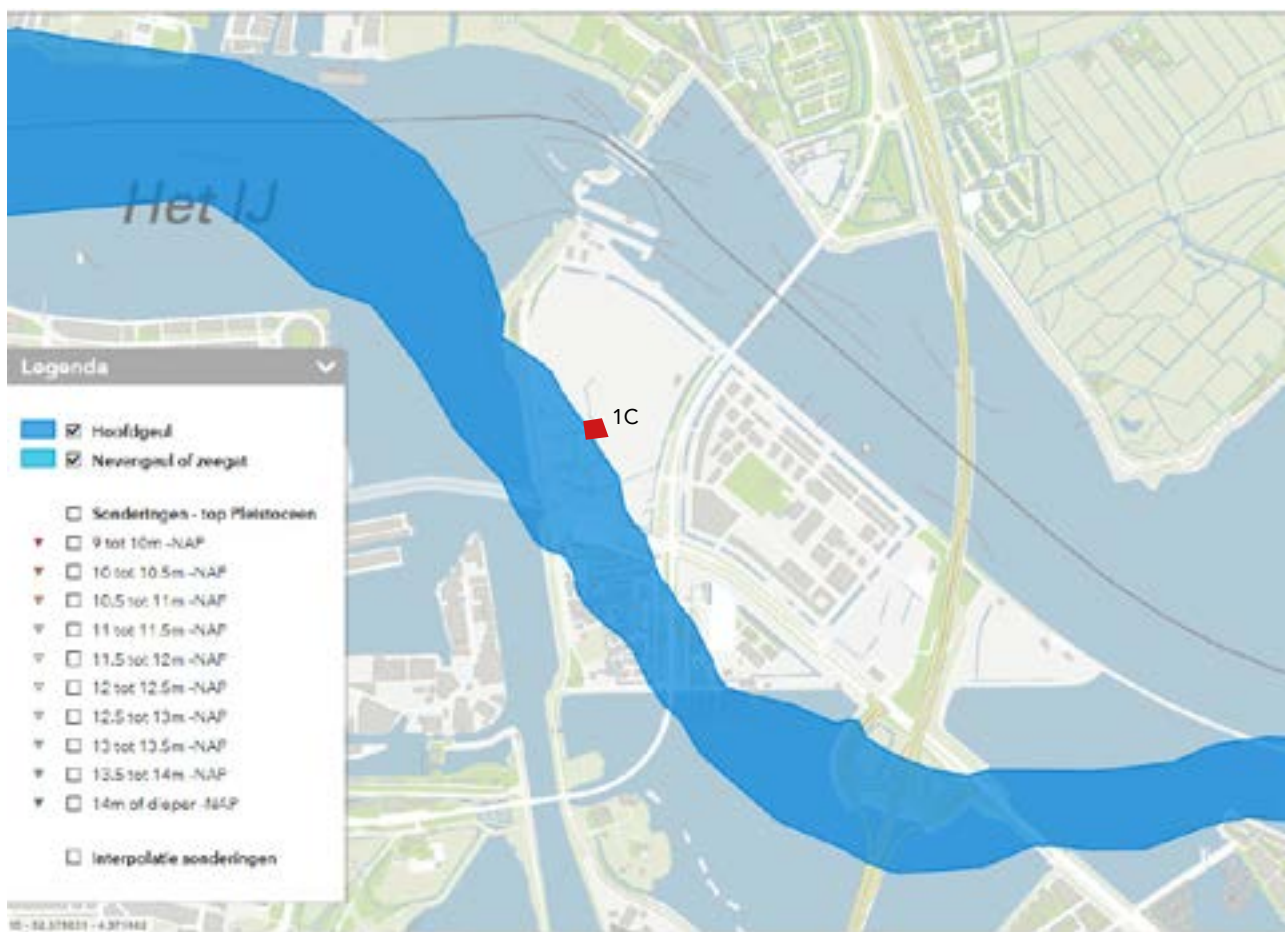
g. De ontwikkelaar dient de OAT-ruimte en de locatie(s) daarvan adequaat af te stemmen met de OAT-exploitant.

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 bouwvelop-tekening in de bouwvelop van kavel 1C.

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



Afbeelding 13. Oergeul onder de Sluisbuurt (bron: maps.amsterdam.nl) (kavel 1C is hier rood gekleurd)

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 gelden aanvullende eisen zoals beschreven in "2021-12-01 Richtlijn containerruimte v1-2".

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 zie bijlage 1.17. 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 document "Optimaliseren gebruik integraal afvalstelsel Sluisbuurt" is ter informatie toegevoegd in bijlage 1.17.

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

Uitgangspunt dat wordt gehanteerd bij ondergrondse constructies is dat er grondwaterneutraal wordt gebouwd, met andere woorden er mag geen opstuwing of verhoging van het grondwaterpeil ontstaan. 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 1.07. 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 1.08.

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). Deze oergeul doorkruist de Sluisbuurt en heeft impact op o.a. het funderingsniveau van de bouwprojecten die gelegen zijn in deze oergeul. (afbeelding 13)

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 cluster 1 en cluster 2 de volgende funderingslaag (c.q. diepte) afgeleid: De funderingslaag in het tweede kwadrant 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](#). 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 van Amsterdam](#).

