



## Bouwenvelop

Herontwikkeling brandweerkazerne Pieter  
en resterend ontwikkelprogramma



## Inhoudsopgave

|                                                                  |           |
|------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Inhoudsopgave .....</b>                                       | <b>2</b>  |
| <b>1.   Gebiedscontext .....</b>                                 | <b>3</b>  |
| 1.1   Bestaande situatie .....                                   | 3         |
| 1.2   Ontwikkelingen in de omgeving .....                        | 4         |
| 1.3   Bereikbaarheid .....                                       | 4         |
| 1.4   Landschappelijk kader .....                                | 4         |
| 1.5   Stedenbouwkundig kader.....                                | 5         |
| 1.6   Groenstrook en relatie met het groen openbaar gebied ..... | 5         |
| 1.7   Architectonisch kader .....                                | 5         |
| 1.8   Programmatisch kader .....                                 | 5         |
| 1.9   Duurzaamheidskader.....                                    | 6         |
| 1.10   Juridisch-planologisch kader.....                         | 6         |
| 1.11   Relevante gemeentelijke beleidskaders .....               | 7         |
| <b>2.   Ambities opgave.....</b>                                 | <b>11</b> |
| 2.1   Ruimtelijke kwaliteit .....                                | 11        |
| 2.2   Programma .....                                            | 11        |
| 2.3   Duurzaamheid .....                                         | 12        |
| <b>3.   Kavelregels.....</b>                                     | <b>13</b> |
| 3.1   Basisinformatie kavel.....                                 | 13        |
| 3.2   Stedenbouw.....                                            | 13        |
| 3.3   Programma .....                                            | 16        |
| 3.4   Duurzaamheid .....                                         | 16        |
| 3.5   Openbare ruimte en omgeving.....                           | 17        |
| 3.6   Techniek.....                                              | 18        |
| <b>4.   Uitvoering .....</b>                                     | <b>19</b> |
| 4.1   Sloop- en realisatiefasering .....                         | 19        |
| 4.2   Tijdelijke situatie en continuïteit brandweezorg.....      | 22        |
| 4.3   Logistiek en bereikbaarheid.....                           | 22        |
| <b>5.   Ijpunten .....</b>                                       | <b>24</b> |
| 5.1   Mijlpalenplanning .....                                    | 24        |



## 1. Gebiedscontext

### 1.1 Bestaande situatie

#### Delflandpleinbuurt

De Delflandpleinbuurt ligt in Slotervaart (Nieuw-West), in de zogeheten ringzone. De buurt vormt een schakel tussen Nieuw-West en Oud-Zuid en sluit oostelijk aan op de Hoofddorppleinbuurt. De A10 West doorsnijdt de buurt en vormt een belangrijke stedenbouwkundige en mobiliteitskundige structuurdrager.

De buurt wordt gekenmerkt door een mix van oorspronkelijke bebouwing volgens het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) en recentere verdichtingsprojecten. De bebouwing bestaat uit middelhoogbouw met enkele hoogbouwaccenten. Rond het winkelplein staan twee oorspronkelijke hoogbouwschijven. Het programma in de buurt omvat een winkelcentrum, enkele kantoorfuncties, een “fashionstrip”, een basisschool, meerdere studentencomplexen en een opvangvoorziening voor dak- en thuislozen.

#### Brandweerkazerne Pieter (Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland)

Brandweerkazerne Pieter is gebouwd in 1972 en gelegen aan de Poeldijkstraat te Amsterdam. De huidige brandweerkazerne bestaat uit een hoofdgebouw, een binnenterrein en een bijgebouw. Samen beslaan deze volgens de openbare registers van het Kadaster circa 2.290 m<sup>2</sup>. De voorzieningen omvatten onder meer een remise met zes roldeuren, kantoorruimte, keuken, sportzaal, fitnessruimte, douches en slaapkamers. De oude slangentoren is niet meer in gebruik. Het bijgebouw wordt nog beperkt gebruikt voor trainingsdoeleinden, maar is technisch niet meer geschikt voor hergebruik en keert niet terug in de nieuwe situatie.

Op het binnenterrein worden onder meer voertuigen gereinigd, oefeningen met autowrakken uitgevoerd en staan containers voor het verwerken van chemicaliën en batterijen. De VrAA heeft een hoge urgentie voor een nieuwe, toekomstbestendige brandweerkazerne. Een beeld van huidige situatie is te zien op Figuur 1 en Figuur 2.



Figuur 1: Brandweerkazerne Pieter (luchtfoto)



Figuur 2: Huidige situatie Poeldijkstraat



## 1.2 Ontwikkelingen in de omgeving

Ten zuiden van de Delflandpleinbuurt vindt de komende jaren een grootschalige transformatie plaats in het Schinkelkwartier. Dit gebied zal een forse toename van bewoners en voorzieningen kennen, waaronder een nieuw winkelcentrum. Het Schinkelkwartier wordt over een periode van 25 jaar omgevormd tot een stadswijk met 11.000 nieuwe woningen. Een deel daarvan komt vlakbij de Delflandpleinbuurt. Circa 2.300 woningen komen naast de grenzende Henk Sneevlietweg die zal worden heringericht als stadsstraat. In het naastgelegen Schinkelhaven komen nog eens 1.950 woningen en ruimte voor 11.900 arbeidsplaatsen.

Daarnaast worden ontwikkelingen verwacht van De Nijs (o.a. een woontoren aan het winkelplein, mogelijk een parkeergarage en een supermarkt onder de A10) en vindt revitalisatie van het Delflandplein plaats. Deze projecten vergroten de dynamiek en de stedelijke potentie van het gebied rondom de kavel.

Bij de oneven kant van de Maassluisstraat, tussen het spoortalud en de Maassluisstraat komen ongeveer 515 nieuwe woningen. De nieuwe langwerpige gebouwen komen haaks op elkaar te staan. Deze gebouwen met torens komen ongeveer op dezelfde plek te staan als de huidige bebouwing. De extra woningen komen in torens bovenop de woongebouwen en vier extra (lage) gebouwen in de huidige binnentuinen. Op de begane grond komen ook ruimtes voor kleinschalige bedrijven of voorzieningen.

De gemeente investeert in de groene zone achter de nieuwbouw om deze bij de vernieuwing te betrekken. Door deze zone opnieuw in te richten als buurtpark en beter zichtbaar en bereikbaar te maken vanaf de Maassluisstraat, ontstaat er een aantrekkelijke groene ontmoetingsplek voor de buurt. Met dit buurtpark wordt een nieuwe schakel toegevoegd aan het Spoorpark Overtoomse Veld. De bouw vindt gefaseerd plaats en start aan de zuidkant. De sloopwerkzaamheden van het eerste blok starten naar verwachting eind 2028. De laatste woningen worden naar verwachting in 2034 opgeleverd.

Naast de Delflandlaan wordt het World Fashion Centre (WFC) gerenoveerd en uitgebreid met twee nieuwe torens, waarmee ongeveer 250 nieuwe woningen worden toegevoegd. De gemeente investeert in de herinrichting van de openbare ruimte.

## 1.3 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de Delflandpleinbuurt is goed. Autoverkeer bereikt de buurt via de A10 West en de Heemstedestraat–Plesmanlaan. De buurt wordt bediend door tram 2 en metrolijn 51 (Amsterdam CS–Isolatorweg). Station Lelylaan biedt regionale treinverbindingen.

Deze goede ontsluiting draagt bij aan een logische inpassing van een gemengd stedelijk programma met zowel publieke als woonfuncties. De buurt wordt omgeven door sterke ruimtelijke structuren:

- Noordzijde: Heemstedestraat–Plesmanlaan, met aan de noordzijde de Slotervaart en tramlijn 2 in de middenberm.
- Westzijde: talud van de spoorlijn Amsterdam Sloterdijk–Schiphol en de westelijke metrolijn.
- Zuidzijde: Vlaardingenlaan, een belangrijke oost–west verbinding voor auto- en fietsverkeer.
- Oostzijde: de Westlandgracht, als overgang richting de Hoofddorppleinbuurt.

## 1.4 Landschappelijk kader

De Delflandpleinbuurt valt niet binnen de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam. De taluds van A10 West vallen wel binnen de ecologische structuur van Amsterdam. Dit heeft echter geen invloed op de tender van de brandweerlocatie, omdat het buiten de invloedssfeer van het projectgebied ligt. Het heeft wel de voorkeur de straatprofielen in de buurt zo groen mogelijk in te richten, vanuit het oogpunt van klimaatadaptatie, het beperken van hittestress en het beperken van het areaal verharding. Rondom het gebouw wordt vandaar een zo groen mogelijke openbare ruimte voorzien, in aansluiting tot de situatie rondom het naastgelegen studentencomplex.



### 1.5 Stedenbouwkundig kader

De stedenbouwkundige context wordt gevormd door AUP-structuren, recente verdichting en de aanwezige hoogbouwtypologie. De herontwikkeling moet zich voegen binnen deze karakteristiek: een helder verkavelingspatroon met moderne stedelijke dichtheid. De locatie vraagt om een helder gebouw dat reageert op de schaal van de omgeving en de nabijheid van infrastructuur. Een heldere afleesbaarheid van de gebouwcontour, een collectieve uitstraling en een zorgvuldige architectonische detaillering zijn belangrijke aspecten voor het ontwerp van het bouwblok.

Het kavel is onderdeel van het centrumgebied van de Delflandpleinbuurt, gesitueerd op de hoek van de Voorburgstraat en Poeldijkstraat. Het centrumgebied van de Delflandpleinbuurt bestaat uit een winkelcentrum aan de westzijde van de A10 West. Daaromheen, ook aan de oostzijde van de A10 West, bevindt zich een menging van aanvullende voorzieningen en woningen.

Conform het vigerend omgevingsplan 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1e herziening - Hoefijzer deel 1' wordt langs de Voorburgstraat en Poeldijkstraat een stedelijke wand met een hogere bouwhoogte mogelijk gemaakt, inclusief een dubbellaagse plint. Op de hoek is een hoogteaccent voorzien dat bijdraagt aan de markering van het kruispunt. Richting het binnenterrein en de noordzijde wordt aangesloten op een lagere bouwschaal die past bij het aangrenzende openbaar gebied en het studentencomplex. Het omgevingsplan 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1e herziening - Hoefijzer deel 1' is gebaseerd op het stedenbouwkundig plan voor de Delflandpleinbuurt (Bijlage G) van rond de eeuwwisseling. Deze stedenbouwkundige visie is rond 2010 verlaten, maar het omgevingsplan is nog steeds geldig.

