



**Gemeente
Amsterdam**



concept Bouwenvelop

Kavel 10C Sluisbuurt

Colofon

In deze bouwenvelop worden de ambities en randvoorwaarden beschreven die de gemeente Amsterdam stelt aan de inrichting van kavel 10C, onderdeel van de Sluisbuurt. Deze bouwenvelop vormt het toetsingskader voor het Schets Ontwerp (SO), Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO).

Informatie: www.amsterdam.nl/projecten/sluisbuurt

Contactpersoon: Sarah Marinussen, Projectmanager | (+31) 6 4817 8235 | s.marinussen@amsterdam.nl

Versie: 7 juli 2026

Inhoud

Inleiding	1
1 Gebiedscontext	3
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 Duurzaamheidskader	
1.8 Juridisch- Planologisch kader	
2 Ambities opgave	9
2.1 Ruimtelijke kwaliteit	
2.2 Duurzaamheid	
2.3 Woonkwaliteit	
3 Kavelregels	11
3.1 Basisinformatie kavel	
3.2 Stedenbouw	
3.3 Programma	
3.4 Openbare ruimte en omgeving	
3.5 Duurzaamheid	
3.6 Techniek	
4 Uitvoering	27
Lijst van verwijzingen	29
Bijlagen	33



Afbeelding 1. Plankaart Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt (2017) en de ligging van kavel 10C (in rood gemarkeerd). Het ontwerp voor de Sluisbuurt is verder uitgewerkt in de Clusterkaart en de Plankaart Openbare Ruimte (pag. 4) en het Kavelpaspoort (pag 10)

Inleiding

Voor u ligt de bouwenvelop ten behoeve van de ontwikkeling van kavel 10C van de Sluisbuurt. De bouwenvelop formuleert de ruimtelijke context, ambities en randvoorwaarden en vormt als zodanig het toetsingskader voor de privaatrechtelijke toetsmomenten (VO, DO).

In de Sluisbuurt zijn de eerste gebouwen gerealiseerd. In 2017 zijn we gestart met de eerste fase, het zuidoostkwadrant, waarvan de realisatie is gestart in 2021 en de eerste gebouwen zijn opgeleverd in 2024 (zie ook afbeelding 5). In het zuidwestkwadrant, de tweede fase, is de bouw in 2024 gestart. Kavel 10C ligt in cluster 10 in het noordwestkwadrant van de Sluisbuurt (zie afbeelding 1). De bouw op kavel 10C zal naar verwachting in 2029 van start gaan.

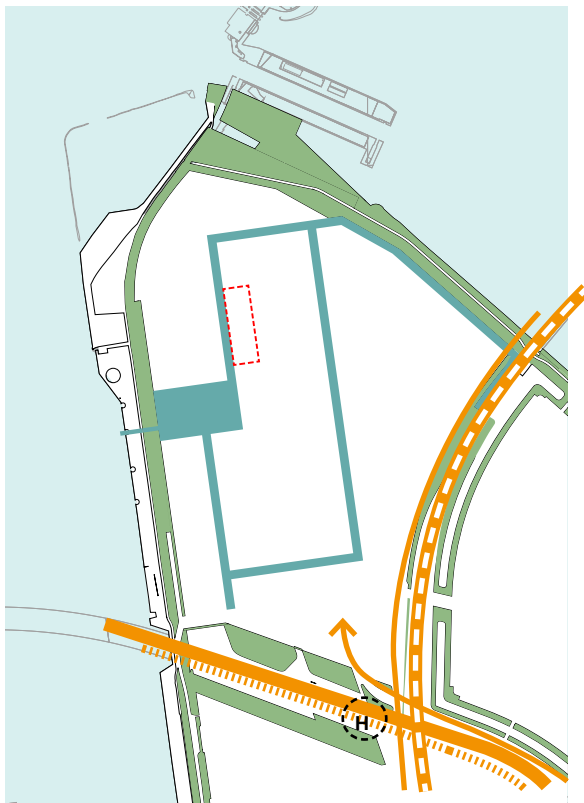
Het plan voor de Sluisbuurt past in de lijn van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, waarbij op het Zeeburgereiland diverse ontwikkelingen zijn voorzien. Hier is zowel ruimte voor stedelijk wonen en gemengde stadsbuurten (met de Sluisbuurt als hoogstedelijke buurt) als voor stedelijke voorzieningen (stads-/logistieke hubs en een binnenstedelijk bedrijventerrein). De Sluisbuurt heeft hierbij een verbindende functie naar het achterliggende ontwikkelgebied, de oostflank van de stad, als schakel tussen IJburg/Zeeburgereiland en de binnenstad. Dit 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 voor de Sluisbuurt is om specifieke kwaliteiten te bieden in een toekomstgericht plan, aansluitend bij de veranderende wensen van de Amsterdamse bevolking en nieuwe typen werknemers. De bijzondere potentie van de locatie en de behoefte aan een nieuw type woonmilieu in de stad zijn aanleiding om de Sluisbuurt te ontwikkelen. Een buurt met circa 5.500 woningen (max. 5.640). Naast woningen kan ook nog maximaal 87.900 m² bvo aan niet-wonen worden ontwikkeld, zodat naast het wonen ook bijbehorende voorzieningen worden toegevoegd aan de stad.