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 1.16) door de Gemeenteraad op 19 december 2018 vastgesteld. Het warmteplan is in werking getreden per 1 januari 2019 en heeft een geldigheidsstermijn 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

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

Afbeelding 14. Tabel Eisen Natuurinclusief bouwen (NiB) per kavel in de Sluisbuurt

Interferentiegebied. De gemeenteraad heeft hiertoe de Verordening interferentiegebieden bodemenergiesystemen 2014 gewijzigd. Tevens zijn door de gemeente ordeningsregels voor de plaatsing van warmte- en koudebronnen vastgelegd in een Bodemenergieplan voor een zo effectief mogelijke benutting van de energie in de bodem. Het bevoegd gezag gebruikt het vastgestelde Bodemenergieplan als toetsingskader voor het beoordelen van vergunningsaanvragen voor bronnen. De wijziging van de Verordening interferentiegebieden bodemenergiesystemen 2014 alsmede het Bodemenergieplan Sluisbuurt Amsterdam zijn gepubliceerd in het [Gemeentebblad](#). Zie voor het bodemenergieplan bijlage 1.14 van de bouwenvelop. Gelet op bovengenoemde documenten lijken alternatieve warmtesystemen die gebruik maken van open bronnen binnen de Sluisbuurt niet mogelijk.

Circulair gebouwde omgeving

Toegepast hout dient een FSC-keurmerk te hebben. Dit moet aangetoond kunnen worden. Alle materialen worden opgenomen in een 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.

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 van Amsterdam](#). 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. De kansen voor natuurinclusief bouwen in de openbare ruimte zijn weergegeven in de kansenkaart en de doorsnede Natuurinclusief bouwen Sluisbuurt. Zie ook in bijlage 1.10.

Verder dient minimaal 40% van het uitgeefbare

kaveloppervlak intensief hoogwaardige begroeiing te bevatten, waarvan minimaal 30% op het daklandschap. Zie bijlage 1.10 voor het volledige overzicht aan eisen.

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 een tabel (zie afbeelding 14).



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 1.12. 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 “BLVC-kader gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland”, kan werkterrein buiten de kavelgrenzen worden gehuurd. Voor kavel 1C is een deel van kavel 2B1 en een deel van kavel 2B2 voorzien als werkterrein. De definitieve positie en omvang van het werkterrein dient in overleg met de uitvoeringscoördinator Sluisbuurt te worden afgestemd overige ontwikkelingen en projecten van het kavel. 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](#)