### 1.6 Groenstrook en relatie met het groen openbaar gebied

De gemeente heeft aan de noordzijde van de kavel de groenstrook (kadastrale aanduiding: STNO2-E-6755) verworven om in samenhang met

de overige openbare ruimte een groen openbaar (toegankelijk) gebied te realiseren tussen de Poeldijkstraat en de Rijswijkstraat, rondom het bestaande studentencomplex van de Key. Dit gebied wordt ingericht met groen, parkvoorzieningen en biedt de mogelijkheid woningen met voordeuren en ramen aan de erfgrans te realiseren, aan de noordzijde van de ontwikkelkavel. De grondgebonden woningen krijgen een compacte overgang van openbaar-privé, van 0,5 – 1,0 meter diepte op eigen terrein. Hierop is dan ruimte om bijvoorbeeld een tuinbankje te plaatsen. Het toevoegen van meer woningen (max. drie bouwlagen) aan dit groen in te richten gebied biedt extra kwaliteit aan het plan. Het is niet toegestaan om in dit groen in te richten gebied voorzieningen te realiseren ten behoeve van het parkeren van motorvoertuigen. Figuur 3: Inrichting openbaar gebied door gemeente Amsterdam (schetsontwerp ter illustratie) toont een indicatieve inrichting van de groenstrook. Aan deze afbeelding kunnen geen rechten worden ontleend.

### 1.7 Architectonisch kader

Het gebied kent een mix van bouwstijlen en schaalniveaus. Stedenbouwkundige en architectonische richtlijnen zullen worden ontleend aan bestaande gemeentelijke kaders, zoals het stedenbouwkundig beleid voor Nieuw-West en relevante welstandskaders (Beeldkwaliteitsplan Delflandplein/Staalmanpleinbuurt (2009)). De architectuur dient helder, stedelijk en zorgvuldig gedetailleerd te zijn.

### 1.8 Programmatisch kader

De herontwikkeling voorziet in een nieuwe brandweerkazerne, aangevuld met woningbouw, parkeervoorzieningen en commerciële voorzieningen/bedrijfsruimten in de plint.

De ontwikkeling biedt ruimte voor minimaal 100 en maximaal 150 woningen. Hiervan bestaat minimaal 80% uit middeldure huurwoningen en maximaal 20% uit vrije sector koopwoningen.



### 1.9 Duurzaamheidskader

De gemeente Amsterdam streeft er samen met haar bouwpartners naar om verantwoordelijkheid te nemen voor de leefbaarheid van de stad en de gezondheid van haar inwoners. Dit wordt gerealiseerd door te bouwen binnen planetaire grenzen. Hiervoor hanteert de gemeente Amsterdam de volgende duurzaamheidsthema's:

1. circulair gebouwde omgeving
2. duurzame energie en aardgasvrij
3. klimaatadaptatie
4. natuurinclusief bouwen
5. uitstootvrije mobiliteit en schone lucht
6. de gezonde stad

Meer informatie over de 6 duurzaamheidsthema's en bijbehorende eisen voor de ontwikkeling, inclusief het meest actuele beleid, zijn te vinden op de website duurzaam ontwikkelen van de gemeente Amsterdam ([link](#)). Inschrijvers dienen op de hoogte te zijn van de randvoorwaarden en de daarbij behorende bewijslast.

### 1.10 Juridisch-planologisch kader

Het perceel valt binnen het tijdelijke omgevingsplan van de gemeente Amsterdam, waarbij het voormalige bestemmingsplan 'Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1e herziening - Hoefijzer deel 1 (vastgesteld op 22-02-2012 – geheel onherroepelijk in werking van toepassing is). Het perceel heeft de bestemming 'gemengd-6' waardoor de aangewezen gronden bestemd zijn voor functies zoals wonen, dienstverlening, kantoor en maatschappelijke voorzieningen. Conform het omgevingsplan is de maximale bouwhoogte van het binnenterrein 7 m, met bouwvlakken van maximaal 20 m hoogte aan weerszijde en een maximaal toegestane bouwhoogte van 40 m op de hoek van de Poeldijkstraat en Voorburgstraat conform Figuur 4: Maximaal toegestane bouwhoogtes.

### Buitenplanse omgevingsplanactiviteit

Binnen het omgevingsplan zijn onder voorwaarden bepaalde afwijkingen mogelijk. Daarbij wordt verwacht dat goed wordt onderbouwd hoe deze bijdragen aan de gestelde ambities. Denk bijvoorbeeld aan een iets hogere bouwhoogte ten gunste van de duurzaamheidsambities, of het deels laten uitkragen van balkons ten gunste van de ruimtelijke kwaliteitsambities. De gemeente beoordeelt deze afwijkingen, met advies van het projectteam. De ontwikkelende partij is verantwoordelijk voor een goede onderbouwing. Indien daar in het daarop volgende ontwerpproces sprake van zou zijn dan is dat voor rekening en risico voor de ontwikkelende partij.

### Buitenplanse omgevingsplanactiviteit: bouwhoogte noordzijde

Om meer woningen mogelijk te maken is met de gemeente Amsterdam een verhoging van de bouwhoogte van 7 m tot 10 m overeengekomen aan de noordzijde van de ontwikkelkavel. Hiervoor dient een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit te worden aangevraagd.

### Buitenplanse omgevingsplanactiviteit: parkeren

In het oude bestemmingsplan staan achterhaalde parkeernormen van 0,7 tot 1,25 parkeerplaatsen per woning. De gemeente heeft inmiddels aangepaste parkeernormen die kunnen worden toegepast (Nota parkeernormen auto, Nota parkeernormen fiets en scooter en bouwbrief 2015-130). Onder de Omgevingswet moet hiervoor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit worden aangevraagd. Het al dan niet aanvragen hiervan is de verantwoordelijkheid van de Opdrachtnemer en komt dus voor diens rekening en risico. Let op: aan de selectieleidraad kunnen geen rechten worden ontleend ten aanzien van het al dan niet verkrijgen van de omgevingsvergunning voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit en/of medewerking van enig bevoegd gezag hiervoor.