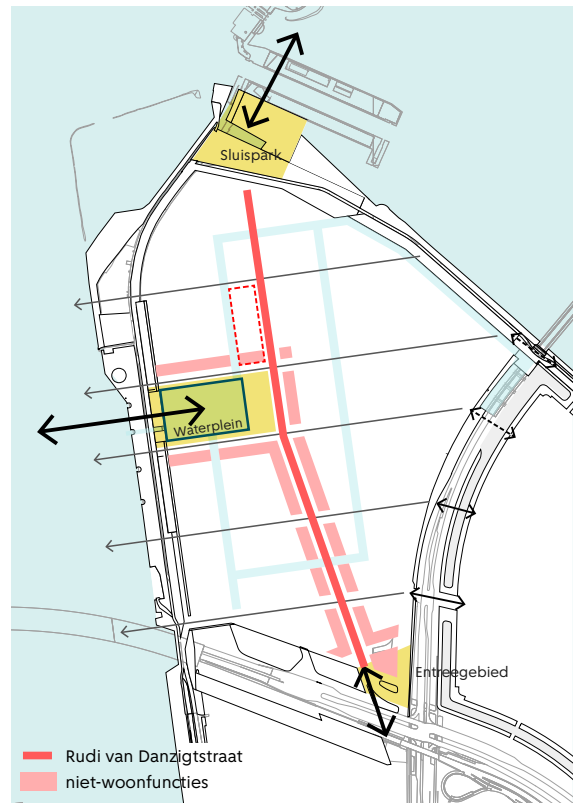
Deze bouwenvelop geeft richting aan de ontwikkeling van kavel 10C, waarvan het programma bestaat uit maximaal 150 woningen en minimaal 1500 m² commerciële of maatschappelijke functies. Het woningbouwprogramma bestaat voornamelijk uit midden-segment huurwoningen. Aan het Pina Bauschplein is ruimte gereserveerd voor een horecavestiging (indien het omgevingsplan bij de vergunningaanvraag nog ruimte biedt) en er is ruimte voor detailhandel. Verder huisvest het gebouw op deze kavel een Collectieve Opwekinstallatie die de noordbuurt van de Sluisbuurt voorziet van koude en warmte.

Kavel 10C wordt gekenmerkt door de ligging aan het Pina Bauschplein en in de as van de Rudi van Dantzigstraat en door een toren van maximaal 45 meter. Voor deze kavel ligt de nadruk op ruimtelijke kwaliteit en met name de relatie van het gebouw met zijn directe omgeving, de ligging aan het Pina Bauschplein en de ligging in de zichtlijn vanaf de hoofdentree van de Sluisbuurt. Daarnaast wordt ook uitgedaagd op duurzaamheid en woonkwaliteit voor met name gezinswoningen.

Afbeelding 2.
Ruimtelijk principe
hoofdstructuur
Sluisbuurt met
kavel 10C 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 (schematisch)

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 ligt ten zuiden van de maritieme 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.

Fietsroutes vanaf het IJ, Waterland en de Diemerzeedijk komen in de Sluisbuurt bij elkaar. Zo loopt een belangrijke fietsroute tussen IJburg en de stad over het Zeeburgereiland en de Amsterdamse brug. De Sluisbuurt is het scharnierpunt tussen de binnenstad, IJburg, Waterland en het IJmeer.

1.2 Ontwikkelingen in de Sluisbuurt

▪ De randen

De Sluisbuurt ligt aan twee kanten aan het water en aan twee kanten aan de hoofdinfrastructuur van wegen. 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 centrale plek op het Zeeburgereiland. Alle buurten komen hier bij elkaar, rondom de IJtramhalte, op het Zeeburgerplein.

▪ Drie plekken

Drie bijzondere plekken, met ieder een eigen karakter, staan aan de basis van het plan: het Entreegebied (Zeeburgerplein), het Waterplein (Pina Bauschplein) 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.

▪ De hoofdstraat

De hoofdstraat (Rudi van Dantzigstraat) is een centrale as die de drie stedelijke plekken met elkaar verbindt, met Hogeschool Inholland in het hart van de buurt. De straat kent, zoals overal in de Sluisbuurt, een rijke differentiatie aan setbacks van de hoogbouw ten opzichte van de rooilijn en heeft in de plint allerlei commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Dit creëert een prettige voetgangersroute van de tramhalte in het zuiden naar het noordelijk gelegen Sluispark en een aangename omgeving voor een bezoek aan de

(dagelijkse) voorzieningen.