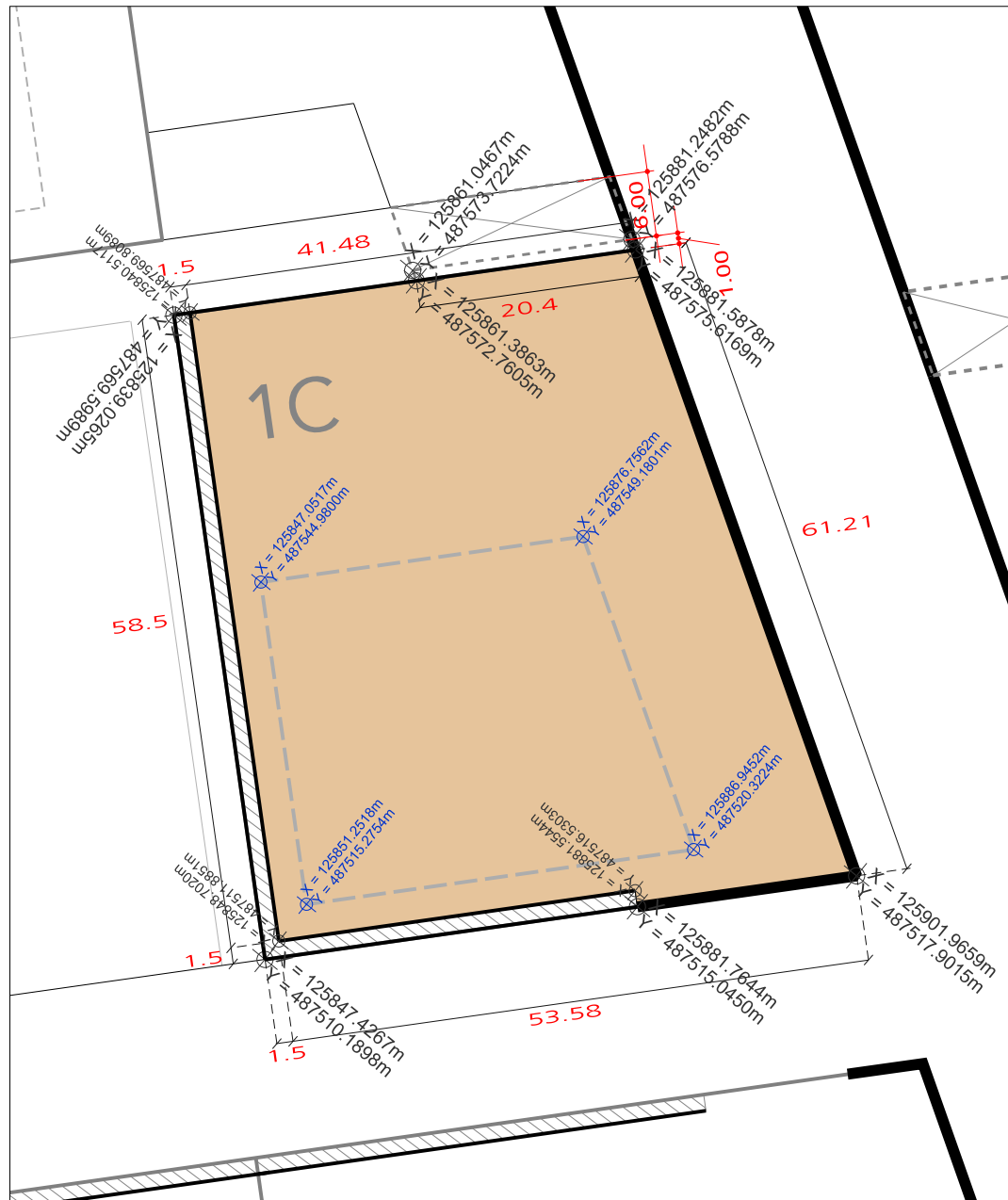
Verkeer en parkeren

- [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 1C (in bouwenvelop)
- 1.02. Bezonningsstudie kavel 1C (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 1C (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
- 1.07. PvE ondergrondse constructies en grondwater, d.d. 26 juni 2019
- 1.08. PvE technische ruimtes en ondergrondse infrastructuur, d.d. september 2022
 - a. Notitie
 - b. Eisen
- 1.09. Protocol supervisie
- 1.10. Natuurinclusief bouwen
 - a. Puntensysteem Natuurinclusief bouwen
 - b. Natuurinclusief bouwen doorsnede
 - c. Kansenkaart Natuurinclusief bouwen
 - d. Handboek natuurinclusief bouwen in 20 ideeën
- 1.11. Voorschriften voor werken op de Sluisbuurt, februari 2020
- 1.12. BLVC-kader gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland
- 1.13. DTA - wijz. E (ter informatie)
- 1.14. Bodemenergieplan Sluisbuurt Amsterdam
 - a. bijlage: Bodemenergiekaart Sluisbuurt
- 1.15. Randvoorwaarden geohydrologisch rapport Sluisbuurt
- 1.16. Warmteplan
- 1.17. 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. Demarcatietekening OAT, d.d. 17 mei 2021
- 1.18. Windhinderonderzoek Peutz, 17 november 2017
- 1.19. Richtlijn laadpunten in nieuw te bouwen parkeervoorzieningen
- 1.20. Welstandskader gebiedstype 9C Stedelijk Waterfront
- 1.21. BCRG-kwaliteitsverklaring Hybride WKO Sluisbuurt cluster 1 t/m 6 Amsterdam



LEGENDA

- kavelgrens
- bebouwd oppervlakte 2802 m²
- margestrook
- coördinaat

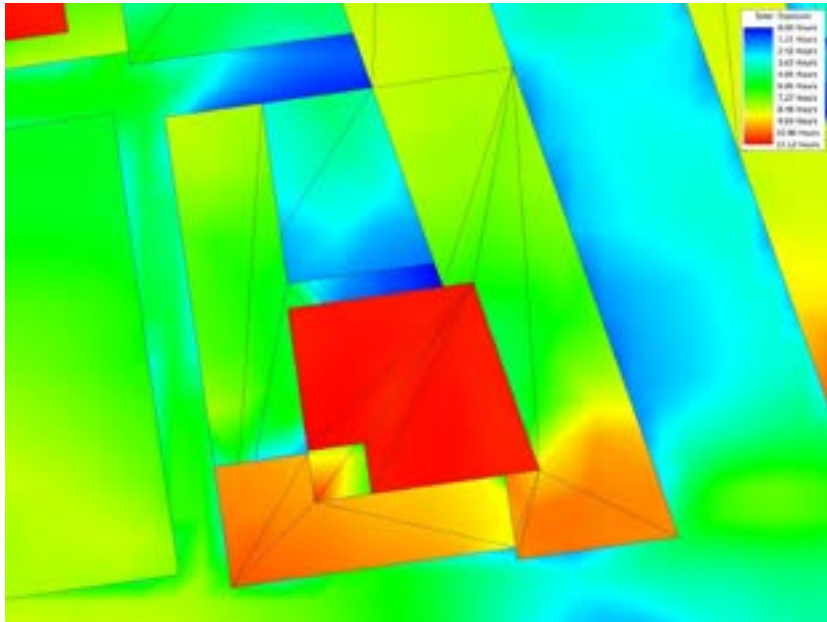
Gemeente
 Amsterdam
 Ruimte & Duurzaamheid