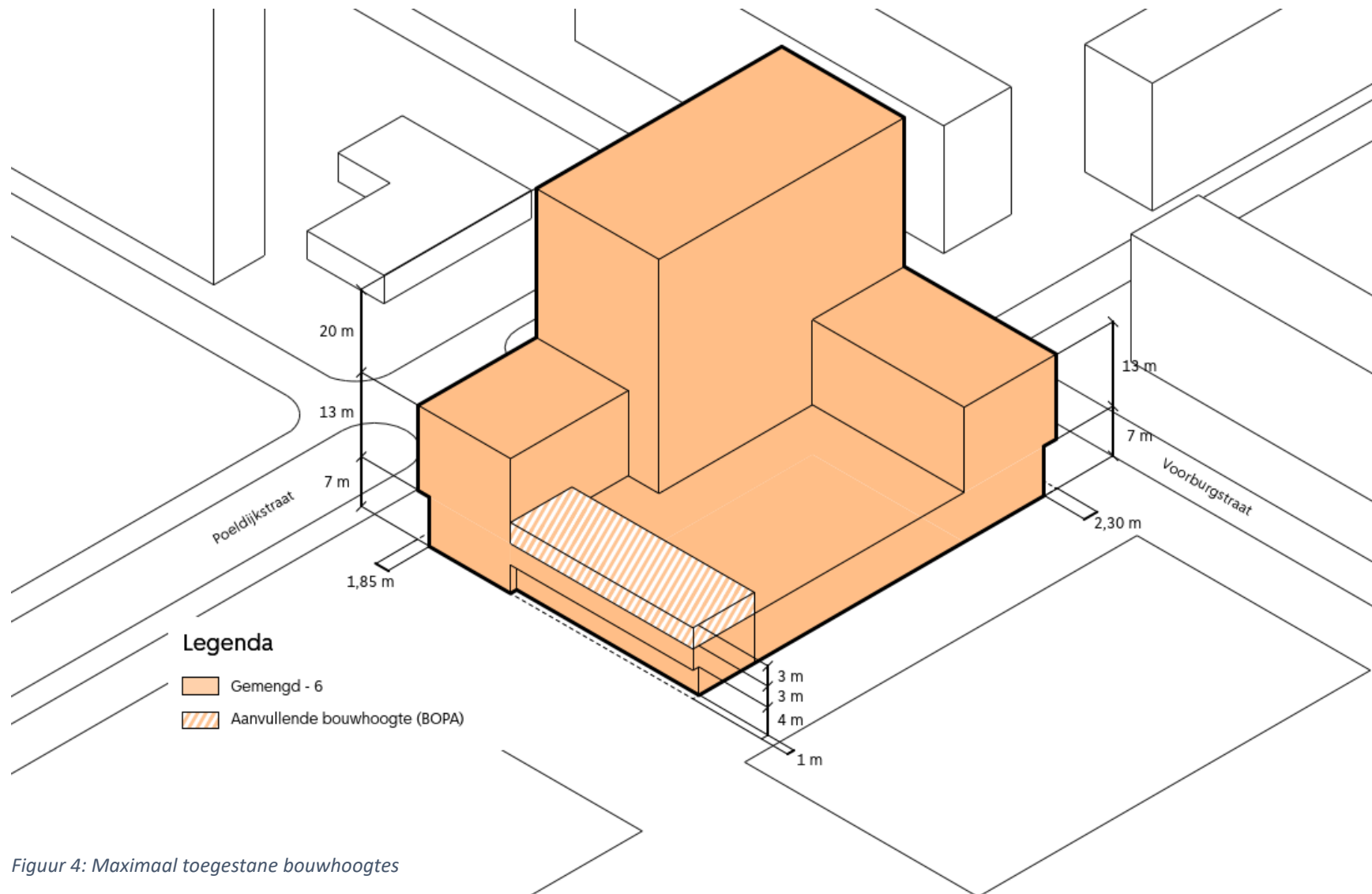


### 1.11 Relevante gemeentelijke beleidskaders

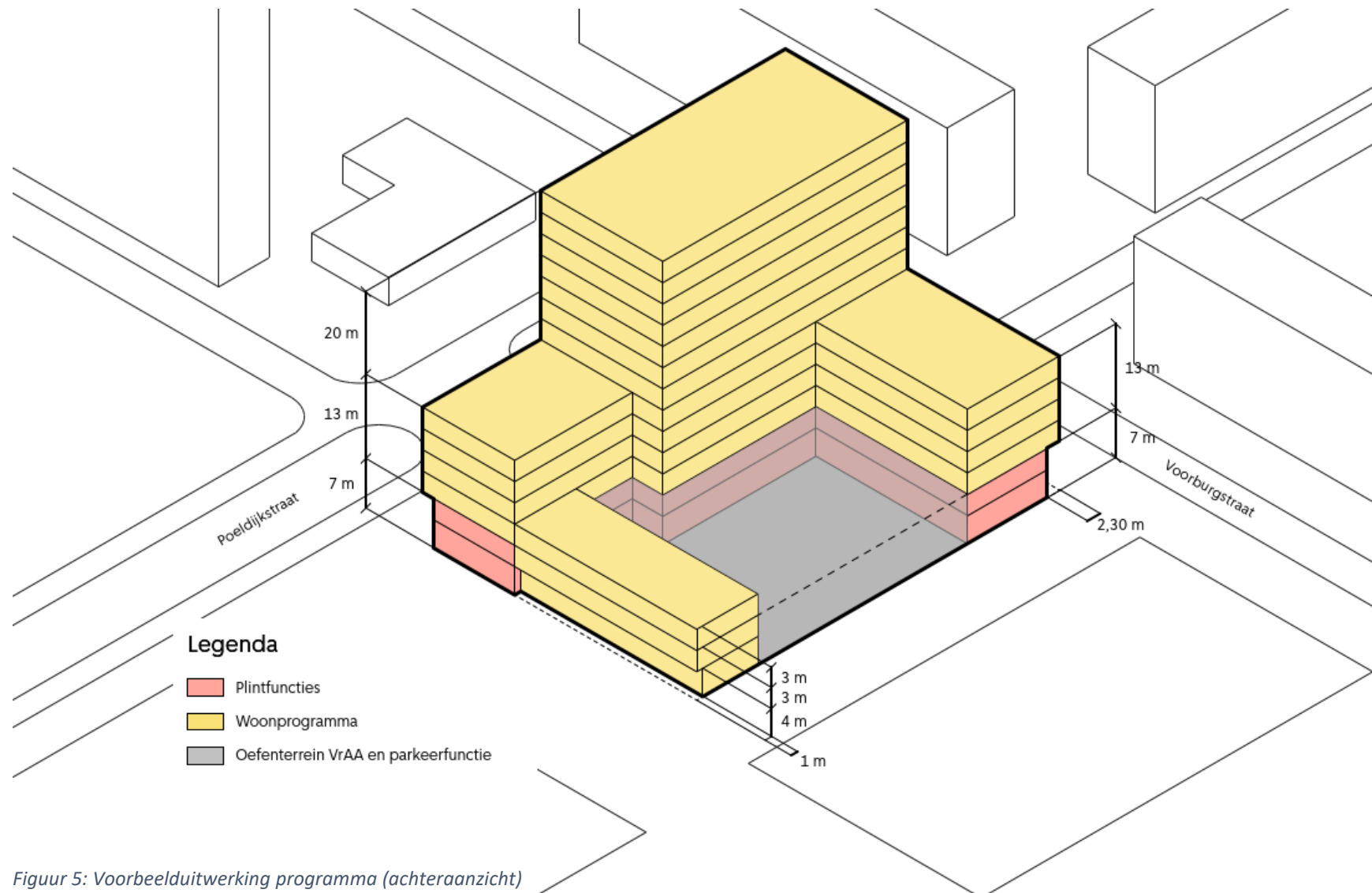
- Omgevingsvisie Amsterdam 2050
- Hoogbouwvisie
- Woonagenda/Woningbouwplan 2022-2028
- Groenvisie 2020-2050
- Gebiedsopgave Delflandplein
- Bedrijvenstrategie 2020-2030
- Welstand en beeldkwaliteitskader
- Parkeernorm (auto, fiets en scooter)
- Beleidsregels voor de realisatie van middenhuur Amsterdam ([link](#))
- Gemeentelijk waterbeleid
- Gemeentelijk afvalbeleid
- Duurzaamheid (gemeente Amsterdam)
- Bomenverordening 2014
- Natuurinclusief bouwen (puntentelling)
- Participatieverordening. Participatie is geen onderdeel van de gunningscriteria en daarom geldt hiervoor alleen het standaard beleid van de Gemeente Amsterdam. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning zal beoordeeld worden of de participatie toereikend was om te voldoen aan het beleid. Deze toetsing zal plaatsvinden op basis van het VTH beleid Fysieke Leefomgeving 2024 ([link](#)). Praktische informatie over het participatiebeleid is te vinden in de participatiehandreiking ([link](#)) van de gemeente Amsterdam.
- Algemeen beleid:
  - Basisveiligheidsniveau klimaatbestendige Nieuwbouw
  - Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (Doel is de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 95% terugdringen in 2050 ten opzichte van 1990 en de stad vóór 2040 volledig aardgasvrij maken. De inzet van de gemeente richt zich op de volgende vijf thema's:
    - gebouwde omgeving
    - mobiliteit
    - elektriciteit
    - industrie
    - haven



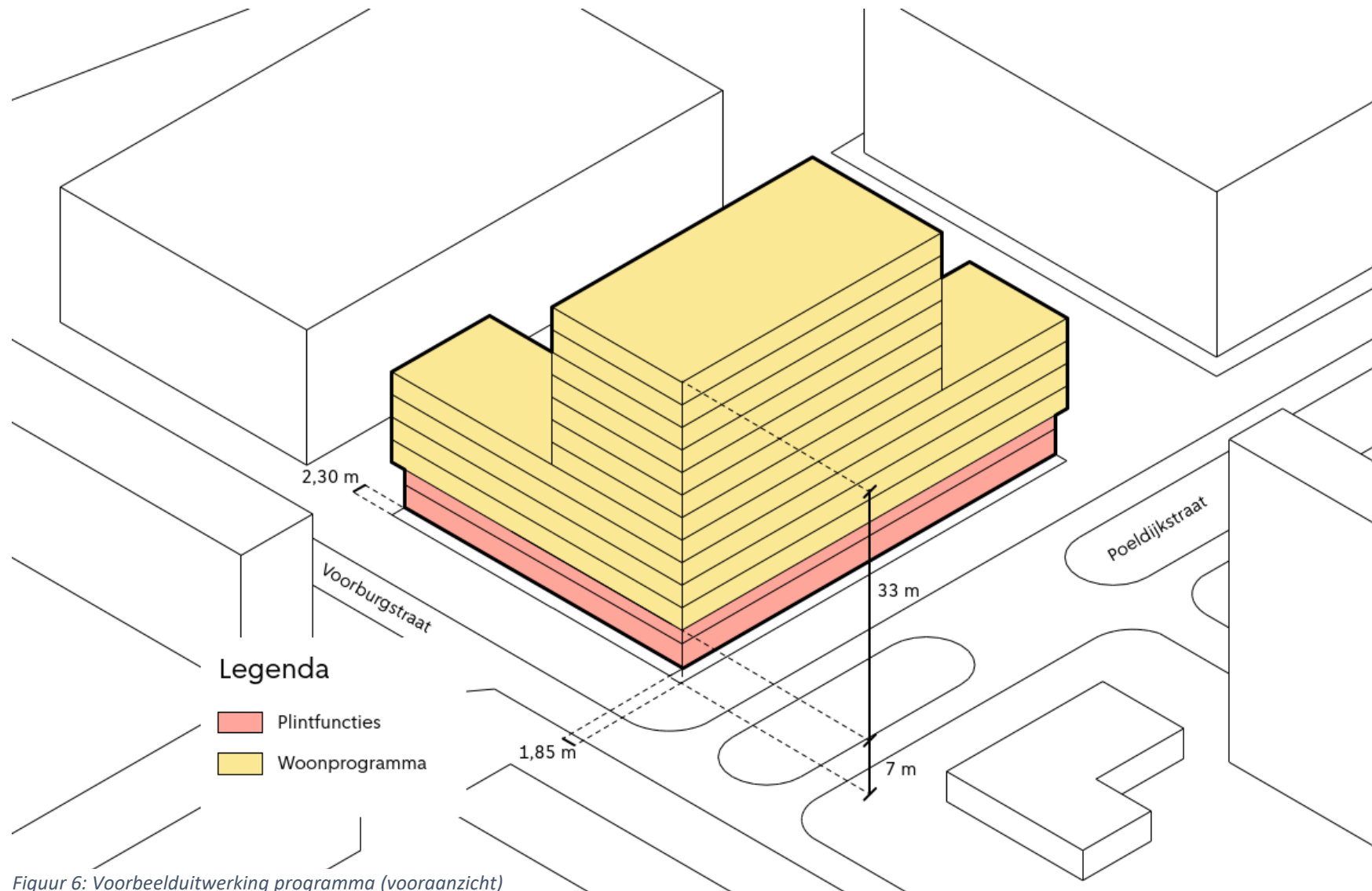
*Figuur 3: Inrichting openbaar gebied door gemeente Amsterdam (schetsontwerp ter illustratie)*



Figuur 4: Maximaal toegestane bouwhoogtes



Figuur 5: Voorbeelduitwerking programma (achteraanzicht)



Figuur 6: Voorbeelduitwerking programma (vooraanzicht)



## 2. Ambities opgave

Dit hoofdstuk beschrijft de opgave en bijbehorende ambities voor de tender. Marktpartijen worden uitgedaagd om in hun inschrijving op hoogwaardige wijze invulling te geven aan de volgende ruimtelijke, programmatische en duurzame doelstellingen.