▪ Dwarsstraten

Door de relatief hoge bebouwing langs de smalle straten ontstaat intimiteit en een hoogstedelijke sfeer. De dwarsstraten hebben een oost-west oriëntatie en volgen de richting van 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 (op het Pina Bauschplein) en watergangen kent geen doodlopende uiteinden, wat essentieel is voor de doorstroming en waterkwaliteit van de Sluisbuurt. De watergangen zijn opgenomen in de clusters. 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 wordt een groene oever gemaakt, bijvoorbeeld door plaatsing van een plantsoen aan het water.

▪ Plantsoenen

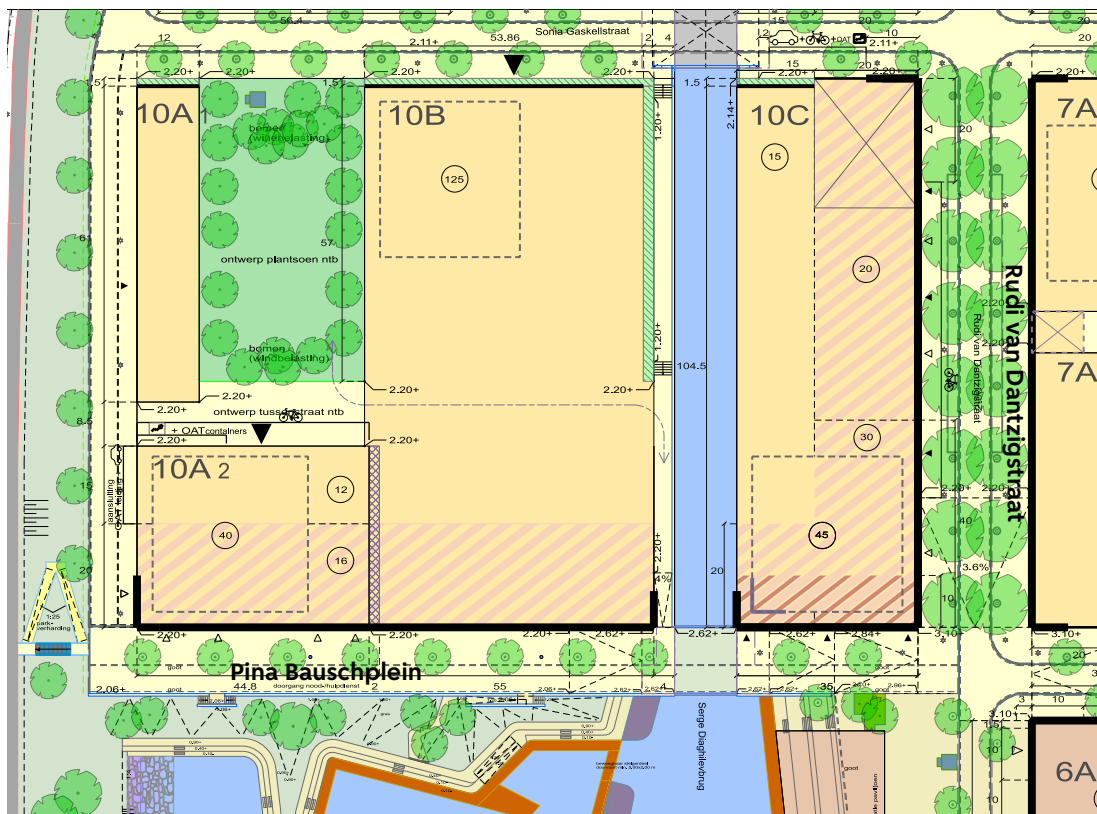
In elk cluster (ruimtelijke eenheid in de Sluisbuurt, zie afbeelding 2c) wordt een openbaar plantsoen van formaat aangelegd. Zie afbeelding 2d. Grotere groene plekken zijn essentieel in een stedelijk milieu. De plantsoenen met geclusterde voorzieningen (o.a. scholen en buurtcentra) zijn aan elkaar gekoppeld door een secundair voetgangersnetwerk, dat via kades, tussenstraten, stegen en poorten aan het hoofdraamwerk verbonden is. De stedelijke 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 10C