0 5 10

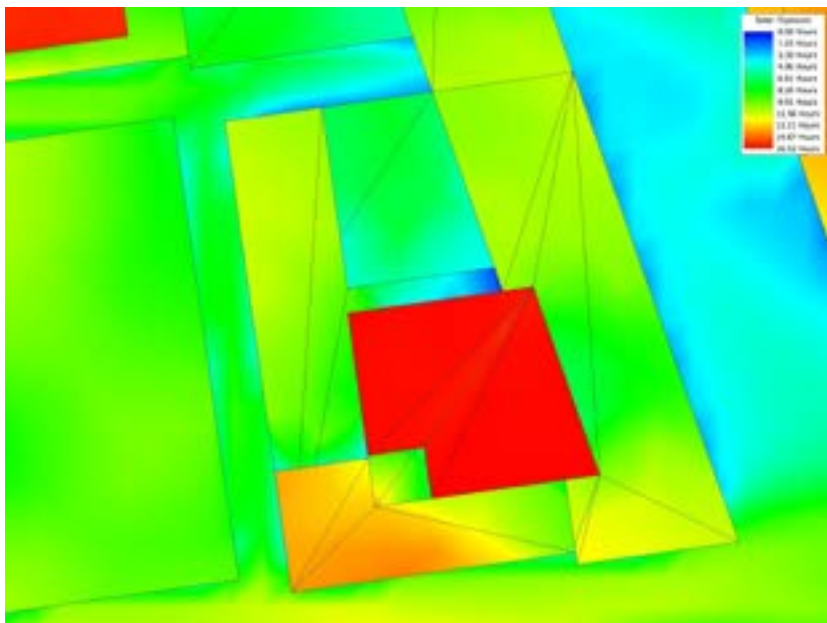
Product	Kavelpaspoort 1C Coördinaten		
Variante	Coördinaten en oppervlakten		
Status			
Opdracht		Datum	23 08 2022
Ontwerper	J. Goossens	Revisie	
Tekenaar	D.Stumbräite	Schaal	1:500
Projectnr.		Formaat	A4
Bestand	Fasering Vastepuntenkaart: Kaveltekeningen: Kavel 1C		
Model			