### 2.1 Ruimtelijke kwaliteit

#### 2.1.1 Ambitie 1 – Een samenhangend stedelijk bouwblok met hedendaagse, gelaagde architectuur

De ontwikkeling vormt één coherent geheel waarin stedenbouw, architectuur, programma, groen en duurzaamheid elkaar versterken. De nieuwbouw sluit aan op het stedelijke weefsel van de buurt en bouwt verder op de karakteristiek van middelhoogbouw met zorgvuldig geplaatste accenten. Het gebouw heeft een overkoepelende, op zichzelf staande architectuur. Binnen deze architectuur worden (nuance)verschillen aangemoedigd om de architectuur een bepaalde rijkheid en gelaagdheid te geven, wat op de verschillende schalen tot uiting komt.

De inrichting van de openbare ruimte zorgt voor de samenhang in de buurt, terwijl de nieuwbouw zich voegt in een buurt met vergelijkbare moderne hedendaagse bouwblokken met een verschillende architectonische signatuur. De nieuwe brandweerkazerne vormt daarbij een herkenbaar en publiekelijk ankerpunt in de Delflandpleinbuurt en straalt een dynamiek van een 24/7 operationele hulpdienst uit. De brandweerkazerne en de andere programmaonderdelen worden een vanzelfsprekend onderdeel van het ontwerp.

#### 2.1.2 Ambitie 2 – Hoogwaardige en actieve dubbellaagse plint

De Delflandpleinbuurt kent een relatief hoge dichtheid en sociaal kwetsbare doelgroepen. Overgangen tussen gebouw en straat zijn daarom essentieel voor sociale veiligheid en leefbaarheid. De architectonisch gearticuleerde dubbellaagse plinten met een hoogte van 7 m vormen een belangrijk kenmerk van de buurt en dragen bij aan

levendigheid, veiligheid en een aantrekkelijke straatbeleving. De plint wordt architectonisch vriendelijk en verfijnd vormgegeven. In de nieuwe ontwikkeling wordt op beide straatzijden een dubbellaagse, hoogwaardige plint gerealiseerd, bij voorkeur gevuld met maatschappelijke functies, commerciële voorzieningen, bedrijfsruimtes (ambitie 5 m<sup>2</sup> bvo bedrijfsruimte per toegevoegde woning) of wijkgerichte functies die de openbare ruimte activeren. Een activerende niet-woonfunctie in de plint is met name gewenst op de hoek van de Voorburgstraat en de Poeldijkstraat. Trafo's, technische ruimtes, afvalverzameling en stallingsfuncties als (fiets)parkeren zijn gesitueerd op logische plekken in het bouwblok, zodat de plint zo veel mogelijk kan worden geactiveerd en een levendige uitstraling krijgt.

### 2.2 Programma

#### 2.2.1 Ambitie 3 – Divers en toekomstbestendig woningprogramma met hoge woonkwaliteit en meerwaarde voor de buurt

Er wordt gestreefd naar kwalitatieve hoogwaardige woningplattegronden, met aanvullend functioneel goede en ruime buitenruimtes. Daarnaast wordt er gestreefd naar royale gemeenschappelijke entrees en galerijen. De variatie in de woningplattegronden maakt het mogelijk verschillende doelgroepen aan te spreken en te bereiken. De ontwikkeling draagt bij aan een meer evenwichtige woningvoorraad in de buurt door toevoeging van woningen in het middeldure huur- en vrije sector koopsegment, met nadruk op minimaal 3-kamerwoningen van woningen groter dan 50 m<sup>2</sup> GBO. Hiermee wordt de doorstroming binnen de wijk bevorderd, de woonduur verlengd en de buurtbinding versterkt.

#### 2.2.2 Ambitie 4 – Borging van leefbaarheid en woonkwaliteit bij de combinatie van brandweerkazerne en woningen

De ontwikkeling combineert een brandweerkazerne met woningbouw, waarbij een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en een (verkeers-)veilige, aangename leefomgeving voor bewoners en gebruikers essentieel zijn. De nieuwbouw levert zowel een optimaal functionerende



brandweerkazerne en plintprogramma, als een kwalitatief hoogwaardige woonomgeving. Het woonprogramma biedt een prettig leefklimaat met aandacht voor privacy, geluid en zonlicht. Sociale veiligheid, levendigheid en buurtvertrouwen worden versterkt, terwijl hinder voor bewoners en passanten wordt geminimaliseerd door doordachte situering, zonering en plattegrond van de brandweerkazerne. Slimme positionering van functies van het brandweerprogramma waarborgen zowel de operationele uitrukroutes als een prettige woonomgeving. Het verhoogde binnenterrein ten behoeve van het woonmilieu van de appartementen is qua materialisering, groeninrichting en ecologie kwalitatief hoogwaardig ingericht. Het verhoogde groene binnenhof is een oase van rust en levert een grote bijdrage aan het collectieve woonmilieu van de appartementen.

## **2.3 Duurzaamheid**

### **2.3.1 Ambitie 5 – Duurzame en toekomstbestendige ontwikkeling**

Aanvullend op de duurzaamheidsrandvoorwaarden (zie 1.9) streven de gemeente Amsterdam en de VvAA verdergaande duurzaamheidsambities na. De nieuwe brandweerkazerne Pieter, het woonprogramma en de voorzieningen worden ontwikkeld als toekomstbestendige, energie-efficiënte en circulaire gebouwen dat de maatschappelijke voorbeeldfunctie van de gemeente Amsterdam en de VvAA zichtbaar belichaamt. Duurzaamheid is daarmee integraal onderdeel van ontwerp, uitvoering en beheer.

#### Sub-ambitie 5.1: Energie-efficiëntie

De gebouwen hebben een toekomstbestendig energieconcept, optimale daglichttoetreding, passieve warmte-koude strategieën, betrouwbare duurzame installaties, efficiënt gebruik en lage onderhoudslasten.

#### Sub-ambitie 5.2: Circulaire principes

Er wordt gestreefd naar de toepassing van hernieuwbare of hergebruikte materialen, demontabele constructies en minimale milieu-impact over de levenscyclus. Het ontwerp draagt bij aan CO<sub>2</sub>-reductie en past circulaire

principes toe in materiaal en constructie waarmee de gebouwen wendbaar zijn voor toekomstige aanpassingen.

#### Sub-ambitie 5.3: Klimaatadaptatie en natuur inclusieve maatregelen

Het ontwerp dient maatregelen te treffen tegen hitte, wateroverlast, droogte en natuur inclusieve maatregelen die functioneel én betekenisvol zijn.



### 3. Kavelregels

Dit hoofdstuk gaat in op de randvoorwaarden van het ontwikkelperceel en de uitgangspunten waaraan de ontwikkeling dient te voldoen.

#### 3.1 Basisinformatie kavel

##### 3.1.1 Type ontwikkeling

Gemengd stedelijk blok bestaande uit:

- brandweerkazerne inclusief buiten-/oefenruimte voor de VrAA;
- gestapelde woningbouw;
- plint met maatschappelijke/commerciële functies/bedrijfsruimtes;
- grondgebonden woningen aan de noordzijde;
- parkeervoorzieningen;
- terreininrichting.

##### 3.1.2 Kavelgrootte (uitgeefbaar)

- Totaal uitgeefbaar (inclusief overstekken): 46,25 m x 59,36 m = 2.745 m<sup>2</sup>;
- huidig erfpachtperceel met kadastrale aanduiding: STN02-E-3704 = 2.334 m<sup>2</sup>.

Voor een weergave van de coördinatentekening, het bouwvlak, uitgeefbaar gebied en het plangebied wordt verwezen naar Figuur 7: Plankaart. De coördinatentekening en het plangebied zijn te vinden als Bijlage A: Coördinaten tekening en plangebied en tevens als .dwg op coördinaten.

##### 3.1.3 Footprint / bebouwingsoppervlak

Maximale footprint: 2.501 m<sup>2</sup>.

De maximale footprint bestaat uit de plint en het binnenterrein en is gemeten zonder de groene margezone aan de noordzijde (1 m) en de overkraging aan de oost- en zuidzijde (1,85 m en 2,30 m).

#### 3.2 Stedenbouw

##### 3.2.1 Bouwhoogten en massaopbouw

De ontwikkeling kent variërende bouwhoogten van 7 m tot 40 m:

- binnenterrein: maximaal 7 m;
- randen: maximaal 20 m;
- hoekaccent Poeldijkstraat/Voorburgstraat: maximaal 40 m;
- massaopbouw volgt de buurtkarakteristiek: stedelijke bouwblokken (circa 20 m) met incidentele accenten (circa 40 m).

Voor een weergave van de maximaal toegestane bouwhoogtes wordt verwezen naar Figuur 7: Plankaart.

