



Gemeente  
Amsterdam



**Bouwenvelop**  
Kavel 1A2 Sluisbuurt

## Colofon

In deze bouwenvelop worden de ambities en randvoorwaarden beschreven die de gemeente Amsterdam stelt aan de inrichting van kavel 1A2, 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](https://www.amsterdam.nl/projecten/sluisbuurt)  
Contactpersoon: Quinten Atsma, Projectmanager | (+31) 6 4437 9459 | [quinten.atsma@amsterdam.nl](mailto:quinten.atsma@amsterdam.nl)  
Esther Moors, Projectmanager Sluisbuurt | (+31) 6 2957 1399 | [e.moors@amsterdam.nl](mailto:e.moors@amsterdam.nl)

Versie: 20 juni 2024

# Inhoud

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| <b>Inleiding</b>                  | <b>1</b>  |
| <b>1 Gebiedscontext</b>           | <b>3</b>  |
| 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 |           |
| <b>2 Ambities opgave</b>          | <b>9</b>  |
| 2.1 Ruimtelijke kwaliteit         |           |
| 2.2 Duurzaamheid                  |           |
| 2.3 Programma                     |           |
| <b>3 Kavelregels</b>              | <b>11</b> |
| 3.1 Basisinformatie kavel         |           |
| 3.2 Stedenbouw                    |           |
| 3.3 Programma                     |           |
| 3.4 Openbare ruimte en omgeving   |           |
| 3.5 Duurzaamheid                  |           |
| 3.6 Techniek                      |           |
| <b>4 Uitvoering</b>               | <b>25</b> |
| <b>Lijst van verwijzingen</b>     | <b>27</b> |
| <b>Bijlagen</b>                   | <b>29</b> |



Afbeelding 1. Plankaart Sluisbuurt (2017) en de ligging van kavel 1A2 (in rood gemarkeerd)

# Inleiding

Voor u ligt de bouwenvelop ten behoeve van de ontwikkeling van kavel 1A2 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, kwadranten. In de eerste fase starten we met het zuidoostkwadrant, waarvan de realisatie is gestart in 2021 en de eerste opleveringen in 2024 plaatsvinden. In zuidwestkwadrant, de tweede fase, wordt de bouw naar verwachting in 2023/2024 gestart. Kavel 1A2 is onderdeel van cluster 1, gelegen in het zuidwestkwadrant van de Sluisbuurt (zie afbeelding 1). De bouw op kavel 1A2 zal naar verwachting in 2027 van start gaan.

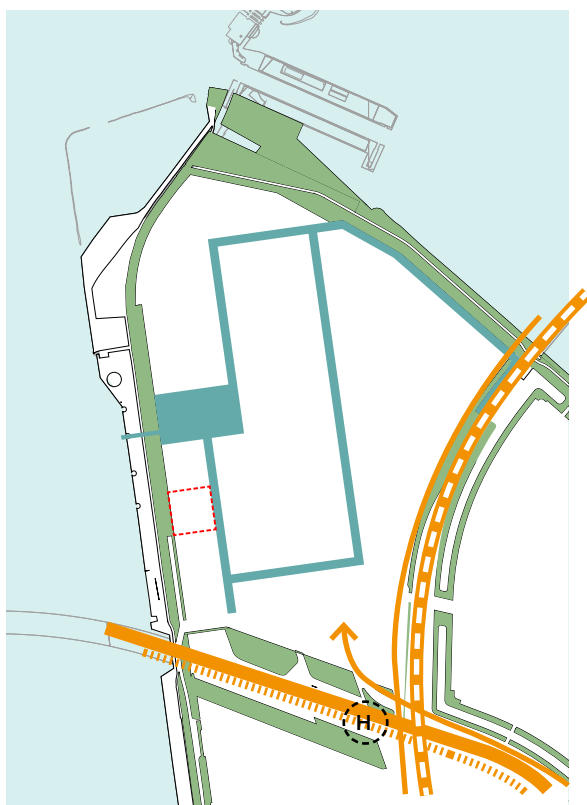
Het plan voor de Sluisbuurt past in de lijn van de ontwikkelstrategie [Koers 2025 'Ruimte voor de Stad'](#), waarbij ingezet wordt op verdere verdichting met aantrekkelijke en diverse stedelijke milieus. De focus ligt hierbij op de ringzone, en met name op plekken die een verbindende functie hebben naar 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 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). Naast woningen kan ook nog maximaal 87.900 m<sup>2</sup> bvo aan niet-wonen worden ontwikkeld, zodat naast het wonen ook bijbehorende voorzieningen worden toegevoegd aan de stad.

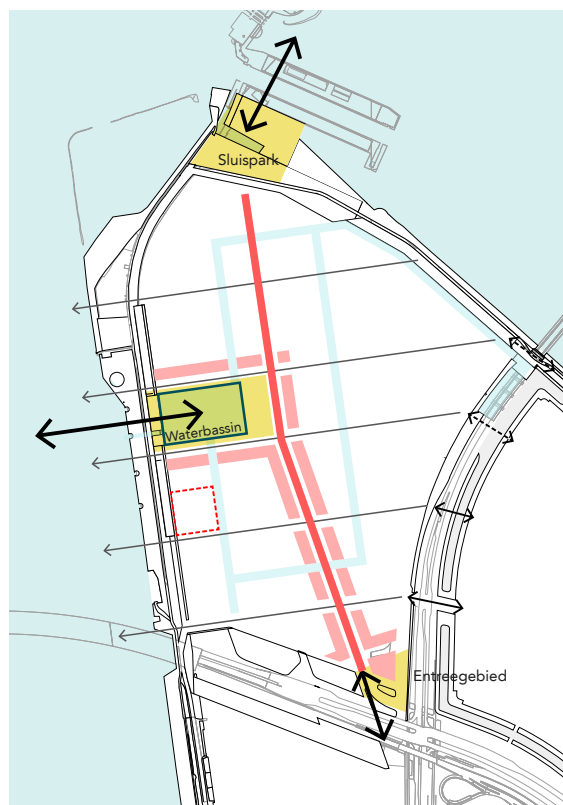
Deze bouwenvelop geeft richting aan de ontwikkeling van kavel 1A2, waarvan het programma bestaat uit maximaal 110 vrije sector woningen.

Kavel 1A2 wordt gekenmerkt door een toren van maximaal 35 meter en zijn ligging aan de dijk. Voor deze kavel ligt de nadruk op ruimtelijke en woonkwaliteit en relatie van het gebouw met zijn directe omgeving.

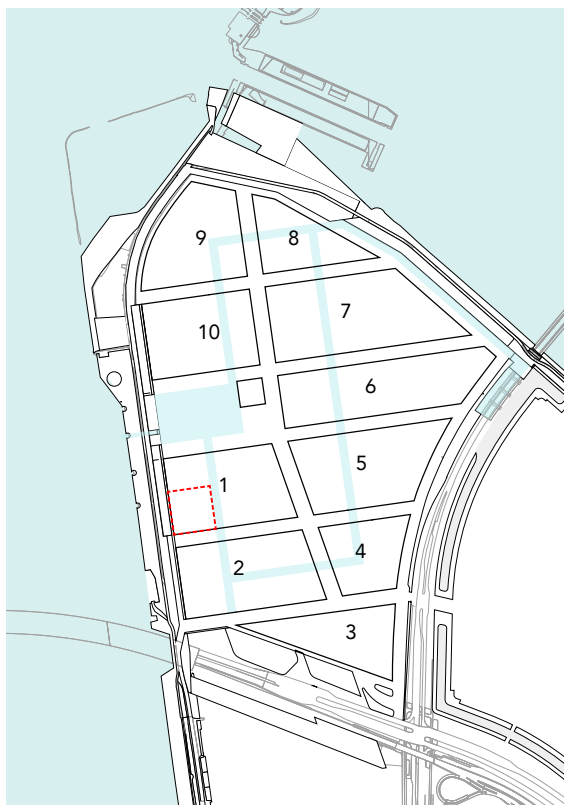
**Afbeelding 2.**  
**Ruimtelijk principe**  
**hoofdstructuur**  
**Sluisbuurt met**  
**kavel 1A2 in rood**  
**weergegeven**



**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. De plek biedt uitzicht 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 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 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 IJmeer.

## 1.2 Ontwikkelingen in de Sluisbuurt

### ▪ De randen

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

### ▪ Drie plekken

Drie bijzondere plekken, met ieder een eigen karakter, staan aan de basis van het plan: het Entreegebied, het Waterbassin en het Sluispark (zie afbeelding 2b). Deze drie plekken hebben een stedelijke functie en uitstraling. Zij liggen alle drie langs de Hoofdstraat en verbinden de buurt met de omgeving; visueel en door de aanlanding van hoofdroutes.

### ▪ Dwarsstraten

Door de relatief hoge bebouwing langs de smalle straten ontstaat intimiteit en een hoogstedelijke sfeer. De dwarsstraten hebben een oost-west oriëntatie en volgen de richting van het Oostelijk Havengebied. Hiermee wordt de oriëntatie van het gebied op het centrum van de stad versterkt. Alle 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.

### ▪ Waternetwerk

Het systeem van Waterbassin en watergangen kent

geen doodlopende uiteinden, wat essentieel is voor de doorstroming en waterkwaliteit van de Sluisbuurt. De watergangen zijn opgenomen in de blokken.

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

### ▪ Plantsoenen

In elk cluster (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 met geclusterde voorzieningen (o.a. scholen en buurtcentra) zijn aan elkaar gekoppeld door een secundair voetgangersnetwerk, dat via kades, tussenstraten, stegen en poorten aan het hoofdraamwerk verbonden is.

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

## Ontwikkelingen rondom kavel 1A2

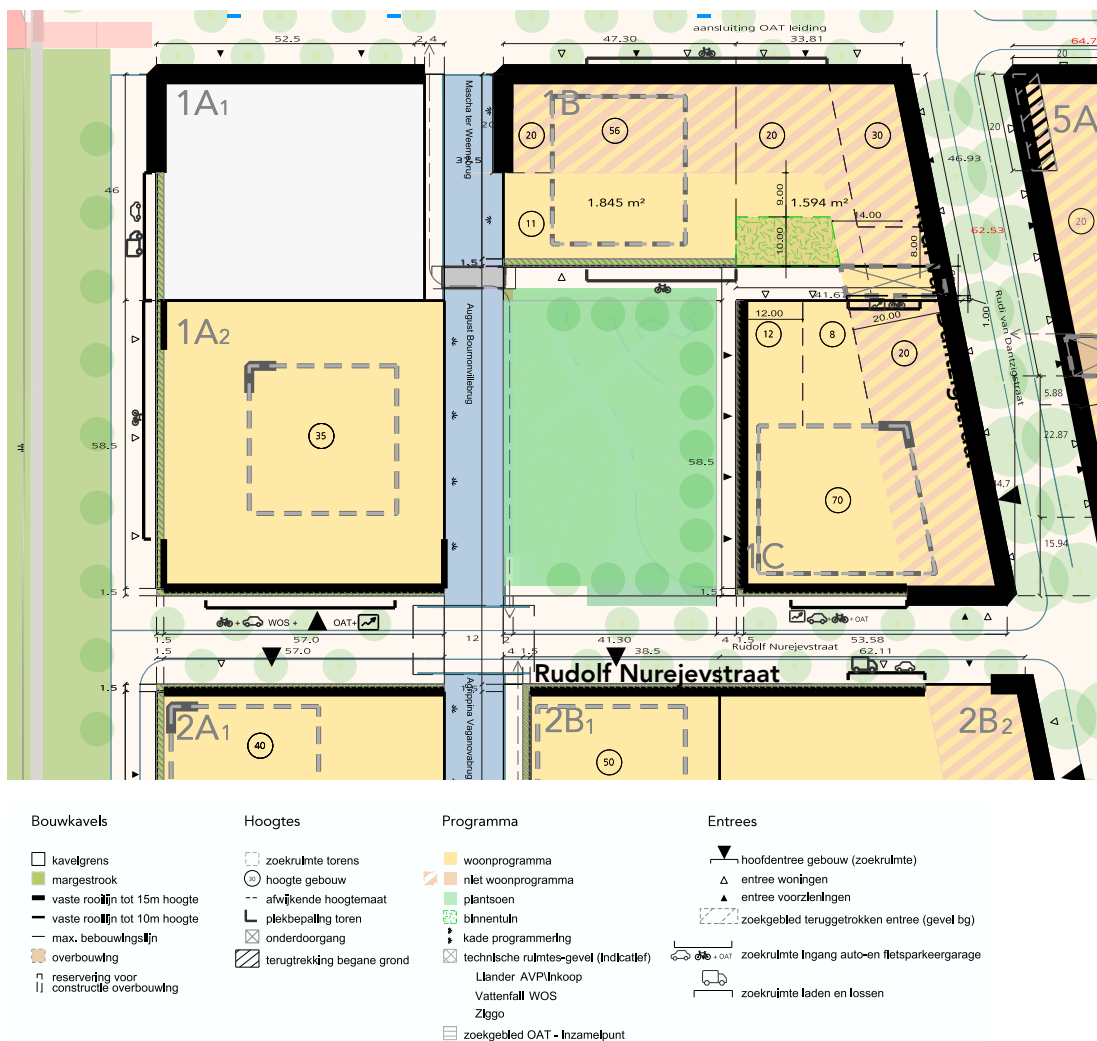
Kavel 1A2 ligt op een rustige plek aan de voet van de Zuider IJdijk, maar ook in de nabijheid van het centrale waterplein. De dijk is onderdeel van een groene recreatieve route richting de Oranjesluizen, met zicht op de stad en het weidse water van het IJ. Hiermee wordt de zachte, natuurlijke en groene rand van de Sluisbuurt gevormd. Hoewel de kavel is gelegen aan een rustige rand van de Sluisbuurt, ligt hij niet ver van voorzieningen en bedrijvigheid. Het waterplein is direct bereikbaar via de dijk en op 150 meter ligt de Rudi van Dantzigstraat (de hoofdstraat waar detailhandel en bedrijven gevestigd worden). De tijdelijke pont is gelegen op 150m vanaf de kavel, die de Sluisbuurt met Sporenburg verbindt.