© Gemeente Amsterdam Auteursrechten voorbehouden

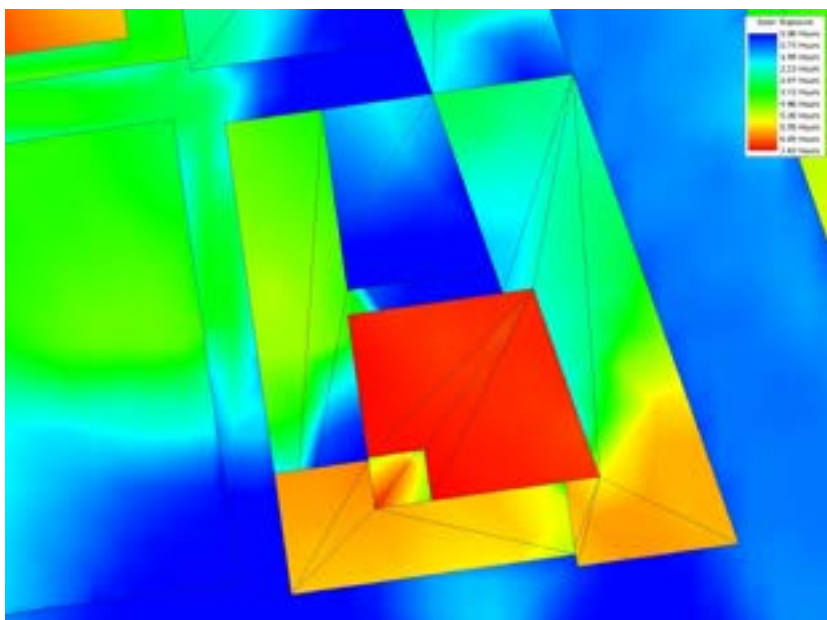
2 Bezonningsstudie



21 maart/september

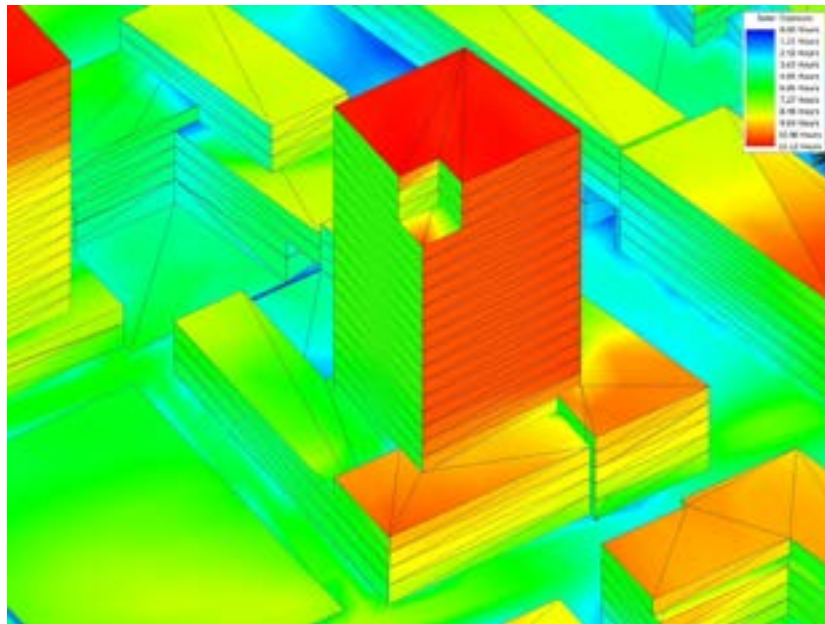


21 juni

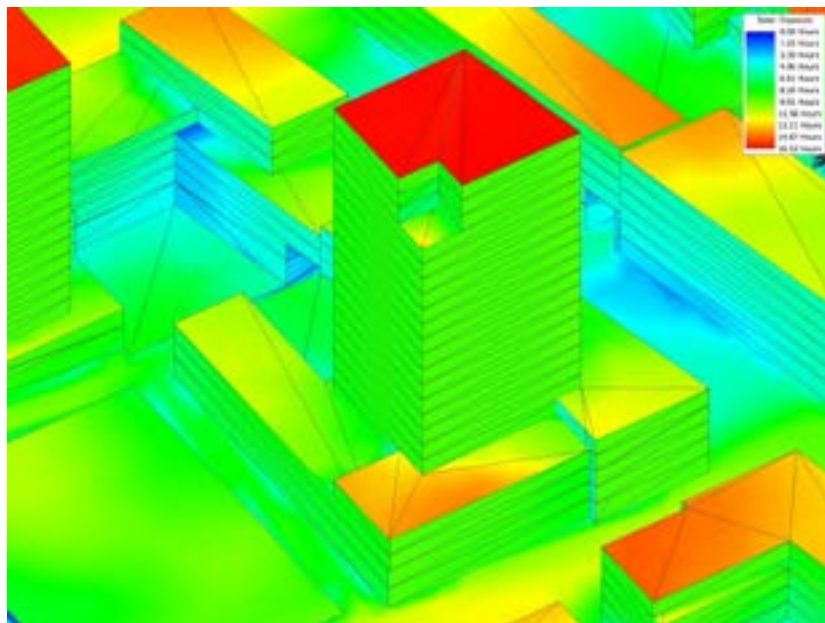


21 december