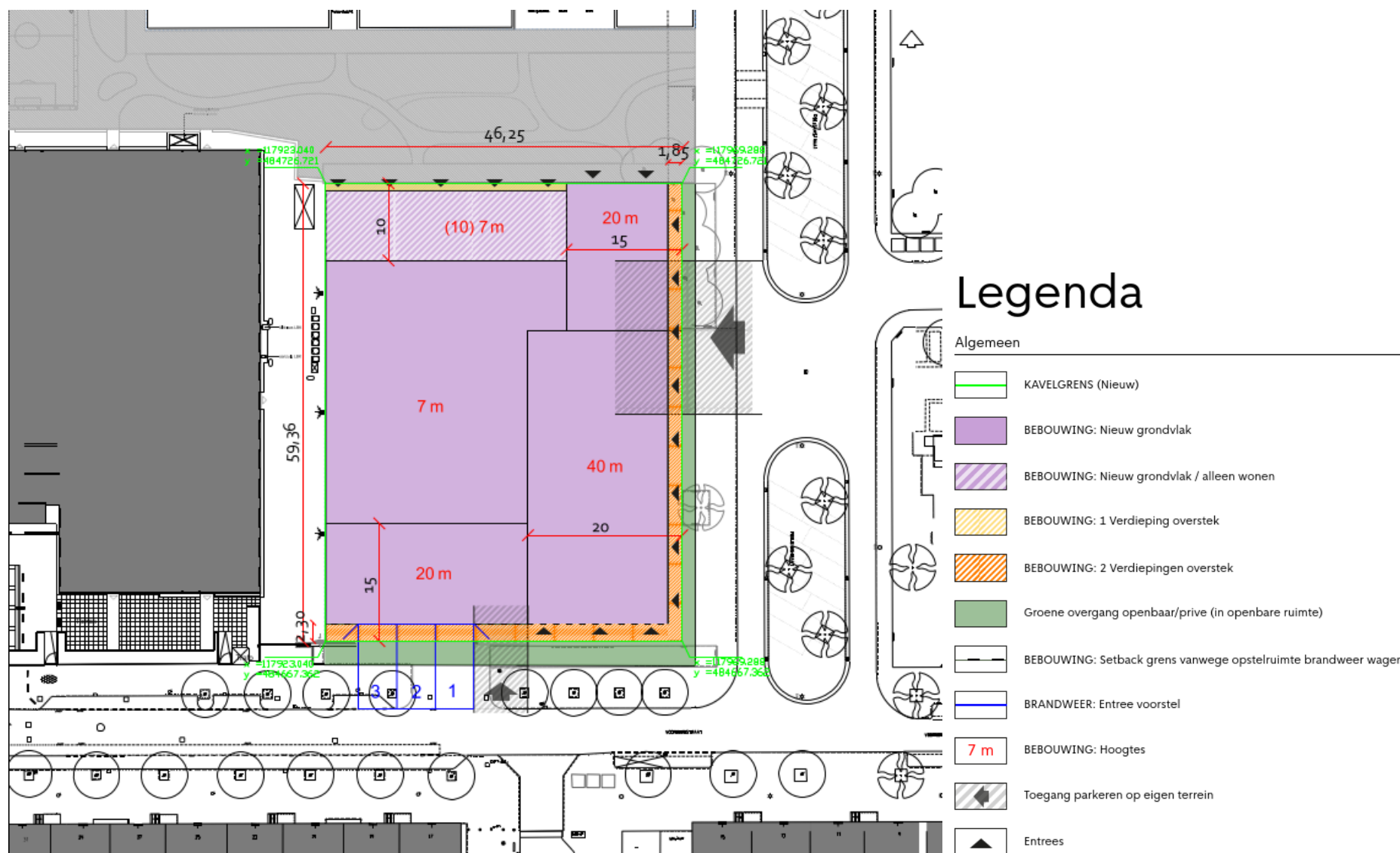
##### 3.2.2 Rooilijnen en plint

- Dubbellaagse plint aan beide straatzijden, conform Beeldkwaliteitsplan Delflandplein/Staalmanpleinbuurt (2009).
- Aan drie van de vier zijdes springt de plint terug uit de rooilijn van het hoofdvolume, zie daarvoor Figuur 5: Voorbeelduitwerking programma (achteraanzicht) en Figuur 6: Voorbeelduitwerking programma (vooraanzicht). Aan de oost- en zuidzijde is dat twee verdiepingen (afstand van 1,85 m en 2,30 m), aan de noordzijde is dat een verdieping (afstand van 1,0 m). Gemeente staat open voor afwijkingen, mits dit tot een verbetering leidt van de architectonische kwaliteit van de plint (variatie, menselijke maat, parcellering, interactie privé en openbaar).

Voor een weergave van de rooilijnen wordt verwezen naar Figuur 7: Plankaart.

##### 3.2.3 Noordzijde en parkoriëntatie

- Aan de noordzijde sluit het plan aan op het door de gemeente verworven openbaar groengebied (uitwerking conform 1.6 Groenstrook en relatie met het groen openbaar gebied).
- Hier zijn grondgebonden woningen toegestaan:
  - maximaal 3 bouwlagen (circa 10 m);
  - compacte margestroken 0,5 – 1,0 m;
  - voordeuren/ramen aan erfgrans voor sociale veiligheid ("ogen op de straat" principe).



Figuur 7: Plankaart



### 3.2.4 Positionering brandweerkazerne en ontsluiting remise

De nieuwe brandweerkazerne Pieter inclusief de uitrit van de remise wordt verplaatst van de Poeldijkstraat naar de Voorburgstraat. In afstemming met de gemeente Amsterdam is een mobiliteitstoets uitgevoerd voor de nieuwe positionering van de brandweerkazerne aan de Voorburgstraat. Uit de mobiliteitstoets is gebleken dat een positionering van de nieuwe brandweerkazerne aan de Voorburgstraat mogelijk is, onder de volgende randvoorwaarden voor de remise en voorliggende opstelplaats:

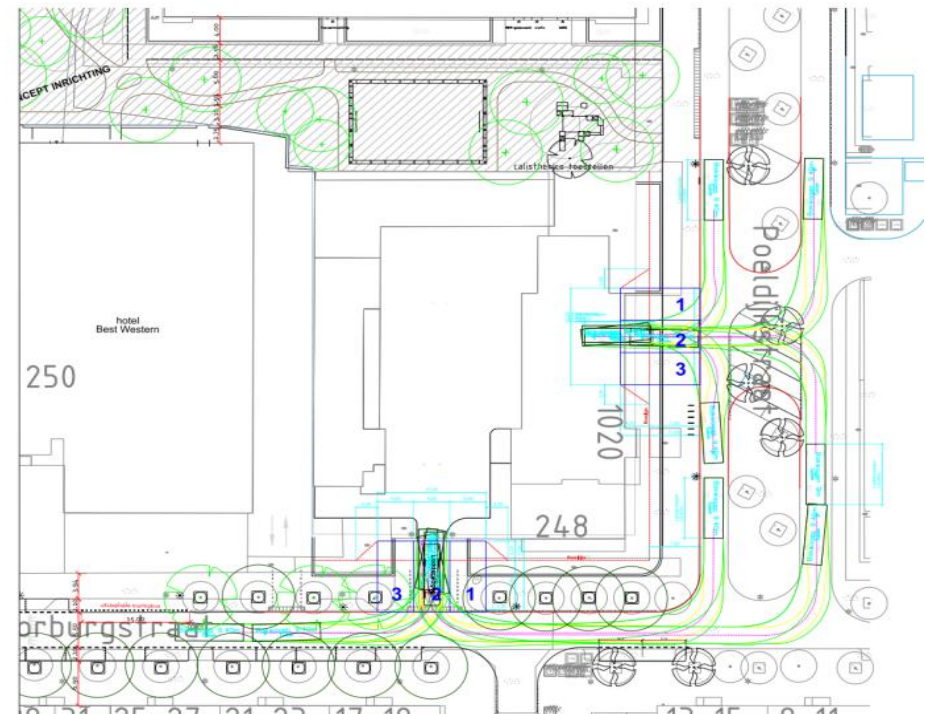
- Diepte van de inrit is 11 m: bestaande uit 9,5 m lengte voor de ladderwagen, 0,5 m schrikruimte tussen de achterkant van de ladderwagen en de garagepoort en 1 m loopruimte aan de voorzijde van het voertuig.
- 8m afstand tussen de bandenlijn van de rijweg en de rooilijn van het perceel.
- 2 m setback van de garagepoorten ten opzichte van de rooilijn.
- Minimaal 2m onbebouwde zone tussen de inrit en de plint waarop geanticipeerd wordt op de verkeersveiligheid tussen lopende passanten op de stoep en uitrijdende brandweervoertuigen.
- Vanuit functionaliteit van de inrit geniet het de voorkeur om de inrit min of meer tegenover de Honselersdijkstraat te positioneren vanwege vereenvoudigde draaicirkels.
- Aanvullende maatregelen die de omgeving attent maken op uitrijdende brandweervoertuigen (licht en/of geluidsmaatregelen).
- Contouren van de inrit worden met belijning (witte bestrating) geaccentueerd.
- Er worden bij de inrit van de brandweerkazerne geen inritbanden toegepast maar een verlaagd (doorlopend) trottoirband.
- Bomen Effect Analyse (BEA) op aanwezige bomen nader uit te voeren.

Figuur 8: Rijcurve-onderzoek illustreert de uitgevoerde rijcurve-onderzoek en concludeert dat een positionering aan de Voorburgstraat voor de Vraa geen uitrukbelemmeringen zal veroorzaken. Voor een uitgebreidere toelichting op de mobiliteitstoets wordt verwezen naar Bijlage B: Verkeerskundige toets uitrit brandweerkazerne remise. Voor een verdere

toelichting op het verplaatsen van de brandweerkazerne naar de Voorburgstraat wordt verwezen naar Hoofdstuk 4 Uitvoering.

### 3.2.5 Parkeerdek met hoogwaardig groene afwerking

Bij het niet ondergronds realiseren van een parkeervoorziening dient een verhoogd parkeerdek boven de te realiseren parkeervoorziening gerealiseerd te worden inclusief een hoogwaardig groene inrichting – bij het realiseren van een groen dek dient goed rekening te worden gehouden met de daglichttoetreding van aangelegene programma.



Figuur 8: Rijcurve-onderzoek



### 3.3 Programma

#### 3.3.1 Woonprogramma

Om een meer evenwichtige samenstelling van de wijk te bewerkstelligen, staat de gemeente Amsterdam via een afwijkingsbesluit toe dat bij de herontwikkeling een woningverdeling wordt toegepast van:

- minimaal 80% middeldure huur;
- maximaal 20% vrije sector koop.

Oppervlakte:

- middeldure huur: gemiddeld  $\geq 50 \text{ m}^2$  GBO, min.  $40 \text{ m}^2$  GBO;
- vrije sector: gemiddeld  $\geq 65 \text{ m}^2$  GBO.

De ontwikkeling staat een minimaal en maximaal aantal woningen toe van respectievelijk 100 en 150.

#### 3.3.2 Kwalitatieve randvoorwaarden

- Alle woningen zijn dubbelzijdig georiënteerd en kunnen natuurlijk worden geventileerd.
- Met inachtneming van de brandweerkazerne, potentieel in pandig geluidsoverlast ten gevolge van de brandweerkazerne en de nabijgelegen A10, beschikken woningen over een stille zijde.
- Het ontwerp van de brandweerkazerne als integraal onderdeel van het bouwblok waarborgt een goede daglichttoetreding in het binnenhof en programma in de plint.

#### 3.3.3 Brandweerkazerne

- Volledige brandweerkazerne: circa  $1.234 \text{ m}^2$  FNO (excl. verkeersruimten).
- Buitenruimte voor specialistische hulpverleningstrainingen en -oefeningen: circa  $400 \text{ m}^2$  (minimaal  $26 \times 14 \text{ m}$  of  $19 \times 23 \text{ m}$ ), overdekt met een minimale vrije hoogte van 6m. Er wordt expliciet niet geoefend met giftige/gevaarlijke stoffen, schuim en/of vuur.
- Parkeren: 13 parkeerplaatsen + 2 bezoekersparkeerplaatsen.
- Rijwielstalling.