Aan de oostkant grenst de kavel aan de gracht, waartegenover een plantsoen ingericht wordt met een ecologische oever. Het positioneren van de toren en het oostelijke gedeelte van de onderbouw van kavel 1A2 ten opzichte van de gracht en het plantsoen is dus belangrijk in het vormen van de grens van het plantsoen en hoe men het binnengebied van cluster 1 ervaart.

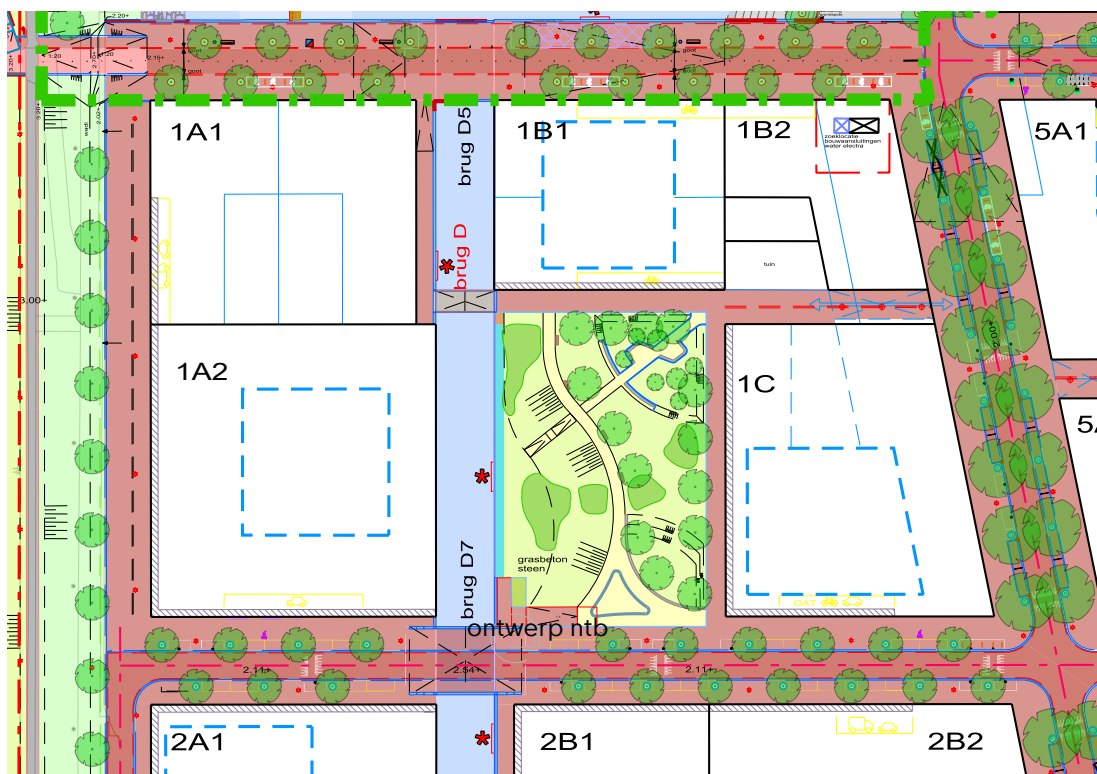
Ten noorden van kavel 1A2 ligt kavel 1A1, die in een veel later stadium ontwikkeld wordt. Dit gebouw wordt tegen het gebouw op kavel 1A2 aangebouwd. Dat betekent dat de noordzijde van kavel 1A2 lange tijd onbebouwd zal blijven.

Op kavel 2A1 is er een mogelijkheid voor een toren van maximaal 40 meter. Samen met deze toren vormt

**Afbeelding 3.**  
Clusterkaart Zuid-  
westkwadrant,  
uitsnede cluster 1



**Afbeelding 4.**  
Plankaart VO  
openbare ruimte  
Sluisbuurt april  
2024, uitsnede  
cluster 1



\*De informatie op deze kaarten irt kavel 1A2 is indicatief, hier kunnen geen rechten aan worden ontleend. Voor volledige kavelregels zie het kavelpaspoort op pagina 10 en hoofdstuk 3 Kavelregels.

de toren van kavel 1A2 het visuele ankerpunt vanaf het water.

Aan de westzijde bevindt zich in het Amsterdam Rijkkanaal een bunkerschip. Hier kunnen schepen voor de beroepsvaart worden bevoorraad. Op de landzijde zijn parkeerplaatsen aanwezig en via de Zuider IJdijk kan het bunkerschip vanaf land via de Baai buurt worden bevoorraad met diesel en dagelijkse goederen. Kavel 1A2 ligt circa 100 meter vanaf het bunkerschip en loopt daarom geen verhoogd risico in verband met externe veiligheid. Ten westen van het dijklichaam zijn paddenpoelen aangelegd. Deze poelen vormen de eerste stap om tot een ecologische inrichting van de dijk als een groene corridor te komen.

### 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.

De oostelijke zijde van de kavel grenst aan water en aan de overkant van de gracht is een plantsoen met ecologische oever.

#### Openbare ruimte

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 prijsklassen/segmenten, maximaal 87.900 m<sup>2</sup> 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 bouwvelop. Aanvullende onderdelen van kwaliteitsborging zijn supervisie en COK. 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% woningen in het middeldure segment en 25% vrije sector woningen. Naast woningen wordt ook niet-woonprogramma ontwikkeld zoals buurtvoorzieningen, werkruimten en commerciële functies, maar ook grote 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. Voor woningen in de vrije sector geldt een maximale parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning. 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.

#### Programmatische opzet rondom kavel 1A2

Kavel 1A1 biedt ruimte aan voor (nader te bepalen) toekomstige invulling in de loop van de ontwikkeling van het gebied. Andere gebouwen van cluster 1 zijn kavel 1B (mix van sociale woningen en middensegment met voorzieningen langs



**Afbeelding 5. Visualisaties van de Sluisbuurt fase 1 (juni 2024) en eindbeeld (verwacht 2025)**

het waterplein) en kavel 1C (mix van vrije sector en middensegment woningen en commerciële voorzieningen in de plint). Deze kavels vormen samen met kavel 1A2 de grenzen van het plantsoen.

In cluster 2 wordt een basisschool gepland. Daarnaast zijn ruimten beoogd voor woningen van diverse woningtypen zoals sociale woningen, middensegment en zelfbouw (CPO). Ook is hier ruimte voor maatschappelijke voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een 24 uursopvang.

Het plantsoen in het midden van cluster 1 heeft een buurtfunctie voor de directe omgeving. Een deel van het plantsoen kan een functie krijgen als buitenruimte voor de basisschool op cluster 2. Op de tekening van de openbare ruimte is het ontwerp van het plantsoen indicatief. Pas in een later stadium wordt het plantsoen ingericht na een participatietraject.

Op de dijk buiten de ecologische zone zijn er plekken voor recreatief gebruik zoals natuurlijke speelplekken en zitgelegenheden.

## 1.7 Juridisch-planologisch kader

### Omgevingsvisie

In de [Omgevingsvisie Amsterdam 2050](#) wordt de Sluisbuurt aangemerkt als te ontwikkelen 'hoogstedelijke buurt', met een publiekstekkende '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 kavelontwikkelingen ook zoveel mogelijk te laten bijdragen aan twee andere strategische keuzes: 'rigoureuze 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.

### Omgevingsplan Sluisbuurt

Het bestemmingsplan (omgevingsplan) is door de gemeenteraad op 28 november 2018 vastgesteld en inmiddels onherroepelijk. Het omgevingsplan 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. Dit heeft geleid tot het opstellen van een mobiliteitsplan.

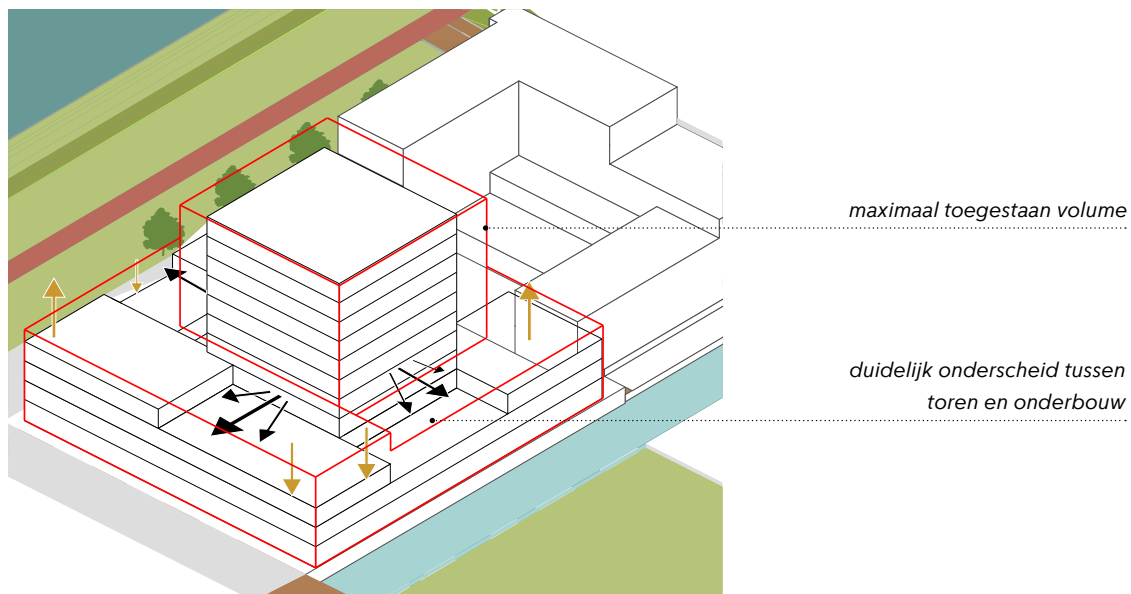
Het plan richt zich op het verbeteren van de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg met stad en regio met openbaar vervoer (OV), fiets en auto. De uitwerking van de verschillende maatregelen vindt vanaf nu plaats tot 2043. Er volgen nog definitieve keuzes over (infrastructuur) maatregelen. Deze worden in de afzonderlijke projecten gemaakt. Eén van de maatregelen is een tijdelijke pontverbinding, voor een periode van 7 jaar vanaf 2023, tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied. De pont landt buitendijks op Sluisbuurt aan ter hoogte van het Waterplein. Hiermee wordt een belangrijke fiets/voetverbinding gerealiseerd met het centrum van de stad. Er wordt gestreven naar het inzetten van een definitieve pont.