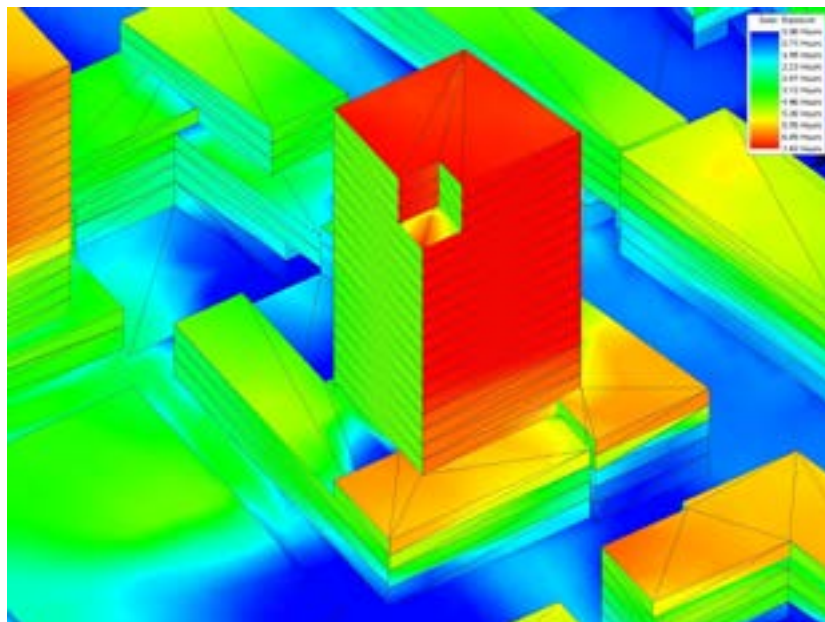
21 maart/september



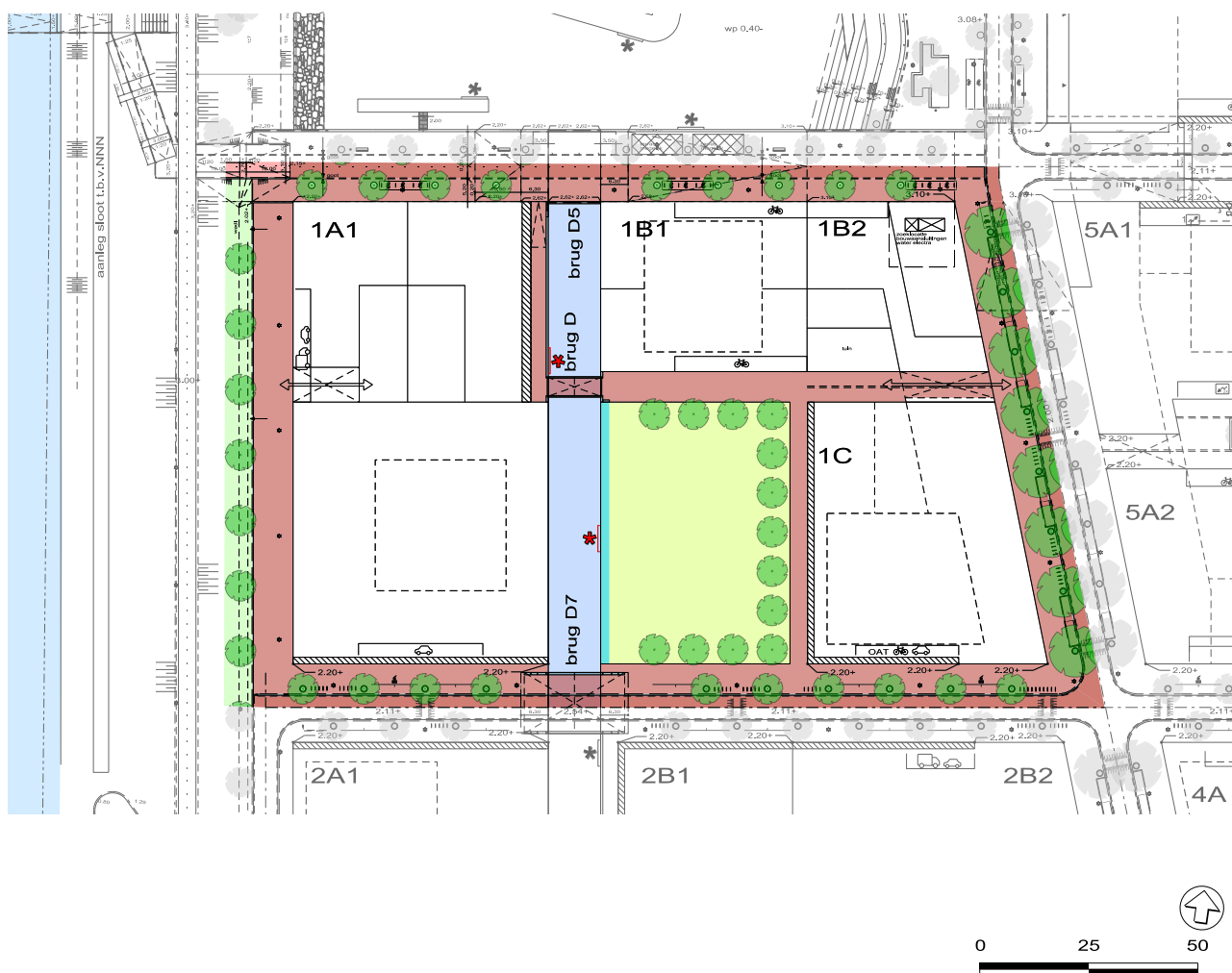
21 juni

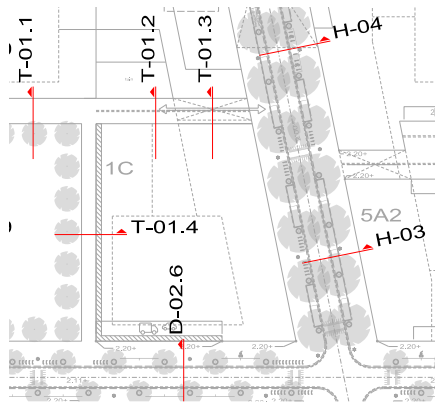


21 december

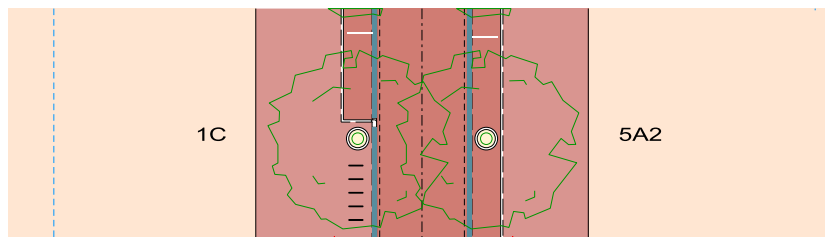
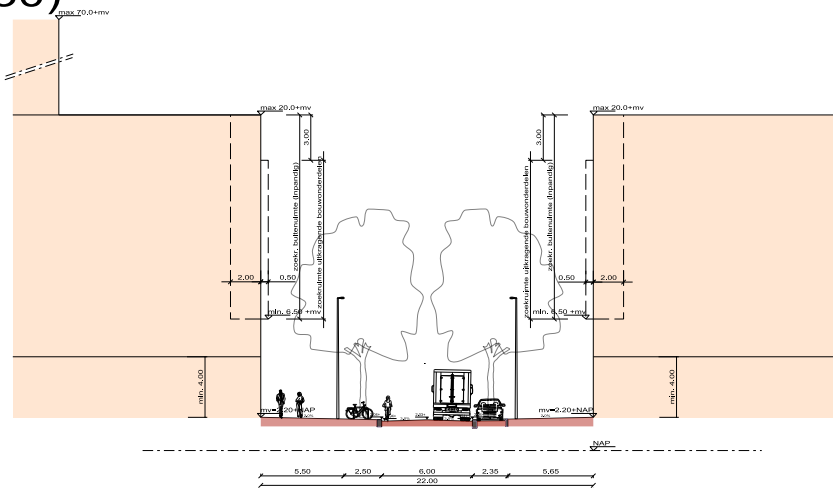