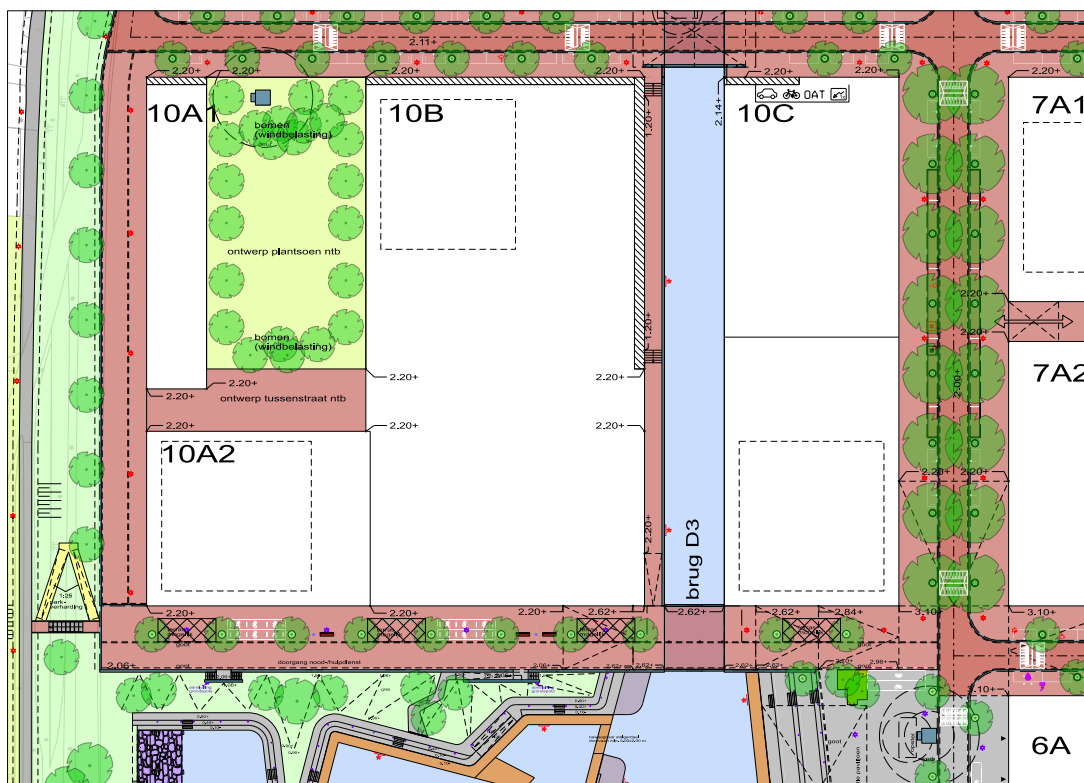
Kavel 10C ligt én aan de Rudi van Dantzigstraat én op één van de hoeken van het Pina Bauschplein. Het Pina Bauschplein is het hart van de Sluisbuurt met een stedelijke voorziening, plinten met publieke functies, autovrije oevers en mogelijkheden voor waterrecreatie. Prominent aan het Pina Bauschplein staat de Hogeschool Inholland, een schoolgebouw voor onderwijs met ruimte voor buurtinitiatieven. Daarnaast grenst kavel 10C ook aan een van de grachten van de Sluisbuurt. Aan de overzijde van de kavel heeft deze gracht een openbare oever.

Kavel 10C is de tweede kavel van het noordelijk deel van de Sluisbuurt die ontwikkeld wordt. Op de noordwestelijke hoek van het Pina Bauschplein wordt kavel 10A2 als eerste kavel van de noordbuurt ontwikkeld. In 2026 is hiervoor een ontwikkelaar gekozen voor

Afbeelding 3.
Clusterkaart Sluis-
buurt, uitsnede
cluster 10



Afbeelding 4.
Plankaart VO
openbare ruimte
Sluisbuurt, uitsne-
de cluster 10



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

een duurzaam gebouw op basis van houtbouw. De bouw daarvan zal naar verwachting in 2028 van start gaan en in 2031 wordt het gebouw opgeleverd. In hetzelfde cluster 10 wordt ten noordoosten van kavel 10C een woonblok ontwikkeld met één van de hoogste torens van het eiland (maximaal 125 meter hoog).

Aan de overzijde van het Pina Bauschplein, op kavel 1B wordt een woongebouw met huurwoningen in de sociale sector en in het middensegment ontwikkeld met een toren van 56 meter met verschillende voorzieningen in de plint. Inmiddels is de bouw gestart en in 2028 wordt het gebouw opgeleverd. Naast kavel 1B in de zuidoostelijke hoek van het plein wordt naar verwachting in 2026 gestart met kavel 5A1 en in 2028 zou het gebouw opgeleverd moeten worden. Kavel 1A1, in de zuidwesthoek van het Pina Bauschplein wordt voorlopig nog niet ontwikkeld.

Via de Rudi van Dantzigstraat, de winkelstraat is het ongeveer 500 meter lopen naar de tramhalte van lijn 26. Richting het westen loop je in 250 meter naar de (tijdelijke) veerboot en naar het oosten bereik je na ongeveer 400 meter de bushalte.

1.3 Landschappelijk kader

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. (zie afbeelding 1) Dit plan bevat een programma van circa 5.500 woningen (max. 5.640) in verschillende prijssklassen/segmenten, maximaal 87.900 m² bvo aan onderwijs, werken en overige voorzieningen, en circa tien hectare openbaar groen, sport en spelruimte. Voor de Sluisbuurt zijn minimale ruimtelijke randvoorwaarden vastgelegd om de gewenste kwaliteit te waarborgen, maar tegelijkertijd voldoende ruimte te bieden voor de exacte invulling hiervan: een flexibele, ruimtelijke opzet die sturing geeft aan de realisatie van de ambities voor de Sluisbuurt.