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

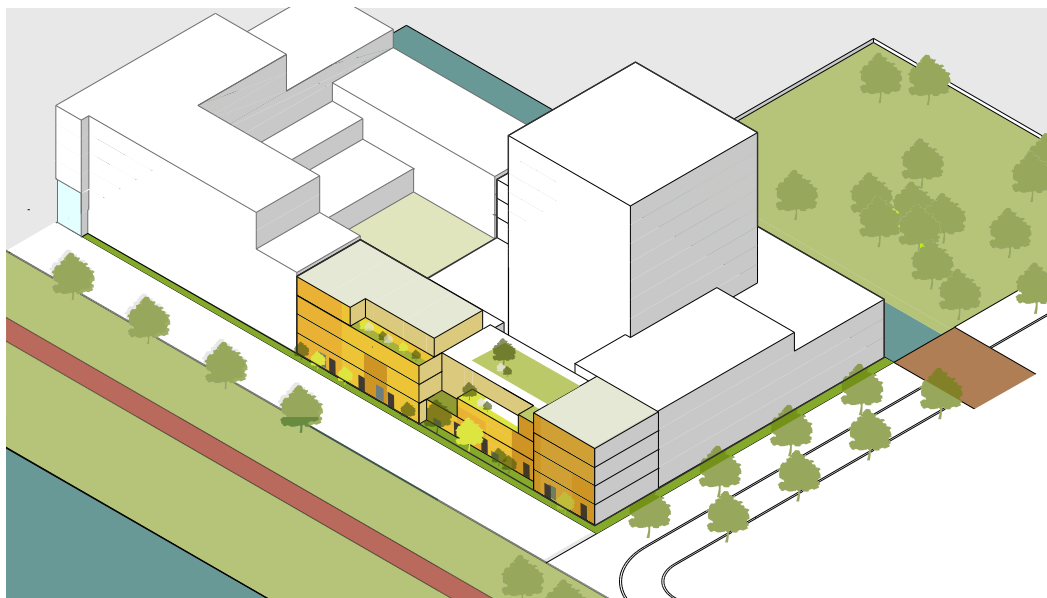


**Afbeelding 6. Voorbeelduitwerking 3D visualisatie van kavel 1A2 in relatie tot andere kavels aan de dijk. (De opzet van kavels in de nabijheid van kavel 1A2 is indicatief, hier kunnen geen rechten aan worden ontleend.)**

**Afbeelding 7. Spel van volumes: leesbaarheid en silhouet**



**Afbeelding 8. Aansluiting op de dijk: relatie binnen-buiten; margestrook en groene daken als stapstenen tussen de ecologische corridor en het plantsoen**



\*Op de bovenstaande afbeeldingen is de opzet van kavel 1A1 indicatief, hier kunnen geen rechten aan worden ontleend.

# 2 Ambities opgave

## 2.1 Ruimtelijke kwaliteit

Kavel 1A2 wordt gekenmerkt door een relatief lage toren, vrijwel midden op de kavel gesitueerd. Het is tevens de eerste woningbouw aan de dijk en zet daarmee de toon voor deze rand van de Sluisbuurt. Verder is de directe omgeving van de kavel gevarieerd. De grachtzijde en de straatzijde kennen een intieme sfeer, terwijl er aan de dijk een directe verbinding is met de natuur en het open water.

### Volumecompositie (buurtniveau)

Aangezien de toren een relatief lage hoogte kent, is extra aandacht vereist om een duidelijk onderscheid te maken tussen de toren en de onderbouw. Daarom wordt hier uitgedaagd op de mate waarin het spel van volumes bijdraagt aan de herkenbaarheid van de buurt. Dit gaat over de leesbaarheid van het bouwblok en de toren qua materialisering en ruimtelijke compositie, maar ook over de inpassing van het gebouw binnen het silhouet van de buurt vanaf het Amsterdam Rijnkanaal (zie ook afbeelding 7).

### Aansluiting op de dijk (directe omgeving)

Aan deze rustige zijde van buurt zijn er kansen voor een gevarieerd gevelbeeld (waar geen vaste rooilijn is, mag de gevel terugliggen) met inzet van kleinschaligheid en verbinding met de natuur (aan de dijk). Er wordt uitgedaagd op de mate waarin de aansluiting op de dijk bijdraagt aan de interactie tussen het gebouw, de margestrook en de openbare ruimte. Transparantie en het plaatsen van leefruimten direct aan de dijk kant vergroot de interactie bijvoorbeeld tussen binnen en buiten, dat tevens bijdraagt aan de levendigheid en sociale veiligheid langs de dijk.

### Woonkwaliteit (gebouw)

De zoekruimte van de toren ligt midden in het bouwblok, met een diepe ruimte in de voet van de toren. Dit biedt mogelijkheden voor het toepassen van bijzondere architectonische ruimtes, zoals een vide, een patio, een atrium, een binnenplaats etc. die

van meerwaarde zijn voor de woonomgeving. Daarom wordt voor kavel 1A2 extra aandacht gevraagd aan de woonkwaliteit, gelet op goede plattegronden met gunstige oriëntatie, zonlichttoetreding en buitenruimtes; een groene inrichting van deze buitenruimtes draagt tevens bij aan het woon- en verblijfsklimaat van het gebouw.

## 2.2 Duurzaamheid

In deze tender wordt duurzaamheid wordt op integrale wijze uitgevraagd, met oog op de woonkwaliteit en hoe duurzaamheid vertaald en geïntegreerd wordt in het architectonisch ontwerp. Op de volgende duurzaamheidsambities wordt er in deze tender specifiek gestuurd:

### Circulair bouwen

De ambitie is een gebouw te realiseren, waarbij zoveel mogelijk wordt gekozen voor duurzame materialen met een lage milieu impact. De focus van deze tender ligt op een zo laag mogelijk CO<sub>2</sub>-uitstoot tijdens de productie- en bouwfase.

### Energieprestatie

De ambitie is om een zo energiezuinig mogelijk gebouw te realiseren. De kwantitatieve meetlat is de BENG 2 score (Bijna Energie Neutrale Gebouwen).

## 2.3 Programma

### Deelmobiliteit

De ambitie voor de Sluisbuurt is een autoluwe wijk, met weinig parkeren op straat en een hoofdrol voor de fiets. Hierdoor kent de Sluisbuurt een lage parkeernorm voor auto's. Om bewoners te stimuleren geen auto te kopen (en te parkeren) zijn naast goede fiets- en OV-verbindingen ook alternatieven voor het bezit van een auto nodig. Als aanvulling op de verplichte fietsparkeernormen en mogelijkheid voor autoparkeerplekken op deze kavel, is de ambitie om een innovatief concept voor deelmobiliteit te realiseren.

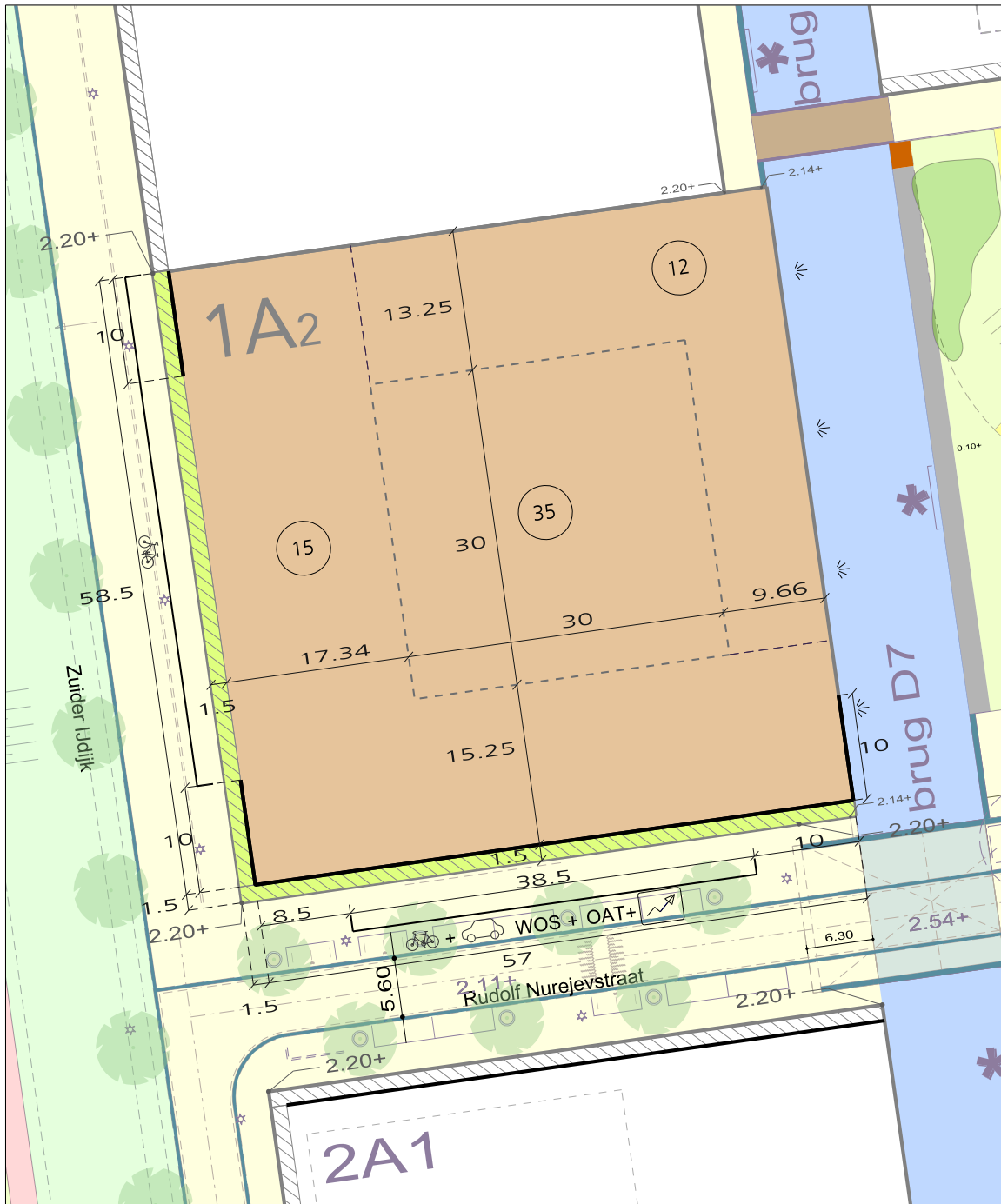


**Afbeelding 9.** Referentie gevarieerde gevel en aansluiting met openbare ruimte (Het project Amstelwijk Rivierenbuurt)



**Afbeelding 10.** Referentie: Atrium voor betere woonkwaliteit, leefklimaat en sociale verbinding (jvantspijker & partners en DS Landschapsarchitecten)

### Afbeelding 11. Kavelpaspoort



## LEGENDA

- |                                                                                     |                        |                                                                                     |                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
|  | vaste rooilijn tot 10m |  | zoekruimte entree parkeergarage              |
|  | zoekgebied toren       |  | zoekruimte entree<br>fietsparkeervoorziening |
|  | wonen                  |  | zoekgebied technische ruimtes                |
|  | margestrook            |  | zoekgebied technische ruimtes                |
|  | maximale bouwhoogte    |  | peilhoogte maaiveld                          |
|  | afwijkende hoogtemaat  |  | oriëntatie op het water                      |

# 3 Kavelregels

## 3.1 Basisinformatie kavel

- **Type ontwikkeling:** woningbouw in vrije sector
- **Kavelgrootte:** 3.510 m<sup>2</sup>
- **Bouwoppervlak:** maximaal 13.000 m<sup>2</sup> bvo
- **Woonprogramma:** maximaal 110 woningen
- **Niet-woonfuncties:** eventuele niet-woonfuncties tot maximaal 500 m<sup>2</sup> bvo (zoals omschreven in bestemmingsplan). Horeca en detailhandel zijn hier uitgesloten.