- Opstelplaats voorzijde remise (gedeeltelijk openbaar gebied).
- Uitruk- en oefenlogistiek brandweerkazerne gescheiden van woon en bezoekers parkeren.

Voor het volledige programma van eisen van de VrAA wordt verwezen naar de selectieleidraad en bijgevoegde Bijlage 4: Integraal programma van eisen brandweerkazerne Pieter.

#### 3.3.4 Plint en bedrijvigheid

- Dubbellaagse architectonisch gearticuleerde plint (twee bouwlagen of een dubbele bouwhoogte) met maatschappelijke-, commerciële-, bedrijfsruimtefuncties en/of grondgebonden woningen.
- Actieve plint: Nadrukkelijk geen slaapkamers aan de straatzijde op de begane grond. Techniek en fiets parkeren zó integreren dat de plintkwaliteit niet wordt verstoord (aan het zicht onttrekken en gevelkwaliteit gelijkwaardig afwerken).

#### 3.3.5 Auto, fiets en scooter parkeren

- VrAA: 15 autoparkeerplaatsen (bij volledige bezetting tijdens dienstwissels) op eigen terrein voor de brandweerkazerne.
- Autoparkeren conform gemeentelijke normen.
- Fiets en scooter parkeren conform gemeentelijke normen.

### 3.4 Duurzaamheid

#### 3.4.1 Circulair gebouwde omgeving

##### Milieuprestatie Gebouwen (MPG)

- De Milieuprestatie Gebouwen (MPG) is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht.
- Ontwerp woongebouwen en kantoorgebouwen zodanig dat ze kunnen voldoen aan de landelijke normen.

##### Gebruik FSC-gecertificeerd hout

Gebruik hout dat afkomstig is uit duurzaam beheerde bossen met FSC certificaat.



### 3.4.2 Duurzame energie en aardgasvrij

#### Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG)

Alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, moet voldoen aan de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG).

### 3.4.3 Klimaatadaptatie

#### Regenwaterbestendig ontwikkelen van gebouwen

Om wateroverlast en waterschade bij extreme regenbuien tegen te gaan, wordt bij nieuwe bouwwerken verplicht het hemelwater op eigen perceel te bergen. Daarbij moet minimaal 60 liter hemelwater worden opgevangen per vierkante meter bebouwd oppervlak. En moet deze hoeveelheid hemelwater binnen 60 uur weer worden afgevoerd met een maximum lozing op het riool van 1 liter per vierkante meter bebouwd oppervlak. Uitzonderingen zijn gemaakt voor regenwatergebruiksystemen, centraal bestuurd systemen en vergunningsvrije bouwwerken met een groen dak. Met een regenwatergebruikstelsel wordt regenwater opgevangen. Dit water kan gebruikt worden voor wasmachine, wc en tuin.

### 3.4.4 Natuurinclusief bouwen

#### Puntensysteem

Ontwikkende partij dient te voldoen aan de drempelwaarde van 30 punten uit het Puntensysteem natuurinclusief bouwen conform Bijlage C: Puntensysteem natuurinclusief bouwen versie 2024.

### 3.4.5 Uitstootvrije mobiliteit en schone lucht

#### Auto-, fietsgebruik en geen gevoelige bestemmingen nabij drukke wegen

- Autogebruik wordt beperkt en fietsgebruik wordt gestimuleerd via de parkeer- en fietsnormeringen.
- Op grond van de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam is het verboden om gevoelige bestemmingen, zoals basis- en middelbare scholen, kinderopvang, en verzorgingstehuizen te bouwen langs drukke wegen (rijkswegen en provinciale wegen, en

gemeentelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal).

Een totaaloverzicht en uitgebreidere toelichting van de duurzaamheidsrandvoorwaarden zijn te vinden op de website duurzaam ontwikkelen van de gemeente Amsterdam ([link](#)).

### 3.4.6 Brandweerkazerne

- GPR gebouw  $\geq 7$ .
- BENG (minimaal geldende eisen).

## 3.5 Openbare ruimte en omgeving

### 3.5.1 Aansluiting op openbare ruimte

- Het gebouw krijgt aan de zijde van de Poeldijkstraat en de Voorburgstraat een groene overgang openbaar-privé. De erfgrans sluit aan op de hoofdmassa van het bouwvolume, waardoor er voor de setback van de tweelaagse plint een verhardingszone op eigen terrein ontstaat, onder de uitkragende hoofdmassa.
- In het openbaar gebied wordt aansluitend op het trottoir een groene overgangzone in de openbare ruimte ontworpen. Aan de Poeldijkstraat is dit in lijn met de overgang openbaar-privé van het naastgelegen studentencomplex.

### 3.5.2 Groene overgangen openbaar – privé aan de beide straatzijdes

In het openbaar gebied, aansluitend aan de kavelgrenzen, worden in de openbare ruimte groenzones aangelegd. Dit zorgt voor een kwaliteitsimpuls in de encroachment zones, aansluitend op de tweelaagse plinten en entrees aan de straatzijde.

### 3.5.3 Geluid

- Toetsing aan geldende geluidnormen. Ontwikkelaar dient rekening te houden met de nabij gelegen A10 en de operationele kazerneactiviteiten.



- Woonfunctie: aantoonbaar aanvaardbaar geluidniveau via bouwkundig/stedenbouwkundig pakket (stille zijde, plattegrondlogica en gevelopbouw).
- Kazernefunctie: productie binnen geldende kaders; situering/afscherming oefenruimte en installaties zó dat woonkwaliteit geborgd blijft.

### 3.5.4 Luchtkwaliteit

Voldoen aan normen (bouw- en gebruiksfase); geen verslechtering lokale luchtkwaliteit; zonering van verblijfsfuncties ten opzichte van mobiliteitsstromen.

### 3.5.5 Externe veiligheid

Toets aan groepsrisico; in beeld brengen relevante risicobronnen (transport gevaarlijke stoffen, risicovolle inrichtingen); mitigerende maatregelen indien nodig.

## 3.6 Techniek

- Nutsbedrijven
  - Vanwege beperkte capaciteit op het stroomnet wordt in Amsterdam gewerkt aan nieuwe regels voor het aanvragen van een stroomaansluiting. Hoe deze regels er precies uit komen te zien is nog niet helemaal uitgewerkt. Wel is het duidelijk dat capaciteit zo snel mogelijk moet worden aangevraagd om zekerheid te hebben dat er bij oplevering stroom beschikbaar zal zijn. Het laatste nieuws hierover staat op de website van de Gemeente Amsterdam: Reserveer nu stroomcapaciteit voor woningbouwprojecten | Gemeente Amsterdam ([link](#)). Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar Bijlage D: Artikel Netcongestie gemeente Amsterdam (d.d. maart 2026)
- Afval
  - Conform gemeentelijk beleid. Afvalcontainers ten behoeve van woningen worden in de openbare ruimte gesitueerd. De

exacte locatie wordt nader bepaald en valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Amsterdam.

- Voor bedrijfsafval gelden de volgende richtlijnen:
  - Bedrijfsafval mag in geen geval worden opgeslagen in de openbare ruimte.
  - Als er eigen ruimte/ in pandige ruimte gebruikt wordt voor opslag van afval:
    - mag er geen overlast ontstaan in de openbare ruimte door bijvoorbeeld zwerfafval of bijplaatsingen;
    - moet het voor omwonenden duidelijk zijn dat zij geen gebruik mogen maken van de containers;
    - moet het duidelijk zijn voor de eigenaar van de container dat de gemeente niet verantwoordelijk is voor het schoonhouden van de omgeving van deze container of het verwijderen van bijplaatsingen;
    - moet het voor omwonenden duidelijk zijn waar ze moeten zijn voor vragen, complimenten, meldingen en klachten met betrekking tot de container.
- De volledige regelgeving rondom het aanbieden van afval zijn terug te vinden op: de [Afvalstoffenverordening 2023](#) en het [Uitvoeringsbesluit Afvalstoffenverordening 2023](#).



## 4. Uitvoering

Dit hoofdstuk beschrijft de ruimtelijke randvoorwaarden en uitvoeringsafspraken die gelden voor de realisatie van de ontwikkeling. De nieuwe brandweerkazerne oriënteert zich op de Voorburgstraat. Dit ruimtelijk uitgangspunt is richtinggevend voor de bouwlogistiek, fasering, tijdelijke huisvesting van de VrAA, bereikbaarheid en veiligheid. Alle uitvoeringskeuzes moeten passen binnen het BLVC-kader van de gemeente Amsterdam (Bijlage E).

### 4.1 Sloop- en realisatiefasering

De VrAA voert de sloop- en benodigde grondwerkzaamheden uit alvorens over te gaan tot een gefaseerde gronduitgifte ten behoeve van de bouwwerkzaamheden door de gegunde partij. Gedurende de volledige looptijd van zowel de sloop- als nieuwbouwwerkzaamheden moet de operationele inzet van de VrAA gegarandeerd blijven. De Inschrijvers dienen in de gunningsfase een plan van aanpak aan te leveren voor de bouwfaserings- en werkwijze waaruit blijkt hoe de continuïteit van de VrAA wordt gegarandeerd.

#### 4.1.1 Herpositionering van de brandweerkazerne naar de Voorburgstraat

De huidige brandweerkazerne staat gesitueerd aan de Poeldijkstraat en zal worden verplaatst naar de Voorburgstraat. Met het oog op een ruimtelijk haalbaar schuifplan en het noodzakelijk operationeel blijven van de brandweerkazerne in de tijdelijke situatie, heeft de VrAA de sloop- en bouwfaserings- ruimtelijk onderzocht (selectieleidraad Bijlage 3: Faseringsplan VrAA). Bouwfaserings- en logistiek dienen op de nieuwe positionering van de brandweerkazerne aan de Voorburgstraat te worden afgestemd.

#### 4.1.2 Fase 1 – Sloop bijgebouwen en vrijmaken binnenterrein

- De sloop start met de bijgebouwen aan de westzijde en overige opstallen aan de noordzijde op het binnenterrein, de brandweerkazerne aan de Poeldijkstraat blijft volledig operationeel.