4 Openbare ruimte

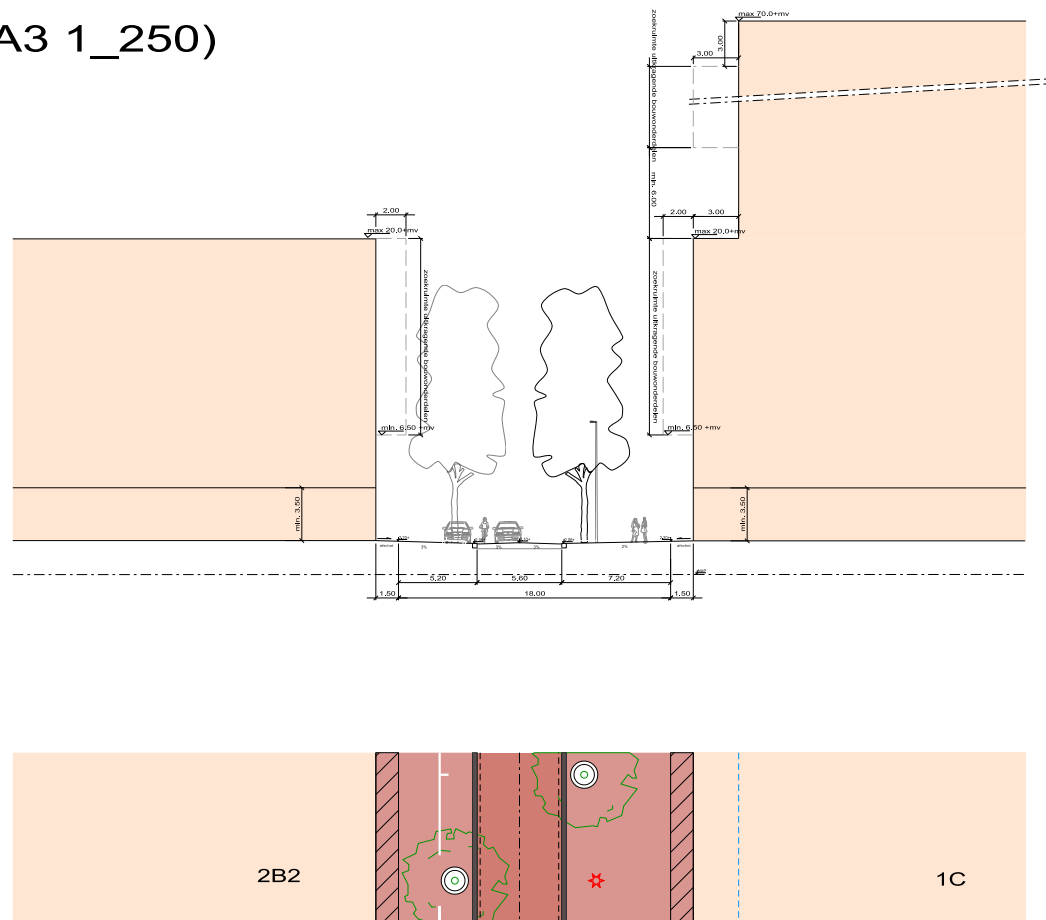




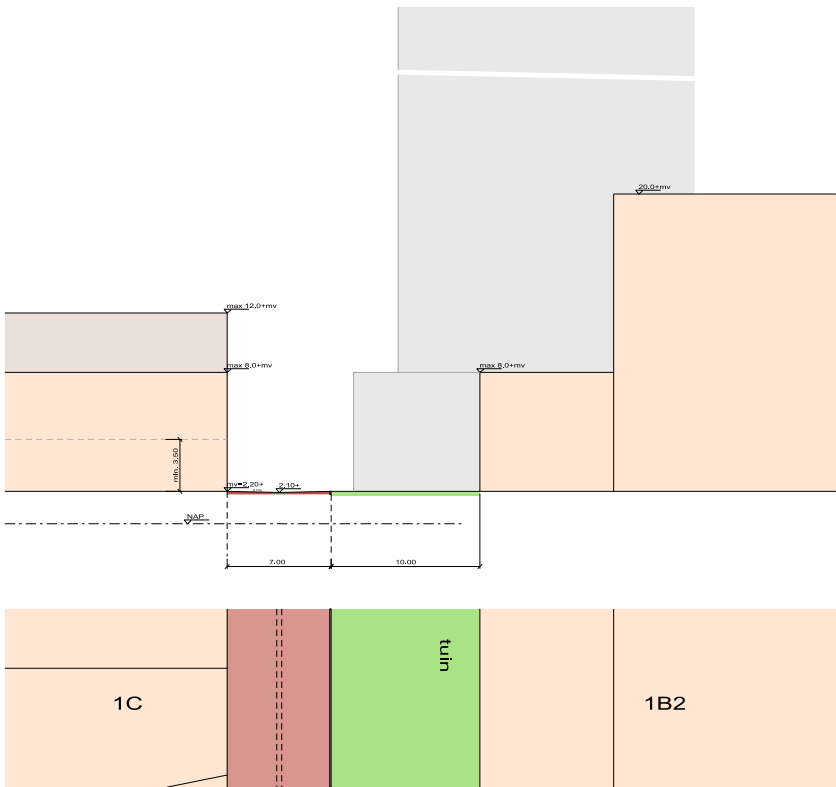
H-03 (A3 1_250)