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 11) voor een visualisatie van de kavelregels die gelden voor kavel 1A2.

## 3.2 Stedenbouw

### Bouwhoogte

- Maximale bouwhoogte verschilt per bouwdeel. Zie hiervoor het kavelpaspoort (afbeelding 11).

### Toren

- De toren is maximaal 35 meter hoog, gemeten vanaf het maaiveld (2.20+NAP).
- De toren heeft een maximale footprint van 600 m<sup>2</sup> BVO per bouwlaag.

### Plinten

- De begane grond dient een minimale bruto hoogte van 3,5 meter ten opzichte van het maaiveld te hebben.
- Het is verplicht om in de rooilijn (daar waar aangeduid wordt op het kavelpaspoort) te bouwen tot 10 meter hoog. Daar waar geen rooilijn is, is terugliggende gevel toegestaan.
- De plint aan de Rudolf Nurejevstraat biedt ruimte voor gebouwgebonden voorzieningen, zoals de entrees naar de parkeervoorziening of technische ruimten.

### 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 verlaagde opsluitingsband of iets dergelijks.

- Let op dat er rekening wordt gehouden met voldoende afschot tussen de gevelgrens en de kavelgrens.

### Balkons en uitkragende bouwdelen

- Boven de margestrook zijn balkons tot een diepte van 2 meter vanaf 6,5 meter toegestaan.
- Boven de gracht zijn uitkragende bouwdelen niet toegestaan.

### Daken en dakterrassen

- Eventuele dakopbouwen dienen uit het zicht onttrokken te worden (zie het Beeldkwaliteitsplan en het Bestemmingsplan Sluisbuurt).
- Het daklandschap is met minimaal 30% hoogwaardig groen ingericht. Tevens dient 40% van het totale kaveloppervlak ingericht te worden met hoogwaardig groen. Het groene deel van het daklandschap mag hierin meegerekend worden.
- Het groen draagt bij aan de ecologische verbinding tussen de NNN aan de westkant van het kavel en het ecologische plantsoen aan de oostkant.
- 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; of ze zijn uit het zicht.

### Souterrains en kelders

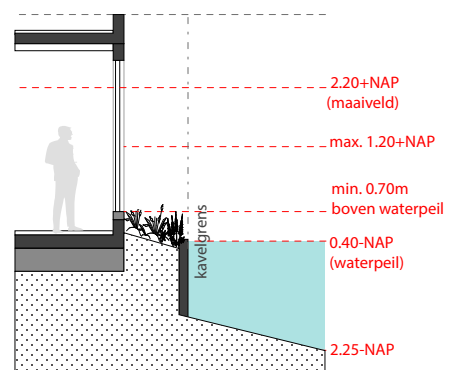
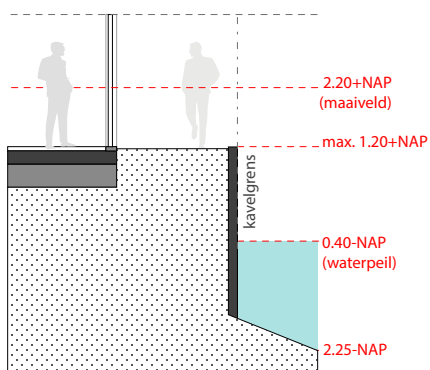
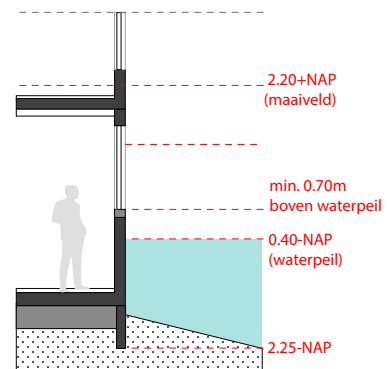
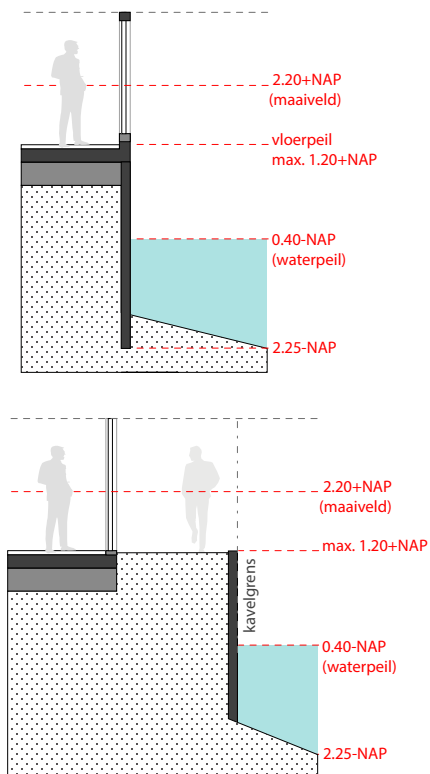
- Souterrains en kelders mogen boven het maaiveld uitsteken mits deze niet zichtbaar vanaf de straten en de gracht zijn.
- Wanneer kelders meer dan 0,5 meter boven maaiveld uitsteken, wordt de oppervlakte meegerekend bij het aantal bovengrondse vierkante meters BVO, waarvoor een maximum is aangegeven.

### Erfgrens aan de noordzijde

Aan de noordzijde grenst kavel 1A2 aan kavel 1A1, de flexibele kavel. Op dit moment is de stedenbouwkundige en programmatische opzet van kavel 1A1 nog te bepalen. Deze kavel zal lange tijd onbebouwd blijven. Er wordt wel verwacht dat het gebouw op kavel 1A1 tegen het gebouw op kavel 1A2 zal worden aangebouwd.

- Waar het gebouw op kavel 1A2 aan de grens tussen kavel 1A1 en kavel 1A2 wordt gebouwd, dient deze gevel afgewerkt te worden tot een volwaardige gevel. De afgewerkte gevel dient volledig binnen de kavelgrenzen van 1A2 te blijven.
- Als er wordt gekozen om een hek of andere vorm van erfafscheiding aan de kavelgrenzen te plaatsen, dient deze afscheiding nadrukkelijk

**Afbeelding 12.**  
**Bouwen aan het**  
**water: Eisen t.b.v.**  
**functies aan de**  
**waterkant en**  
**openings aan het**  
**water.**



*Functies aan het water of kade dienen op maximaal 1.20+NAP te liggen.*

*Openingen aan het water dienen minimaal 70cm boven het waterpeil geplaatst te worden, ook in het geval van een verlaagde vloer of terugliggende gevel.*

een onderdeel te zijn van het ontwerp van het gebouw. De vormgeving is zorgvuldig en kwalitatief hoogwaardig.

- Een dichte afgesloten erfafscheiding is niet verplicht.

#### Grachtzijde

- De gracht wordt niet beschouwd als de achterkant van het gebouw. Het hoogteverschil tussen maaiveld (2.20+NAP) en het water (0.40-NAP met 20 cm fluctuatie) dient te worden overbrugd in de vorm van een extra hoge bouwlaag of een souterrain.
- Het grootste deel van de functies die aan de water geïntereerd zijn, dient minimaal één meter lager dan maaiveld (2.20+NAP) te liggen (zie afbeelding 11).
- Als hier wordt gekozen om een kade te realiseren (in het geval 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 afbeelding 12).
- In verband met fluctuaties van het waterpeil dienen de openingen aan het water (o.a. ramen, ventilatie-openingen) niet lager dan 0.30 +NAP geplaatst te worden (minimaal 70 cm boven het waterpeil).
- Voor nadere eisen zie Bouwen aan het water en Kade en steiger onder 3.6 Techniek.

### 3.3 Programma

#### Wonen

- Maximaal 110 koopwoningen. De woningen vallen onder vrije sector.

#### Niet-wonen

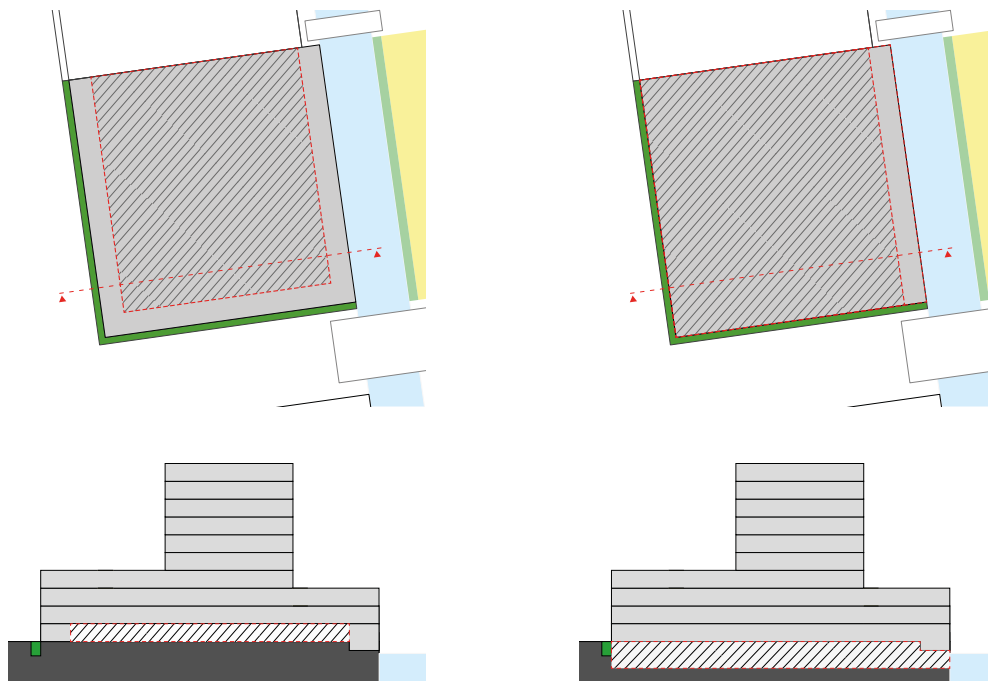
- Detailhandel en horeca worden op kavel 1A2 uitgesloten.
- Overige niet-woonfuncties (dienstverlening, bedrijf en/of maatschappelijke voorzieningen) zijn toegestaan tot een totaal van maximaal 500 m<sup>2</sup> bvo.
- Ruimte voor niet-woonfuncties is bij voorkeur op de eerste 2 bouwlagen.

#### Parkeren fiets en scooter

- Ruimte voor het parkeren van fietsen en scooters moet inpandig worden gerealiseerd. Op het kavelpaspoort (afbeelding 10) wordt de zoekruimte voor ingang naar fietsenstalling aangeduid.
- 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 (deel-)auto's moet inpandig worden gerealiseerd.



**Afbeelding 13.**  
Zoekruimte  
parkeergarage

**Zoekruimte bovengrondse/halfverdiepte parkeerprogramma.** De parkeerbak ligt terug t.o.v. gevellijn langs de straten en i.v.m. programma's die op water georiënteerd zijn.

**Zoekruimte ondergrondse parkeerprogramma (onder maaiveld).** De parkeerbak loopt niet onder de margestrook en ligt terug i.v.m. programma's die op water georiënteerd zijn.. Onder 1.20+NAP kan de parkeerbak tot bebouwingsgrens lopen.

Afbeelding 14.  
Uitsnede uit wind-  
hinderonderzoek  
(Peutz, 2017)



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

- Voor woningen wordt er een maximum norm gehanteerd: maximaal 0,6 parkeerplek per woning. Er worden geen parkeervergunningen verleend aan de bewoners voor parkeren in de openbare ruimte.
- Voor de niet-woonfuncties gelden de gemeentelijke normen (zie hiervoor de Nota Parkeernorm Auto).
- 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 (ook vanaf de gracht) (zie afbeelding 13).
- Op het kavelpaspoort wordt een zoekruimte voor de entree van de parkeerruimte voor auto's aangeduid. De entree van autoparkeervoorziening is niet toegestaan aan de dijkkant.