De bebouwing kenmerkt zich door een stedelijke basis (max. 20m hoog) aan levendige straten met daar bovenop hoogbouw als integraal onderdeel van het woonmilieu. Speciale aandacht wordt besteed aan de overgang naar de openbare ruimte (plintzone). Bij de positionering van de torens is zorgvuldig gekeken naar o.a. bezonning, uitzicht, transparantie en aanwezigheid in het straatbeeld. Het plan bestaat uit tien clusters (bouwvelden). Zie afbeelding 2c.

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 bouwenvelop.

Aanvullende onderdelen van kwaliteitsborging zijn supervisie en Commissie Omgevingskwaliteit. Het welstandskader van de Sluisbuurt is de Welstandsnota (De Schoonheid van Amsterdam, Ruimtelijke Systeem 9c 'Stedelijk Waterfront'). Sluisbuurt heeft welstandsniveau 'Bijzonder'.

1.6 Programmatisch kader

De Sluisbuurt

Het woonprogramma van de Sluisbuurt omvat ongeveer 40% sociale huurwoningen (waarvan een deel studenten-/jongerenwoningen), 35% woningen in het middeldure segment en 25% vrije sector woningen. In 2025 heeft de gemeenteraad voor de Sluisbuurt een aangepast woningprogramma vastgesteld waarin het aantal woningen kan stijgen van 5.500 naar 5.789 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.

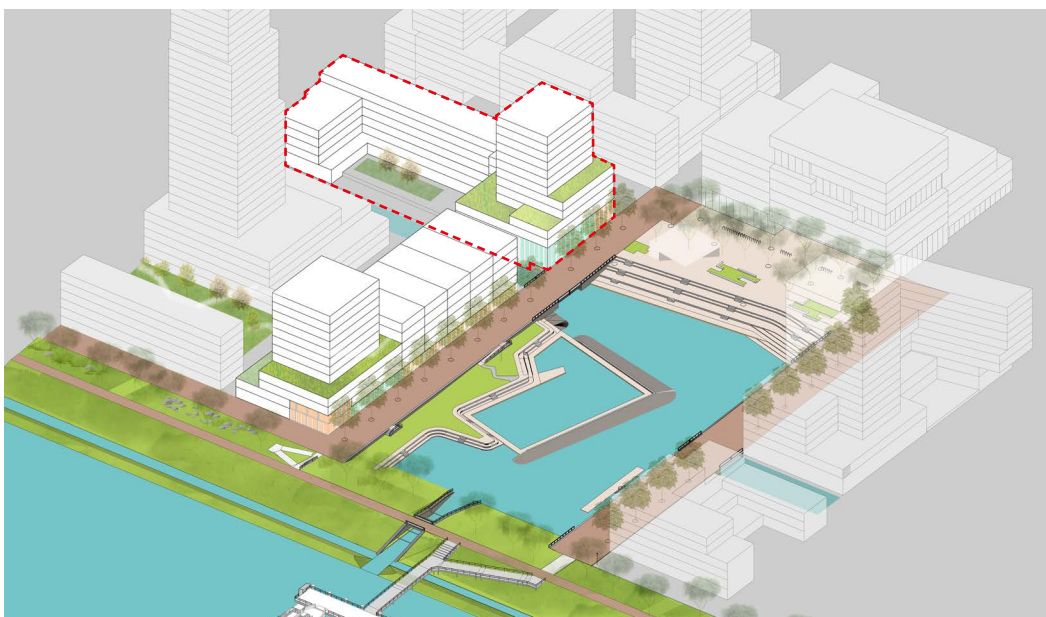
De ontwikkeling van de Sluisbuurt is gericht op een autoluwe omgeving. Er wordt een relatief lage parkeernorm aangehouden van gemiddeld 0,3 parkeerplaats per woning, vergelijkbaar met het centrum van de stad. Voor woningen in de vrije sector geldt een maximale parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning. 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 10C

Plinten van gebouwen rondom het Pina Bauschplein hebben publieke functies, zoals horeca, detailhandel, bedrijven en maatschappelijke functies. Tegenover kavel 10C is op het Pina Bauschplein zelf een ruimte gereserveerd voor een paviljoen waarin horeca,



Afbeelding 5. Visualisaties van de Sluisbuurt, boven de gebouwen die gerealiseerd of (bijna) in aanbouw zijn en beneden het verwachte eindbeeld



Afbeelding 6. Voorbeelduitwerking 3D visualisatie van kavel 10C in relatie tot andere kavels aan het Pina Bauschplein. (De opzet van kavels in de nabijheid van kavel 10C is indicatief, hier kunnen geen rechten aan worden ontleend.)

detailhandel of andere niet-woonfuncties zich kunnen vestigen ter verhoging van de levendige sfeer op het Pina Bauschplein. Aan het Pina Bauschplein staat ook het onderwijsgebouw InHolland en in de zuidoostelijke hoek ligt kavel 5A1 waarop een supermarkt in het gebouw wordt gehuisvest.