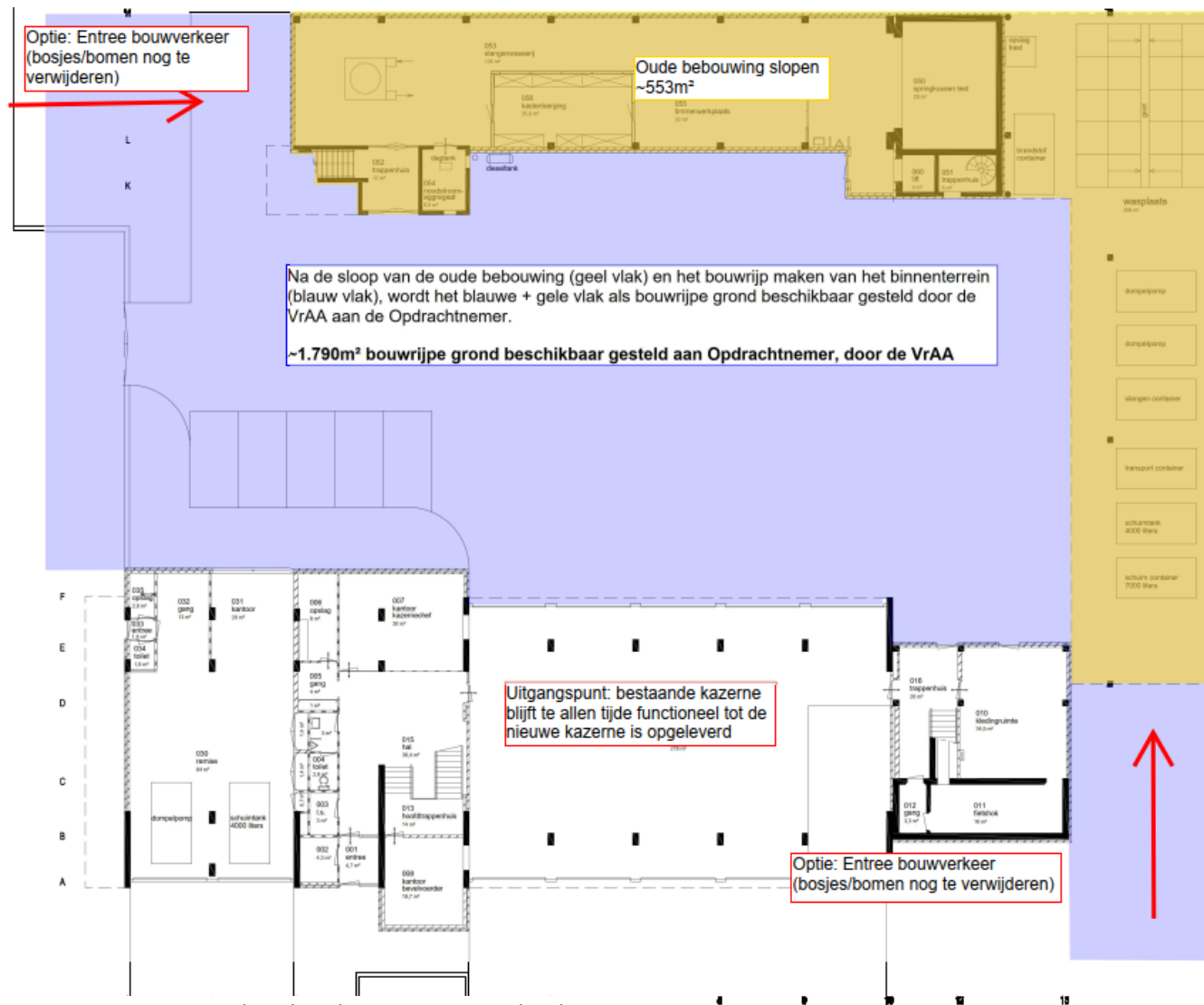
- Het terrein wordt bouwrijp gemaakt door de VrAA en uitgegeven aan de gegunde partij.
- Het uitgegeven terrein kan worden gebruikt als bouwplaats (blauw + geel vlak conform Figuur 9: Fase 1 – Sloop bijgebouwen en vrij maken binnenterrein).
- De sloop- en bouwlogistiek worden waar mogelijk langs de Voorburgstraat georganiseerd, om uitrukroutes aan de Poeldijkstraat vrij te houden.
- De VrAA organiseert zelf een (tijdelijke) alternatieve locatie voor oefenactiviteiten welke gebruikelijk op het binnenterrein plaatsvinden.
- Parkeerplaatsen op het binnenterrein vervallen tijdelijk; alternatieve capaciteit wordt door VrAA extern geregeld.

Het uitgangspunt is dat het huidige hoofdgebouw aan de Poeldijkstraat volledig operationeel blijft totdat de nieuwe brandweerkazerne aan de Voorburgstraat is opgeleverd en operationeel is.

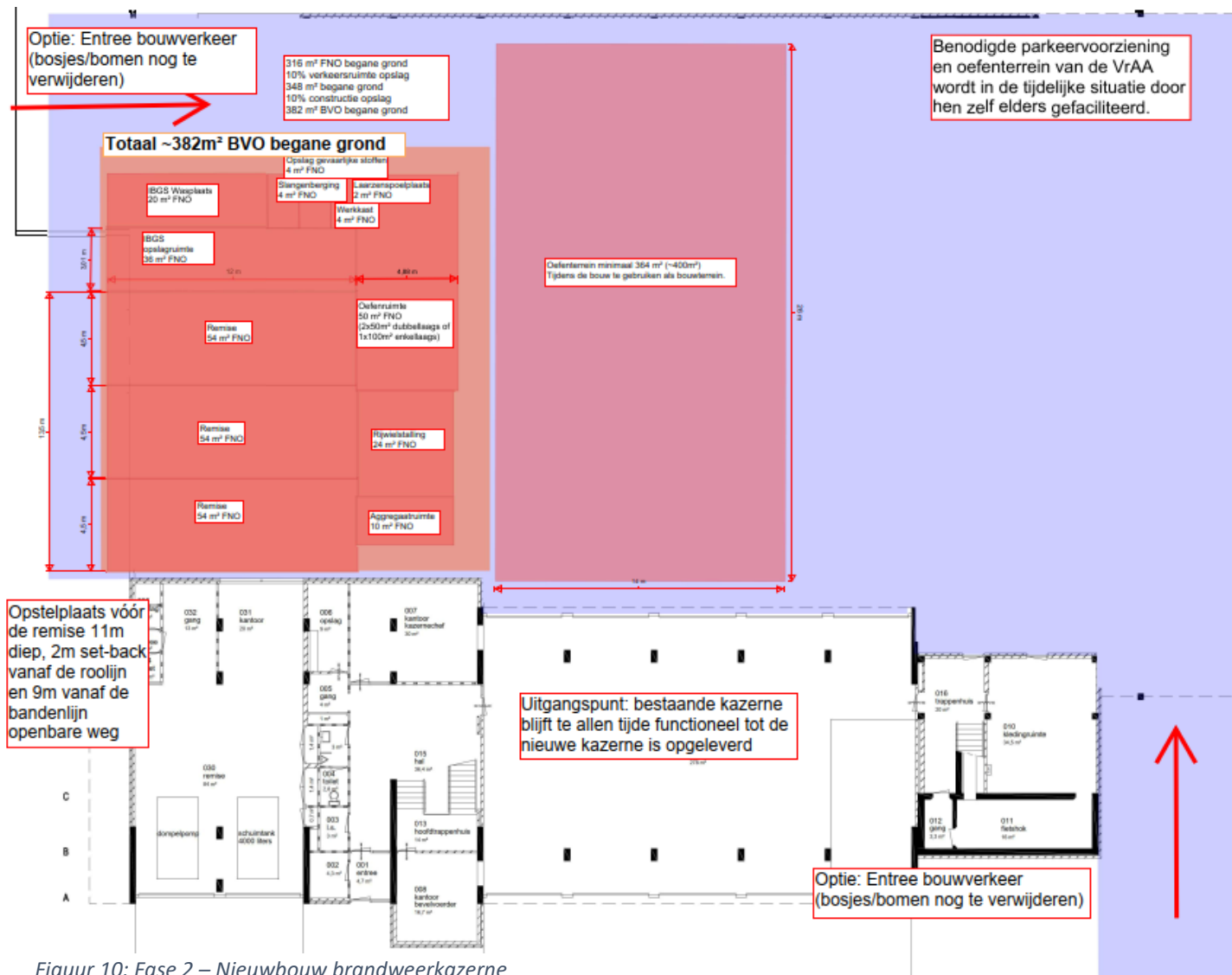
#### 4.1.3 Fase 2 – Nieuwbouw brandweerkazerne en ingebruikname

- Na de gronduitgifte van fase 1 wordt de bouw gestart van de nieuwe brandweerkazerne. Deze wordt volledig georiënteerd op de Voorburgstraat, inclusief uitrukroutes en logistiek voor brandweervoertuigen.
- Het hoofdgebouw van de huidige brandkazerne (Poeldijkstraat) wordt pas gesloopt wanneer de nieuwe brandweerkazerne aan de Voorburgstraat opgeleverd en in gebruik genomen is.

Figuur 10: Fase 2 – Nieuwbouw brandweerkazerne biedt een indicatieve weergave van het oppervlak op de begane grond ter illustratie van het beschikbare bouwterrein. Maatvoering en positionering van de nieuwe brandweerkazerne aan de Voorburgstraat zijn indicatief weergegeven.



Figuur 9: Fase 1 – Sloop bijgebouwen en vrij maken binnenterrein



Figuur 10: Fase 2 – Nieuwbouw brandweerkazerne



#### 4.1.4 Fase 3 – Sloop oude brandweerkazerne en realisatie resterend ontwikkelprogramma

- Na de oplevering en ingebruikname van de nieuwe brandweerkazerne aan de Voorburgstraat wordt de huidige brandweerkazerne (Poeldijkstraat) gesloopt door de VrAA.
- Het vrijgekomen terrein (geel + turquoise vlak conform Figuur 11: Fase 3 – Sloop oude brandweerkazerne) wordt door de VrAA bouwrijp gemaakt en uitgegeven aan de gegunde partij.
- Het resterende programma kan worden gerealiseerd met inachtneming van de noodzakelijk te leveren dienst door, en bijbehorende logistiek van de VrAA vanuit de nieuwe brandweerkazerne.