### 3.4 Openbare ruimte en omgeving

- De situering van de straatbomen is bepalend voor de ligging van de entree van een parkeergarage. De bomen zijn aangegeven op de openbare ruimtekaart en in de profielen (bijlage 1.03 en 1.04).

#### 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. Hierbij kunnen ruimtelijke ingrepen gebruikt worden om galmen en overlast te voorkomen. Denk aan geluidreducerende gevels, toepassen van groen op de kavel, etc.

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

#### 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 voor een zo goed mogelijk windklimaat. Bij windgevoelige functies als

gebouwentrees of gebieden met een verblijfsfunctie dient er extra aandacht besteed te worden aan windafschermende maatregelen. Voorbeelden hiervan zijn het plaatsen van schermen of een in de gevel terugliggende situering van gebouwentrees.

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 Duurzaamheid

De gemeente Amsterdam heeft Duurzaamheid onderverdeeld in [6 thema's](#). Via de link hiervoor 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 [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* (bijlage 1.16) door de Gemeenteraad op 19 december 2018 vastgesteld. Het Warmteplan is in werking getreden per 1 januari 2019 en heeft een geldigheidstermijn tot 10 jaar na de inwerkingtreding. Hierdoor geldt dat alle gebouwen in de clusters 1, 2, 4, 5 en 6 moeten worden aangesloten op het distributienet van Westpoort Warmte B.V., behoudens de in het Invoeringsbesluit Omgevingswet (Bruidsschat) 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 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.

**Afbeelding 15. Tabel Eisen Natuurinclusief bouwen (NiB) per kavel in de Sluisbuurt**

| Doelsoort NiB                | Onderbouwing (NiB) | Maatregelen NiB                                                                                                                                                                                             | Minimale hoeveelheid per kavel |
|------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| <b>Huismus</b>               | 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                              |
| <b>Gewone dwergvleermuis</b> | 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. | 5                              |
|                              |                    | Integreren van kunstmatige ingebouwde kraamverblijfplaats in een op het zuiden georiënteerde gevel.                                                                                                         | 1                              |

Gelet op bovengenoemde documenten lijken alternatieve warmtesystemen die gebruik maken van open bronnen binnen de Sluisbuurt niet mogelijk.

### **Circulair gebouwde omgeving**

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.

Bouw bij voorkeur 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.

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 afbeelding 15.

De locatie van dit kavel tussen de NNN en de ecologische oever kan een meerwaarde bieden voor verblijfplaatsen voor diverse vogelsoorten en vleermuizen. Het daklandschap en de westelijke gevel kunnen bijdragen aan de verbinding tussen de NNN en het ecologische plantsoen waarmee het gebouw onderdeel wordt van de groenstructuur.

## **3.6 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. Naast gebouwgebonden technische ruimtes dienen ook wijkgebonden technische ruimtes te worden ingepast in het vastgoed. Voor kavel 1A2 zijn dat:

- WOS/ KOS ruimte (Vattenfall)
- AVP (Liander elektra)

Zowel de wijk- als gebouwgebonden technische ruimtes moeten in pandig worden geïntegreerd. De eisen waaraan technische ruimtes dienen te voldoen is beschreven in bijlage 1.08, *PvE Technische ruimtes en ondergrondse infrastructuur*.

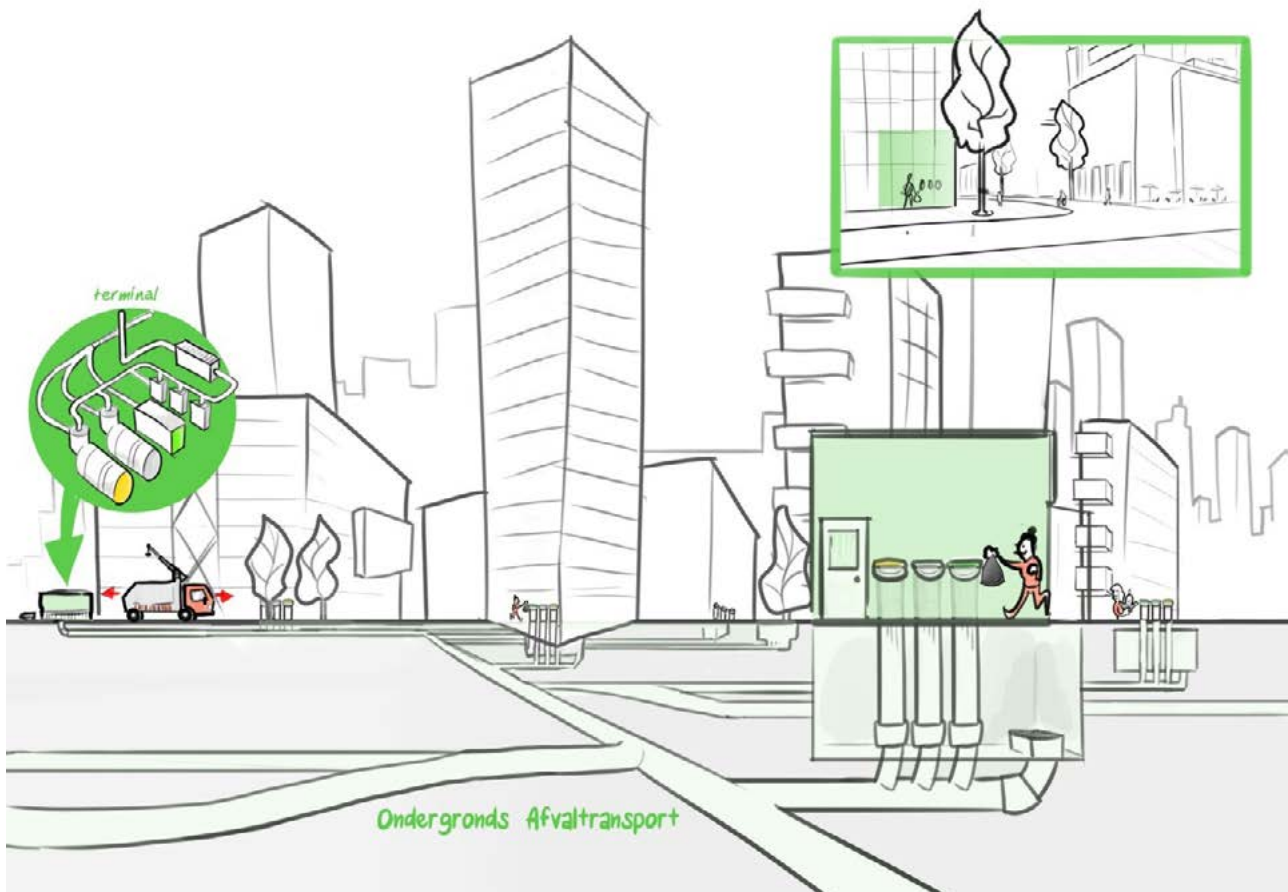
De posities en de afmetingen van de technische ruimtes moeten in een zo vroeg mogelijk stadium worden afgestemd met kabel- en leidingbeheerders en gemeente, om deze integraal onderdeel van het ontwerp van het gebouw te maken en passend te krijgen binnen het ontwerp van de openbare ruimte en kabel en 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.

Indien gebruik wordt gemaakt van warmte en/of koude van Vattenfall, dan zal Vattenfall voor het leidingwerk van en naar het gebouw mogelijk gebruik moeten maken van de kelderruimte. De erfpachter dient hieraan mee te werken. Nadere afstemming hierover vindt plaats met de Gemeente en Vattenfall.

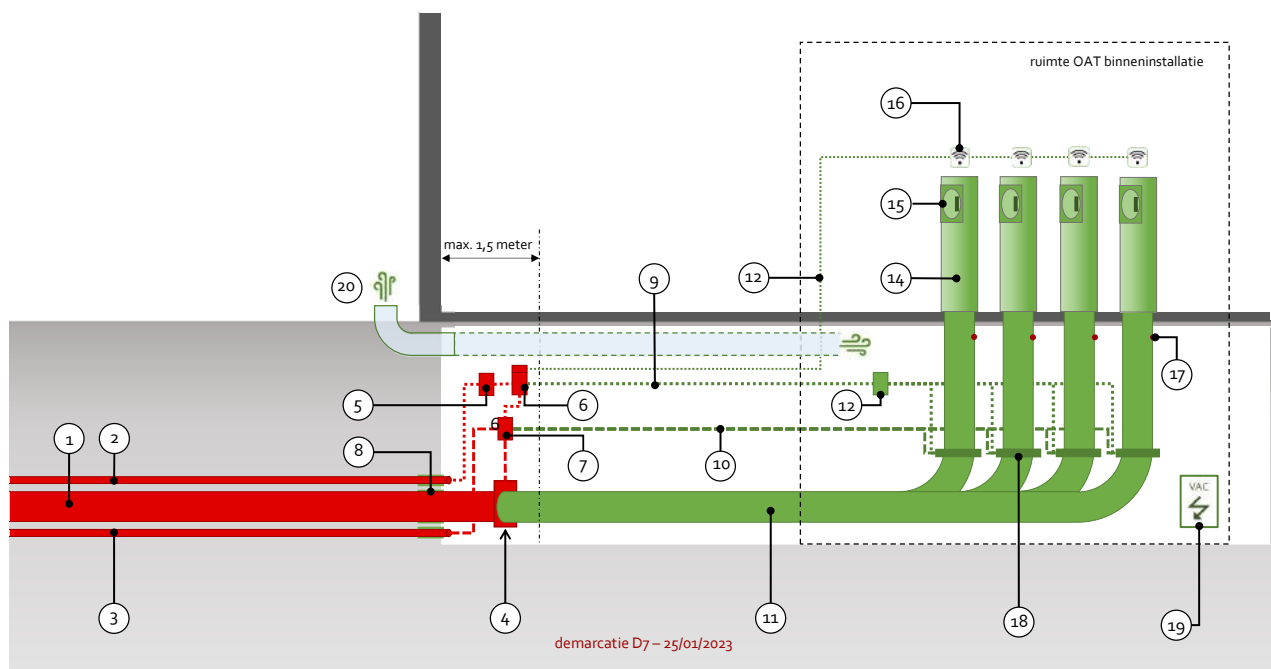
### **AVP's**

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 ( $\mu T$ ), 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



Afbeelding 16. Principetekening ondergronds afvaltransport



Afbeelding 17. Tekening zakenrechtelijke demarcatie d.d. 25-01-2023 (zie bijlage voor legenda)

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 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.

### Bouwen aan het water

Voor het gebouwgedeelte aan de gracht gelden de volgende eisen:

- 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 1.22, *PvE Kademuren en Oeverconstructie, 2024*. Het beheer en het onderhoud van deze gebouwdeelten zijn de verantwoordelijkheid van de erfpachter(s).
- Bij voorkeur betreft het een groene kademuur (met kademuurbepanting). Definitie van een groene kademuur is dat de constructie van de muur zo is aangelegd dat zich groen kan ontwikkelen in de voegen van het metselwerk van de kademuur, of beter nog, om met voorbepanting te werken om direct resultaat te boeken.

### 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 1.22, *PvE Kademuren en Oeverconstructie, 2024*.

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 0,7 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. Zie bijlage 1.22 voor het PvE oeverconstructies en kademuren. Aansluiting aan bestaande modules met uitgegeven kades is een vereiste.

### 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 ook bijlage 1.23, *Bruggen Sluisbuurt DO boekje bruggen en modules*.

Indien een kademuur onderdeel uitmaakt van de kavel, of het gebouw met de “voeten in het water staat”, dient deze civieltechnische te worden uitgewerkt. Hierbij dient specifieke aandacht te zijn voor de grondachte aansluiting met aanpalende bruggen of andere kademuren/ gevels. Zie ook bijlage 1.22. Het (civieltechnisch) definitief ontwerp dient een zodanige diepgang te hebben dat deze eisen kunnen worden geverifieerd.

### 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 keukens van de bewoners rekening gehouden wordt met scheiden van afval kunnen de verschillende fracties eenvoudiger hergebruikt worden (zie ook bijlage 1.17e ter informatie “Rapport optimaliseren gebruik integraal afvalsysteem Sluisbuurt”).