Aan de overzijde van de gracht langs kavel 10C ligt kavel 10B waarop circa 280 woningen in de vrije sector worden gebouwd. Aan de overzijde van de Rudi van Dantzigstraat liggen de kavels 7A1 en 7A2 met straks ook publieke functies in de plint en respectievelijk circa 140 sociale woningen en circa 240 woningen in de vrije sector en middeldure huur. Ten noorden, aan de overzijde van de Sonja Gaskellstraat ligt kavel 9C. Op deze kavel kunnen circa 60 woningen in het middensegment worden gebouwd. Deze woningen maken straks gebruik van de afvalruimte op kavel 10C.

1.7 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: circulair bouwen, duurzame energie, klimaatadaptatie, uitstootvrije mobiliteit, natuurinclusief bouwen en de gezonde stad. Meer informatie over de 6 duurzaamheidsthema's voor de gebiedsontwikkeling, inclusief het meest actuele beleid, zijn te vinden op de [website duurzaam ontwikkelen](#).

Netcongestie

Gemeente Amsterdam vraagt aandacht voor netbewust ontwikkelen. Het Amsterdamse elektriciteitsnet is overbelast, als lokaal bestuur voelen wij de verantwoordelijkheid om zorgvuldig om te springen met de beperkte capaciteit die er nog is. Gemeente Amsterdam vraagt marktpartijen om aandacht te besteden aan gebouwconcepten die met name de piekvraag als gevolg van huishoudelijk gebruik weten te beperken en/of te spreiden.

1.8 Juridisch-planologisch kader

Omgevingsvisie

In de [Omgevingsvisie Amsterdam 2050](#) wordt de Sluisbuurt aangemerkt als te ontwikkelen 'hoogstedelijke buurt', met een publiekstrekkende 'groen-blauwe hotspot' bij de sluisen. 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 Baaibuurt kunnen volgens de omgevingsvisie verkleuren naar gemengde stadsbuurten, waarmee het Zeeburgereiland uiteinde-

lijk een vrijwel volledig stedelijk karakter krijgt. De Sluisbuurt draagt vooral bij aan de volgende strategische keuzes van de omgevingsvisie: 'groeien binnen grenzen' en 'duurzaam en gezond bewegen'. Het is de opgave om kavelontwikkelingen ook zoveel mogelijk te laten bijdragen aan twee andere strategische keuzes: 'rigoreus vergroenen' en 'samen stadmaken'. Op kavelniveau betekent dat gevel- en/of dakgroen en andere vormen van kleinschalig groen. Ook valt te denken aan materialenkeuzes zoals houtbouw. 'Samen stadmaken' komt neer op burgerbetrokkenheid en veel verschillende ontwikkelvormen met verschillende soorten partijen.

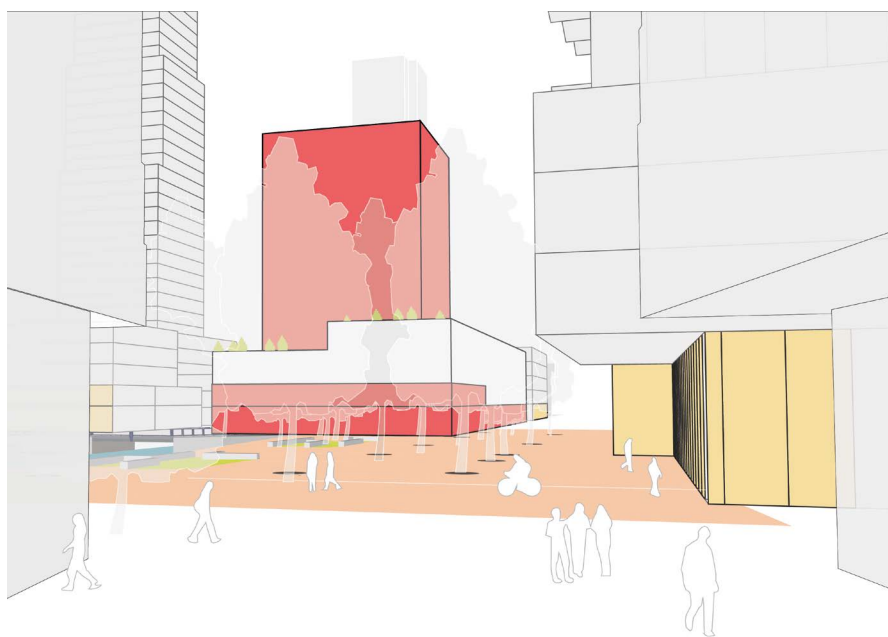
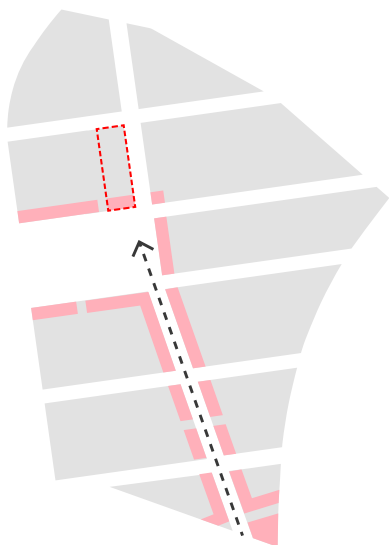
Omgevingsplan Sluisbuurt