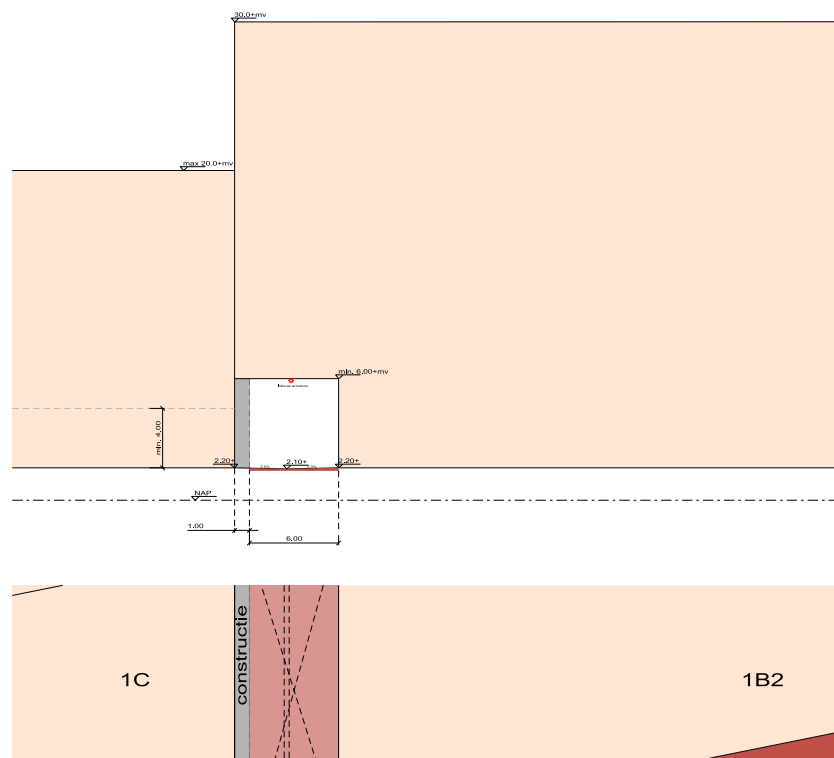
D-02.6 (A3 1_250)



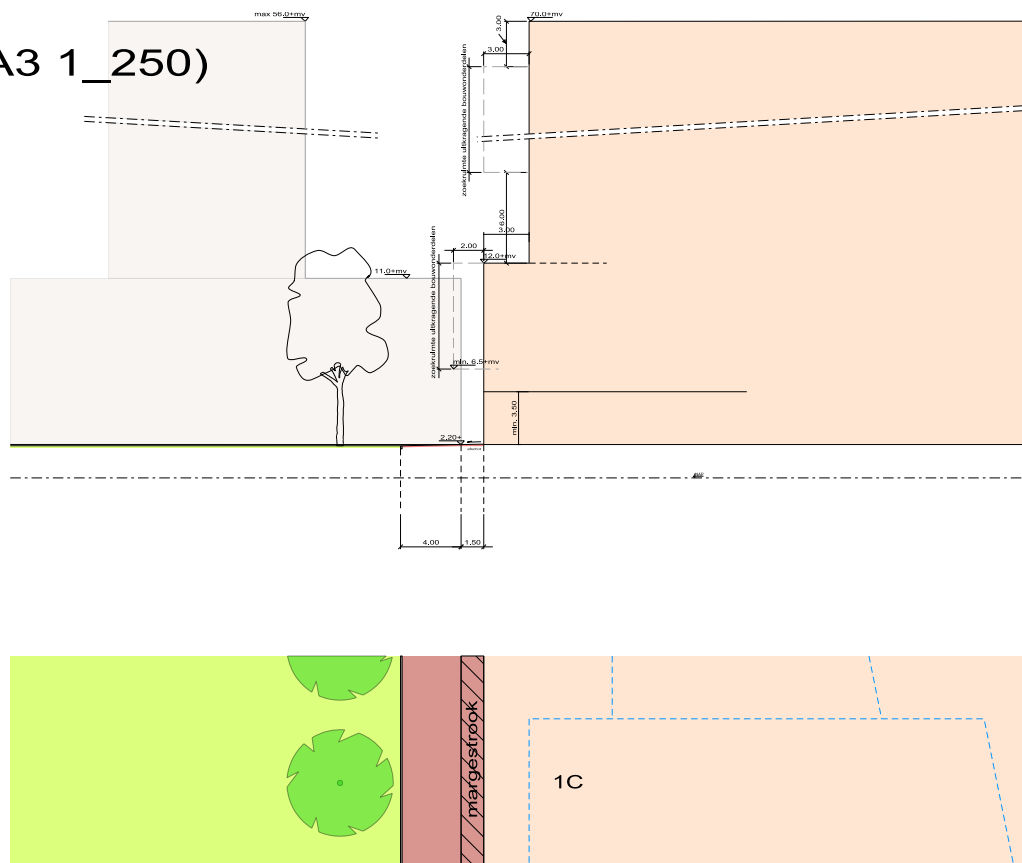
T-01.2 (A3 1_250)



T-01.3 (A3 1_250)



T-01.4 (A3 1_250)





Gemeente Amsterdam