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

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

|                                     | 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.<br>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 18. 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 19. Aantal rolcontainers**

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 (demarcatie)tekening d.d. 25-01-2023 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 de (demarcatie)tekening (afbeelding 16) 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-inzamelpunt**

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

- 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 1A2 Sluisbuurt. Dit aantal wordt bepaald door het aantal woningen c.q. voorzieningen in het gebouw of kavel. Conform onderstaande verdeling (reguliere inlets) is vastgesteld dat, op basis van 110 woningen met een reguliere bezettingsgraad per woning, voor deze kavel ten minste:

- 3 stuks inlet voor restafval;
- 1 stuks inlet voor groente, fruit en etensresten;
- 1 stuks inlet voor papier.

c. De ontwikkelaar is zelf verantwoordelijk voor het bepalen van het passende aantal rolcontainers in de OAT-ruimte op kavel 1A2 Sluisbuurt. Dit aantal wordt bepaald door het aantal woningen c.q. voorzieningen in het gebouw of kavel. Conform onderstaande verdeling is vastgesteld dat, op basis van 110 woningen met een reguliere bezettingsgraad per woning, voor deze kavel ten minste:

- 2 stuks container voor (oud) Karton (grootformaat);
- 1 stuks container voor (oud) Glas;
- 2 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 1A2.

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

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

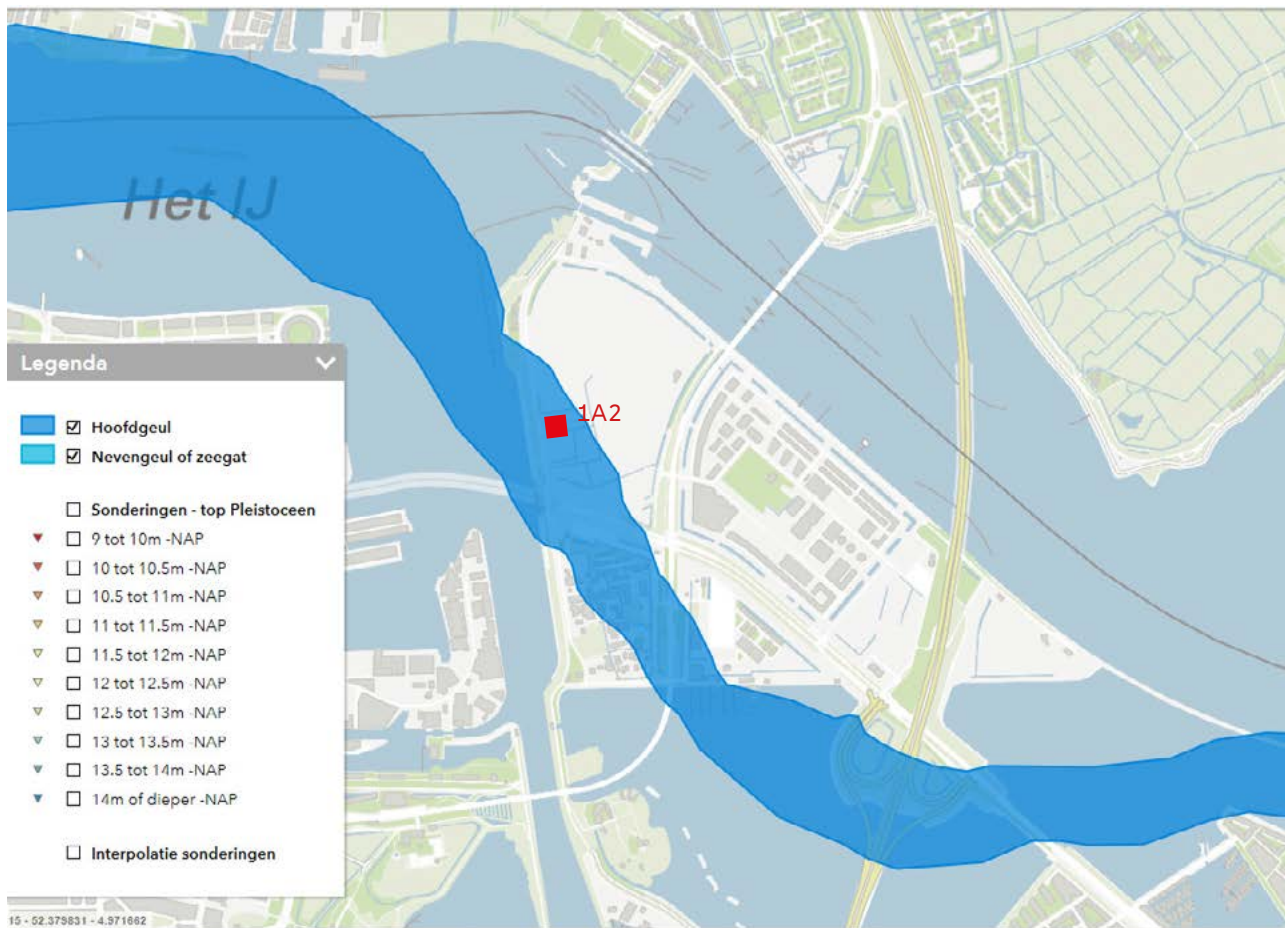
Bij de beoordeling van het Voorlopig en Definitief Ontwerp van het te realiseren bouwwerk zal de gemeente conform het bepaalde in de exclusiviteitsovereenkomst toetsen of wordt voldaan aan de hierboven opgenomen eisen. Slechts na toestemming van de gemeente mag van bovenstaande eisen worden afgeweken.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

#### **Aanvullende eisen containerruimte**

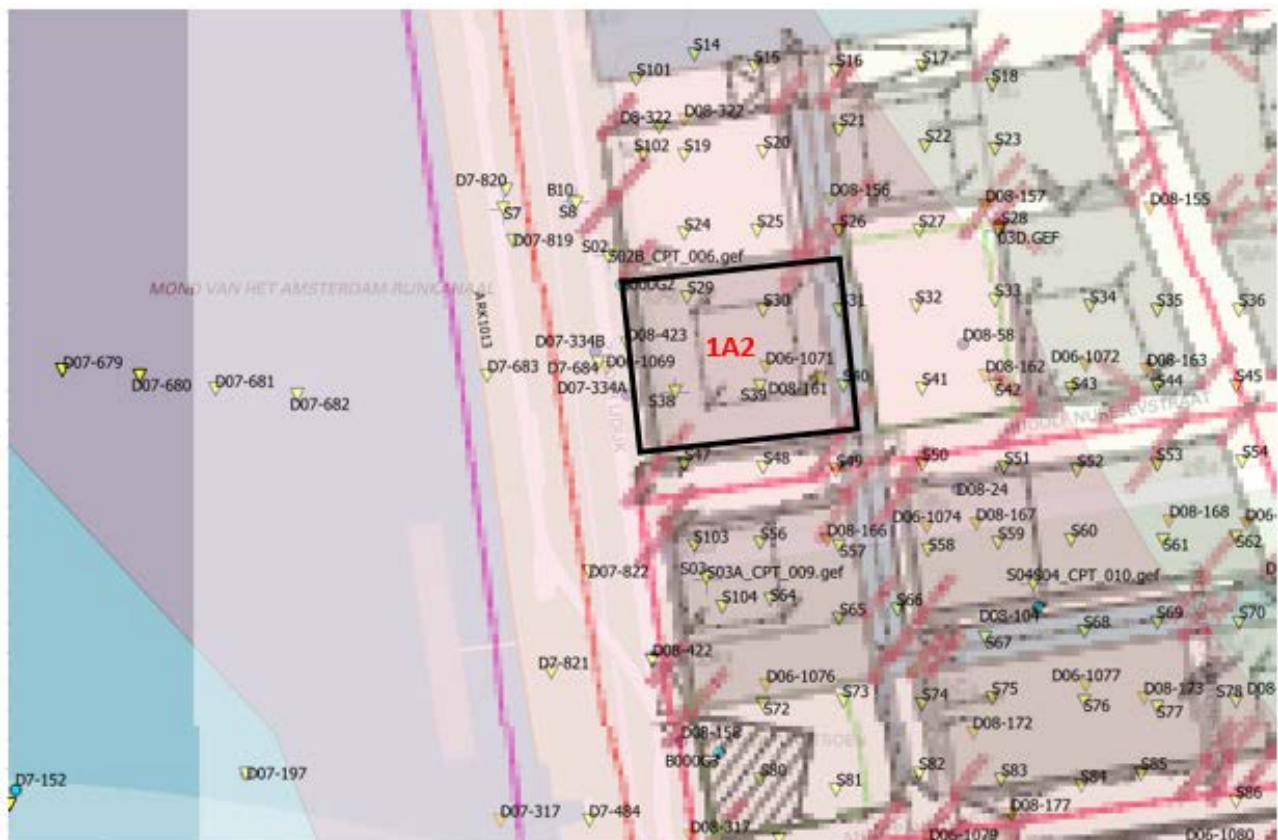
Voor de inpassing en het gebruik van de rolcontainers gelden aanvullende eisen zoals beschreven in bijlage 1.17d "*Richtlijn containerruimte, v1.3.2, d.d. 30 mei 2023*".

#### **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



Afbeelding 20. Oergravel onder de Sluisbuurt (bron: amsterdam.nl)



Afbeelding 21. De contouren van de Oergravel (in paars)

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 “*Rapport 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.

### 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 20).

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 beschikbare gegevens bevindt de gehele kavel 1A2 zich binnen de Oergeul. De contouren van de Oergeul is in de afbeelding 21 in het paars gepresenteerd. De beschikbare veldonderzoeken laten een heterogeen beeld zien van de bodemopbouw. De dikte van de aanwezige draagkrachtige zandlaag varieert sterk. Vooralsnog kan op basis van de beschikbare sonderingen het gebied worden verdeeld in een oostelijk en westelijk deel.

Voor het oostelijke deel van kavel 1A2 geldt:

- Een redelijk stevige zandlaag begint op ongeveer NAP -22,5 m;
- Een indicatieve funderingsdiepte zou ongeveer zijn tussen (NAP -22,5 en -26 m).

Voor het westelijke deel van kavel 1A2 geldt:

- Een zeer dunne zandlaag begint tussen NAP -25 m en NAP -27 m;
- Een indicatieve funderingsdiepte zou ongeveer zijn tussen (NAP -25 m en -26 m);
- Bij hoogbouw dient extra aandacht te worden besteed aan het draagvermogen van de fundering.

Vanwege de heterogeniteit wordt geadviseerd om in dit gebied nader veldonderzoek uit te voeren.

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



# 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 het 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 1.12 “*BLVC-kader gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland*”, kan werkterrein buiten de kavelgrenzen worden gehuurd. Voor kavel 1A2 is kavel 1A1 voorzien als werkterrein. De definitieve positie en omvang van het werkterrein dient in overleg met de uitvoeringscoördinator Sluisbuurt te worden afgestemd op overige ontwikkelingen en projecten van het kavel.