Het bestemmingsplan ([omgevingsplan Amsterdam](#)) 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, rooilijnen en functies in het bestemmingsplan Sluisbuurt. Op 24 april 2024 is de Partiële technische herziening Sluisbuurt vastgesteld. Hierin wordt een aantal omissies in de planregels van het eerstgenoemde bestemmingsplan hersteld, zodat de planregels in overeenstemming zijn met het stedenbouwkundig plan. Verder zijn ook regels van toepassing die gelden voor geheel Amsterdam.

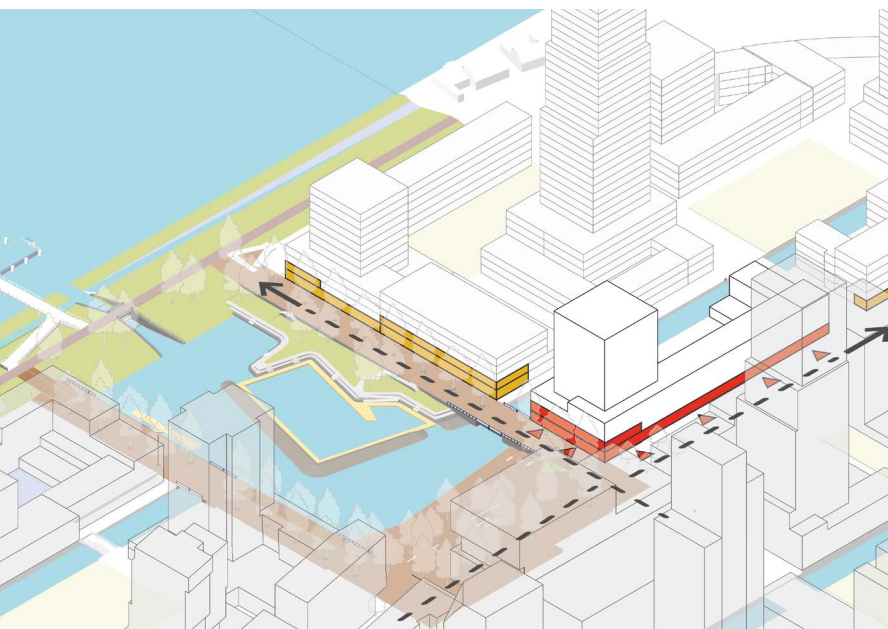
Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg

Om de bereikbaarheid op orde te houden voor, tijdens en na de gebiedsontwikkeling is het programma bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg vastgesteld. Dit heeft geleid tot het [Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg](#).

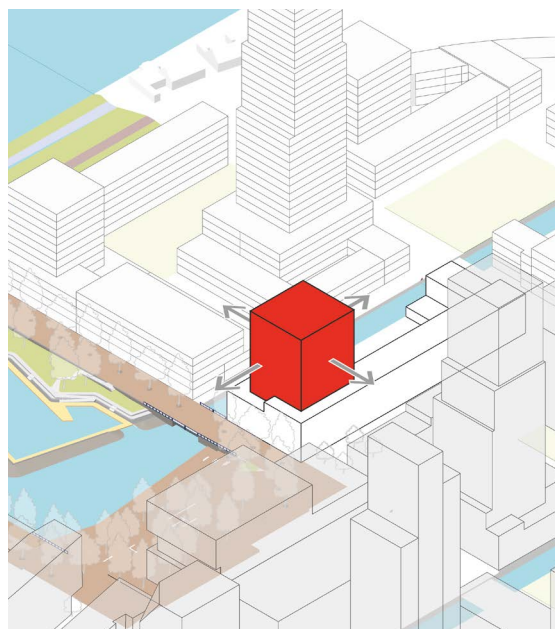
Het plan richt zich op het verbeteren van de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg met stad en regio met openbaar vervoer (OV), fiets en auto. De uitwerking van de verschillende maatregelen vindt vanaf nu plaats tot naar verwachting 2043. Er volgen nog definitieve keuzes over (infrastructuur)maatregelen. Deze worden in de afzonderlijke projecten gemaakt. Eén van de maatregelen is een inmiddels gerealiseerde 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 Pina Bauschplein. Hiermee wordt een belangrijke fiets/voetverbinding gerealiseerd met het centrum van de stad. Er wordt gestreefd naar het inzetten van een definitieve pont. Het mobiliteitsplan, andere maatregelen en updates zijn op [de website van de gemeente](#) te vinden.