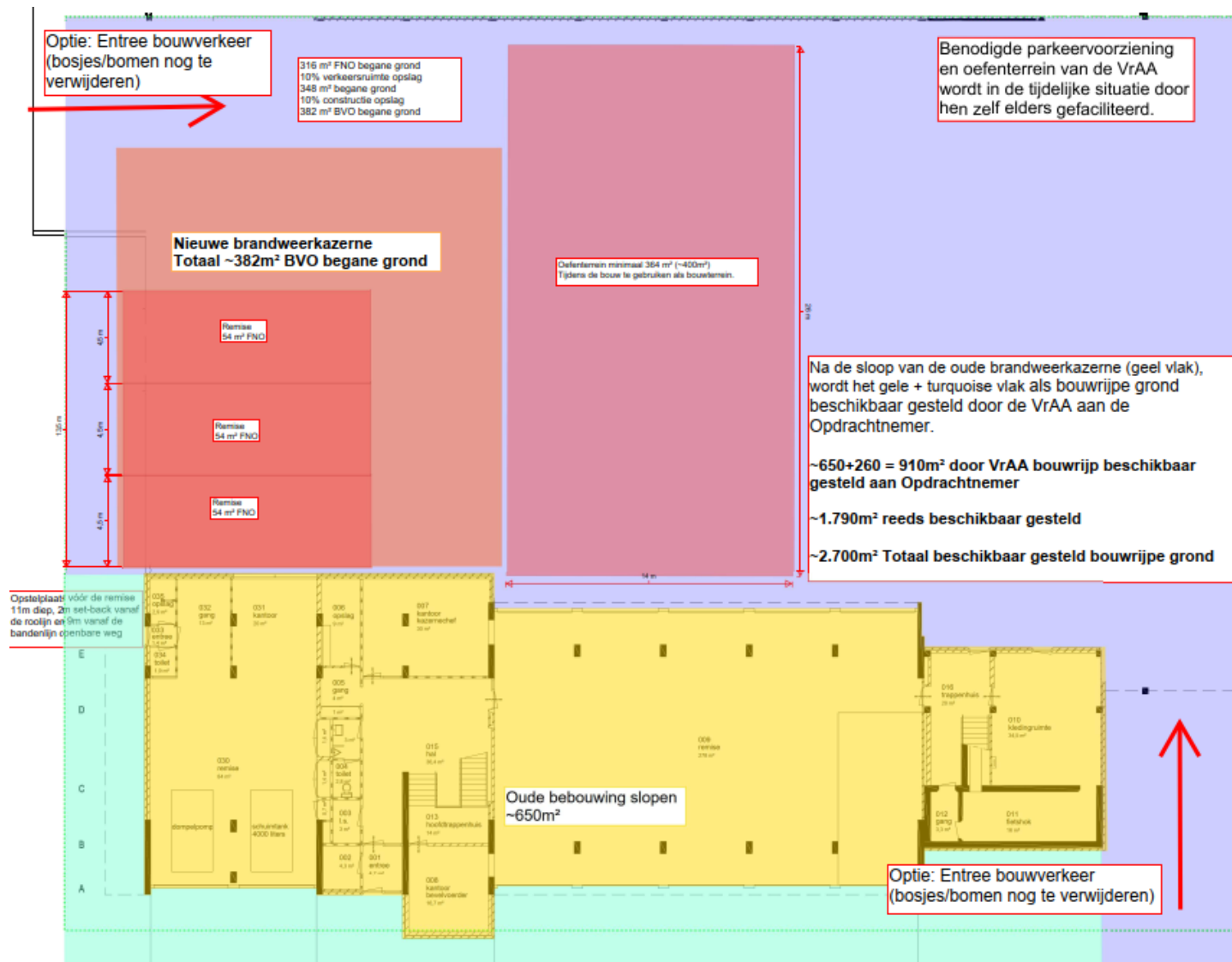
#### 4.2 Tijdelijke situatie en continuïteit brandweerzorg

- De huidige brandweerkazerne blijft operationeel tot de nieuwe Voorburgstraat-brandweerkazerne gereed, operationeel en in gebruik genomen is.
- Uitrukroutes aan de Poeldijkstraat mogen niet worden gehinderd door bouwverkeer.
- Tijdens de overgangsperiode moet de voorbereiding van de uitruk aan de nieuwe zijde (Voorburgstraat) mogelijk worden gemaakt zonder conflicten met bouwlogistiek.
- Bouwhekken en bouwlogistiek mogen nooit interfereren met de toekomstige primaire uitrukrichting.

#### 4.3 Logistiek en bereikbaarheid

Alle bouwlogistiek wordt ontworpen in lijn met het BLVC-kader en met het ruimtelijke uitgangspunt dat de voorkeurslogistiek via de Voorburgstraat verloopt. Belangrijke randvoorwaarden:

- bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten te allen tijde geborgd;
- geen bouwtransport langs de primaire uitrukroutes;
- gescheiden bouw- en brandweerlogistiek;
- minimale inname van openbare ruimte in de Poeldijkstraat;
- veiligheid van fietsers en voetgangers tijdens transportbewegingen.



Figuur 11: Fase 3 – Sloop oude brandweerkazerne



## 5. IJkpunten

Dit hoofdstuk beschrijft de uiterlijke data voor de mijlpalen van de ontwikkeling en realisatie na het succesvol doorlopen van de aanbesteding, een en ander conform de afsprakenbrief (selectieleidraad Bijlage 2: Afsprakenbrief).

### 5.1 Mijlpalenplanning

| Activiteit                                                                                                                          | Datum      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Ondertekening afsprakenbrief (inschatting van datum, ntb)                                                                           | Sept. 2026 |
| <b>Ontwerp</b>                                                                                                                      |            |
| Uiterlijke datum in te dienen VO<br>= 12 maanden na ondertekening afsprakenbrief VO-gereed                                          | 14-09-2027 |
| Privaatrechtelijk toets moment uitgevoerd door de gemeente Amsterdam<br>= 6 weken na indiening VO                                   | 26-10-2027 |
| Uiterlijke datum in te dienen DO<br>= 18 maanden na ondertekening afsprakenbrief DO-gereed                                          | 14-03-2028 |
| Privaatrechtelijk en gelijktijdig publiekrechtelijk toets moment uitgevoerd door de gemeente Amsterdam<br>= 6 weken na indiening DO | 25-04-2028 |
| <b>Omgevingsvergunningstraject</b>                                                                                                  |            |
| Indienen ontvankelijke aanvraag omgevingsvergunning bouw* uiterlijk                                                                 | 25-04-2028 |
| Beslistermijn college* verstreken = 8+6 weken na aanvraag                                                                           | 01-08-2028 |
| Bezwaartermijn verstreken                                                                                                           | 12-09-2028 |
| Bij geen bezwaar is de omgevingsvergunning onherroepelijk                                                                           | 12-09-2028 |

|                                                                                                                                              |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Erfpachtovereenkomst</b>                                                                                                                  |            |
| VrAA en gemeente Amsterdam sluiten uiterlijk een erfpachtovereenkomst, indien geen bezwaar wordt gemaakt op de omgevingsvergunning.          | 12-09-2028 |
| <b>Sloopvergunning</b>                                                                                                                       |            |
| De sloopvergunning wordt opvolgend de te sluiten erfpachtovereenkomst verleend, indien geen bezwaar wordt gemaakt op de omgevingsvergunning. | 12-09-2028 |
| <b>Sloop- en grondwerkzaamheden, fase 1 sloop- en realisatie **</b>                                                                          |            |
| Start werkzaamheden                                                                                                                          | 13-09-2028 |
| Ter beschikking stellen van het bouwterrein (1/2)                                                                                            | 13-12-2028 |
| <b>Realisatie nieuwe brandweerkazerne, fase 2 sloop- en realisatie**</b>                                                                     |            |
| Start bouw                                                                                                                                   | 14-12-2028 |
| Oplevering en inhuizing gereed                                                                                                               | 14-10-2029 |
| <b>Sloop- en grondwerkzaamheden en realisatie resterend ontwikkelprogramma, fase 3 sloop- en realisatie**</b>                                |            |
| Start sloop- en grondwerkzaamheden                                                                                                           | 15-10-2029 |
| Grondlevering en ter beschikking stellen van het bouwterrein (2/2)                                                                           | 16-11-2029 |
| Start bouw resterend ontwikkelprogramma                                                                                                      | 19-11-2029 |
| Oplevering                                                                                                                                   | 19-03-2031 |

\*Uitgaande van een te doorlopen BOPA-procedure. \*\*Conform faseringsplan VrAA, bijlage 3 van de selectieleidraad. NB periodes zijn indicatief en binden de Aanbestedende dienst niet, hier kunnen geen rechten aan worden ontleend.

De procesomschrijving van de gemeentelijke toets momenten en noodzakelijk aan te leveren stukken is toegevoegd als Bijlage F: Proces en producten VO-DO-toetsing.



## BIJLAGE LEIDRAAD

- A. Coördinaten tekening en plangebied (pdf en dwg)
- B. Verkeerskundige toets uitrit brandweerkazerne remise
- C. Puntensysteem natuurinclusief bouwen versie 2024
- D. Artikel Netcongestie gemeente Amsterdam (d.d. maart 2026)
- E. BLVC-Kader (en bijlagen 1 en 3)
- F. Proces en producten VO-DO toetsing
- G. Uitwerkingsplan Hart Delflandpleinbuurt

### Onderzoeken

- H. KLIC-informatie
- I. Quicksan ecologie
- J. Asbest, chroom-6 en zware metalen onderzoek
- K. Ondergrond (verontreinigde grond- en sonderingsonderzoek)

## **Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland**

Bezoekadres:

Ringdijk 98, 1097 AH Amsterdam

Postadres:

Postbus 92171, 1090 AD Amsterdam

Telefoon:

020 555 6550

Website:

[veiligheidsregioaa.nl](http://veiligheidsregioaa.nl)