## **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. 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](#)
- [Grondwaterneutrale Kelders](#)

## 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](#)



**BIJLAGEN**

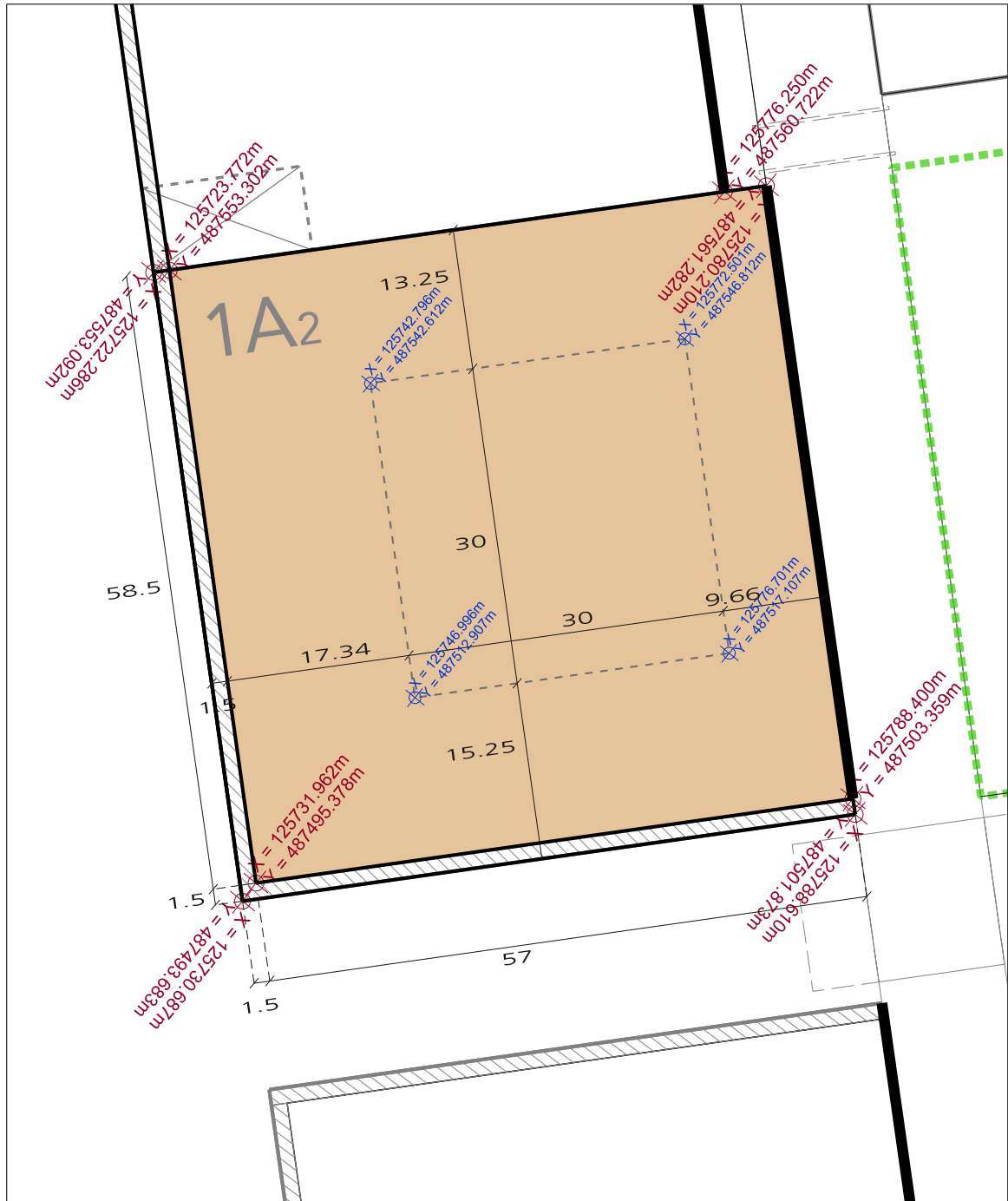


# Bijlagenlijst

- 1.01. Coördinatentekening kavel 1A2 (in bouwenvelop)
- 1.02. Bezonningsstudie kavel 1A2 (in bouwenvelop)
- 1.03. Openbare ruimte
  - a. Notitie inrichtingsplan hoofdstructuur
  - b. Tekening kader dwarsprofiel wijziging D
  - c. Tekening kader hoofdstructuur wijziging D
- 1.04. Profielen openbare ruimte en belendingen rondom kavel 1A2 (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. Bodem\_Aanvullend bodemonderzoek Sluisbuurt dg 8
  - e. Bodem\_Aanvullend bodemonderzoek Sluisbuurt, d.d 16 maart 2017
  - f. Bodem\_Bodemonderzoek spot 13, d.d 23 maart 2017
  - g. Bodem\_spot 13
  - h. Bodem\_Evaluatie incl bijlagen, d.d 28 februari 2018
  - i. Bodem\_Gecombineerd onderzoek dg 1-8-9-12, d.d 8 juli 2009
  - j. Bodem\_R001
  - k. Bodem\_R004
  - l. Bodem\_R005
- 1.07. PvE ondergrondse constructies en grondwater, d.d. 11 april 2024
- 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. Kansenskaart 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. G (ter informatie)
- 1.14. Bodemenergieplan Sluisbuurt Amsterdam
  - a. Bodemenergieplan, d.d 7 december 2020
  - b. Bodemenergiekaart Sluisbuurt
- 1.15. Randvoorwaarden geohydrologisch rapport Sluisbuurt
- 1.16. Warmteplan
- 1.17. OAT-stukken
  - a. OAT Sluisbuurt Algemene Voorwaarden, v0.9, d.d. 01 april 2022
  - b. Richtlijn OAT Inzamelpunt, v3.4.2, d.d. 30 mei 2023
  - c. Richtlijn informatie OAT, v1.3, d.d. 01 februari 2023
  - d. Richtlijn containerruimte, v1.3.2, d.d. 30 mei 2023
  - e. Rapport optimaliseren gebruik integraal afvalstelsel Sluisbuurt, v2, d.d. 26 mei 2023
  - f. Demarcatie zaakrechtelijk eigendom OAT Sluisbuurt, vD7, 25 januari 2023
- 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
- 1.22. PvE Kademuren en Oeverconstructie, 2024
- 1.23. Bruggen Sluisbuurt DO boekje bruggen en modules
- 1.24. Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt



# 1 Coördinatentekening



## LEGENDA

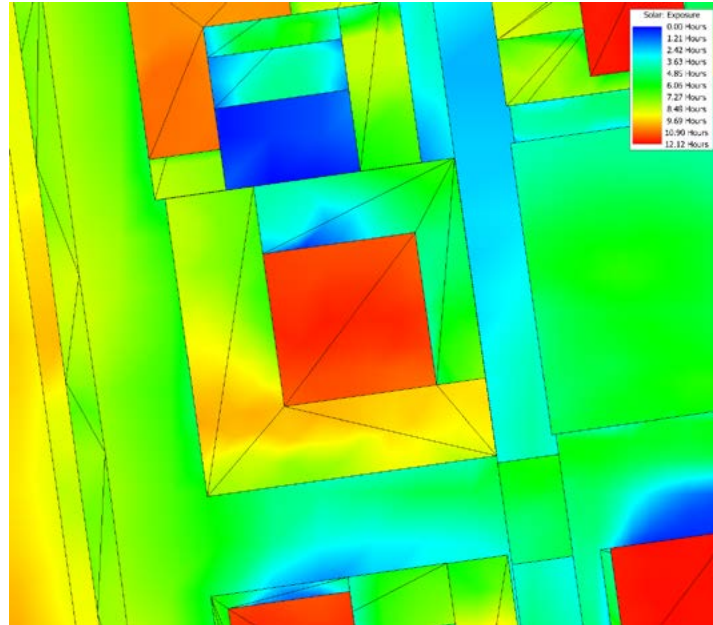
- kavelgrens
- bebouwd oppervlakte 3334 m²
- margestrook
- coördinaat

|                                                                                                                          |                               |                                       |            |                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|------------|-----------------------------------|
| <div><div><div></div><div>Gemeente Amsterdam</div></div><div><div></div><div>Ruimte &amp; Duurzaamheid</div></div></div> |                               | <div><div></div><div>0510</div></div> |            | <div><div></div><div></div></div> |
| Sluisbuurt                                                                                                               |                               |                                       |            |                                   |
| Product                                                                                                                  | Kavelpaspoort 1A2 Coördinaten |                                       |            |                                   |
| Opdracht                                                                                                                 |                               | Datum                                 | 07 09 2023 |                                   |
| Ontwerper                                                                                                                | P. Tran                       | Revisie                               |            |                                   |
| Tekenaar                                                                                                                 | D. Stumbräile                 | Schaal                                | 1 : 500    |                                   |
| Projectnr.                                                                                                               |                               | Formaat                               | A4         |                                   |

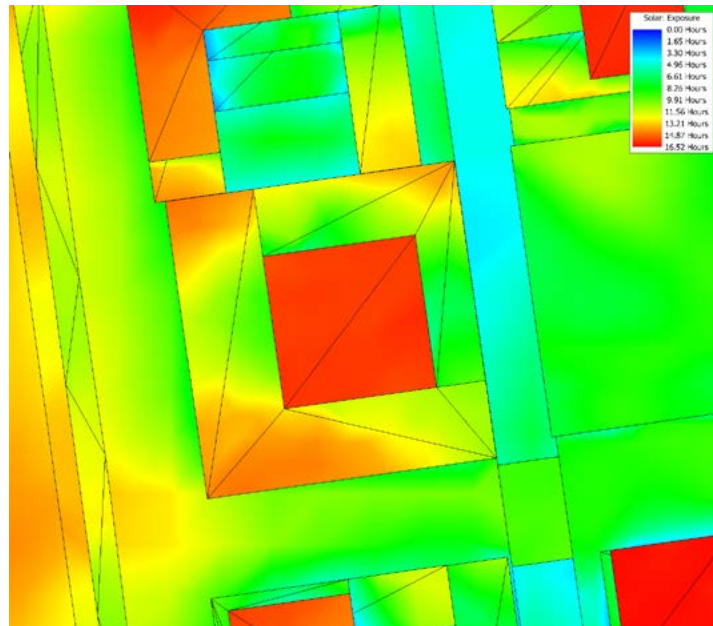
© Gemeente Amsterdam Auteursrechten voorbehouden

# 2

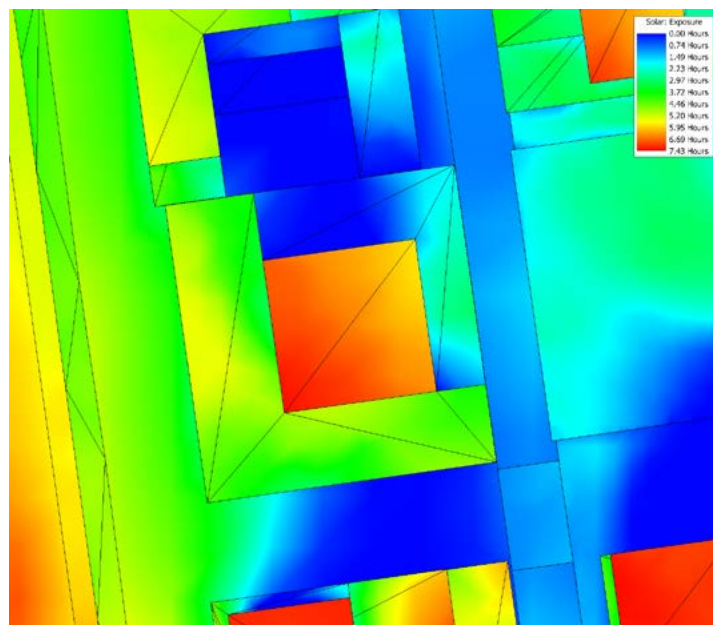
## Bezonningsstudie



21 maart/september

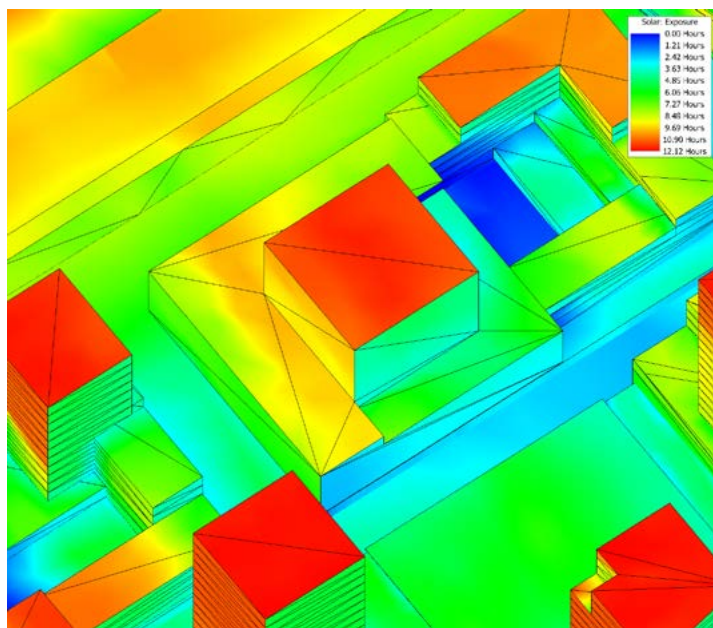


21 juni

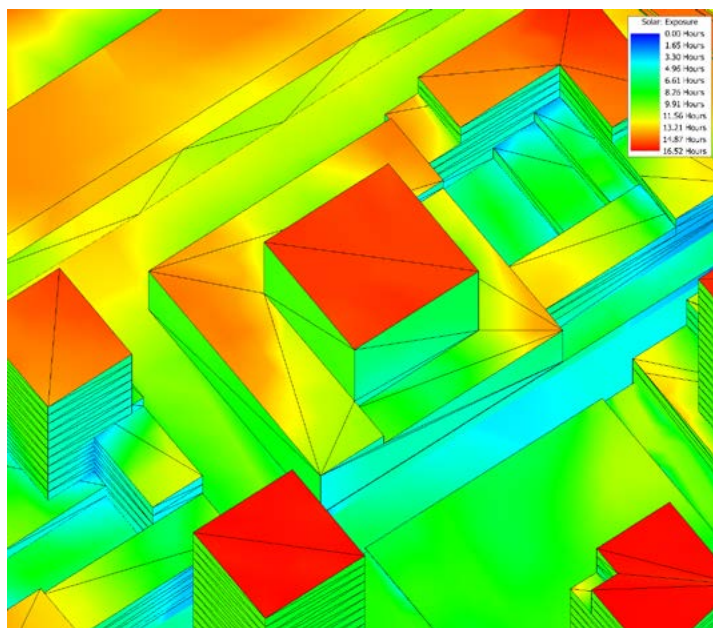


21 december

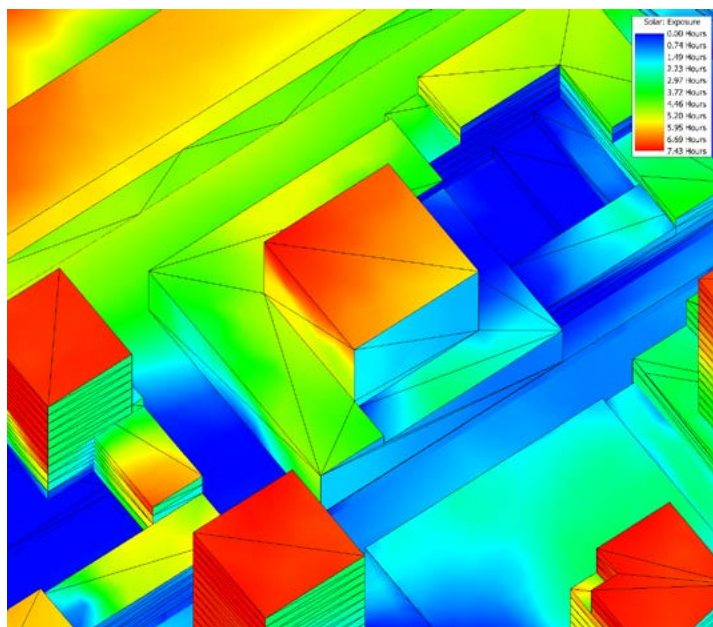
21 maart/september



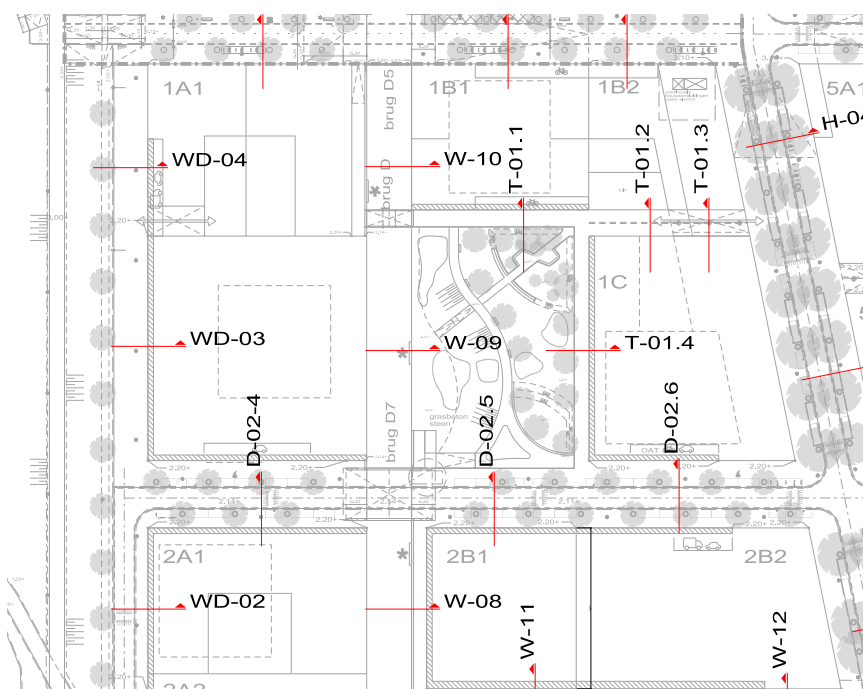
21 juni



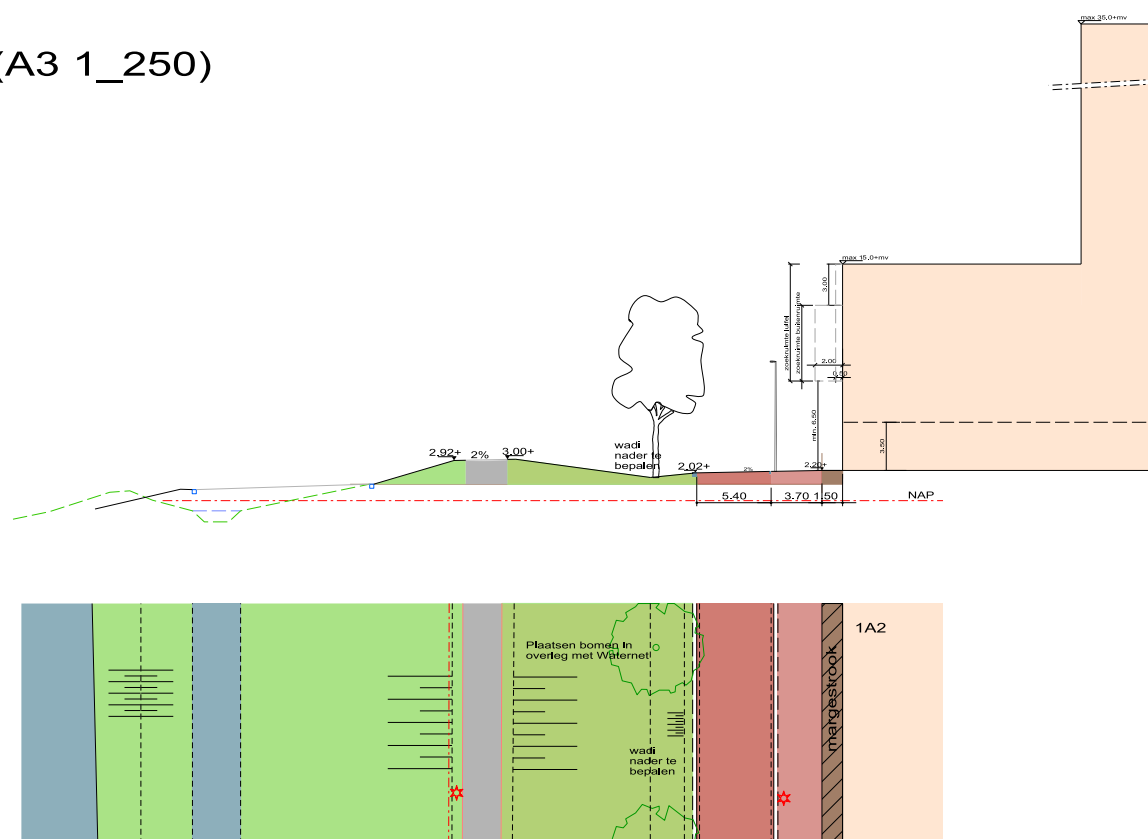
21 december



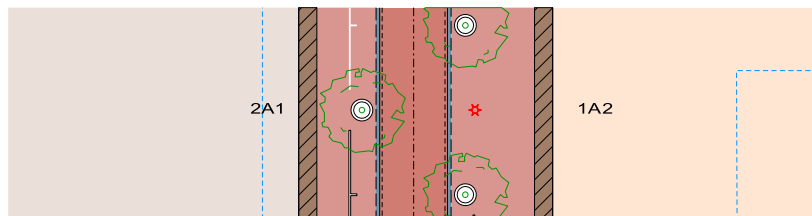
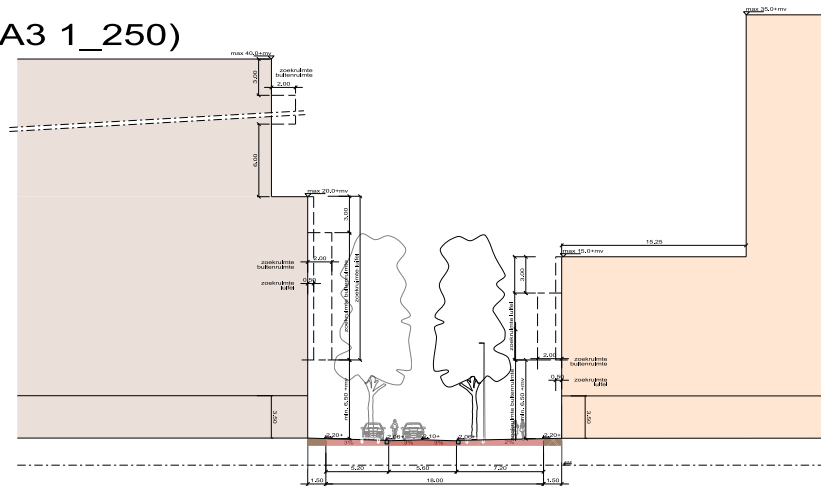
# 4 Openbare ruimte



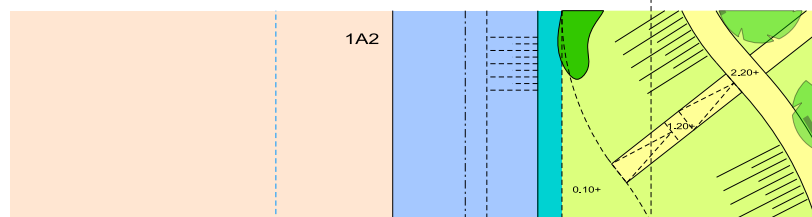
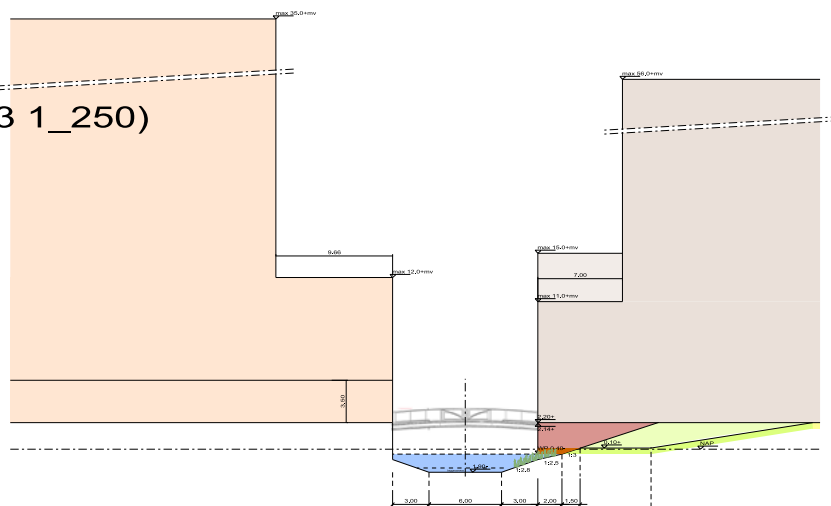
WD-03 (A3 1\_250)



D-02.4 (A3 1\_250)



W-09 (A3 1\_250)





# Gemeente Amsterdam