Afbeelding 7. Kavel 10C bevindt zich bij het einde van het lange zichtlijn langs Rudi van Danzigstraat. De toren en de plint van kavel 10C fungeren daarom als een belangrijk oriëntatiepunt van de buurt.



Afbeelding 8. De plint sluit goed aan op zijn omgeving



Afbeelding 9. Toren heeft een alzijdig en open karakter

* de opzet van kavel 10C op de bovenstaande afbeeldingen is indicatief.

2 Ambities opgave

De ontwikkeling en realisatie van kavel 10C is een ambitieuze opgave. Er wordt uitgedaagd op ruimtelijke kwaliteit, want het gebouw staat op een centrale plek in de buurt en is straks beeldbepalend. Daarnaast wordt uitgedaagd op duurzaamheid en woonkwaliteit voor gezinnen. Uit de tenderinzending moet blijken waarop wordt ingezet en welke (afgewogen) keuzes er worden gemaakt.

2.1 Ruimtelijke kwaliteit

Uitstraling van de toren

De toren is een belangrijk oriëntatiepunt in de Sluisbuurt. Dit is een toren in een langer perspectief, hij staat namelijk in het midden van de zichtlijn vanaf de entree van de Sluisbuurt naar het Pina Bauschplein. Zie afbeelding 7. Hij lijkt door de 'knik' in de straat aan het 'einde' van de Rudi van Dantzigstraat te staan. Als oriëntatiepunt voor de Sluisbuurt verdienen het gebouw en de toren op de hoek extra aandacht, een verbijzondering. Het toekomstige gebouw is beeldbepalend voor de buurt. Daarbij wordt het hoger gewaardeerd als de toren zich met zijn vormgeving voegt bij de familie van torens in de Sluisbuurt.

Alzijdigheid en openheid van de toren.

Als beeldbepalend gebouw heeft de toren een alzijdige en open uitstraling. Openheid van de toren komt tot uiting in de oppervlakte van ramen en glazen balkondeuren en buitenruimten. Denk bijvoorbeeld aan een open-dicht verhouding van 40% open. Het wordt hoger gewaardeerd als de toren aan alle zijden een lichte uitstraling heeft en mooi verouderende gevels.

Aansluiting van de plint op de hoek

De uitdaging ligt in het vormgeven van de plint als visitekaartje en oriëntatiepunt van de Sluisbuurt. Het gebouw ligt én aan de Rudi van Dantzigstraat én aan het Pina Bauschplein (zie afbeelding 8). Het Pina Bauschplein heeft een buurtoverstijgende verblijfs-functie met de nadruk op het waterbassin en is straks een levendige centrale plek in de buurt waar iedereen elkaar kan ontmoeten. Er wordt uitgedaagd op de mate waarin de uitstraling van de plint aansluit op de ligging aan het water en de stedelijke kwaliteit van het Pina Bauschplein. Er wordt extra aandacht gevraagd voor de vormgeving van de dubbele plint op de hoek.

De plint aan de Rudi van Dantzigstraat

Het Pina Bauschplein en de Rudi van Dantzigstraat hebben een publieke plint. Deze publieke plint vraagt om een open en uitnodigende uitstraling met tal van individuele entrees. Er wordt uitgedaagd op een plint met een gedetailleerde, open en levendige uitstraling.

2.2 Duurzaamheid

Circulair bouwen

Gemeente Amsterdam streeft naar een gebouwde omgeving die zoveel mogelijk is gebouwd met duurzame materialen met een lage milieu impact. In deze selectie ligt de nadruk op de indicator materiaalgebonden CO2-uitstoot van het Nieuwe (het zuidelijk deel)Normaal. Dit is een van de negen indicatoren van [Het Nieuwe Normaal Nieuwbouw](#) met de focus op een zo laag mogelijke CO2-uitstoot tijdens de productie en bouwfase. Indieners worden kwalitatief en kwantitatief uitgedaagd op de indicatoren Milieuprestatie gebouw en Materiaalgebonden CO2-uitstoot van Het Nieuwe Normaal.

Duurzame energie

Gemeente Amsterdam streeft naar energieneutrale gebouwen, waarbij opgewekte energie gelijk is aan het verbruik voor verwarming, koeling en dagelijks gebruik van bewoners en/of gebruikers. Daarnaast naar gebouwen met een minimale energiebehoefte en installaties voor een zo laag mogelijke ecologische voetafdruk. Indieners worden hierop kwantitatief (aan de hand van de BENG methodiek) en kwalitatief uitgevraagd.

2.3 Woonkwaliteit

Gezinnen spelen een cruciale rol in het versterken van de sociale en economische structuur van Amsterdam. Zij zijn sterk gebonden aan de directe woonomgeving. Het divers aanbod van voorzieningen in de Sluisbuurt sluit aan op hun behoeften. Op deze kavel wordt daarom ingezet op woonkwaliteit voor gezinnen.

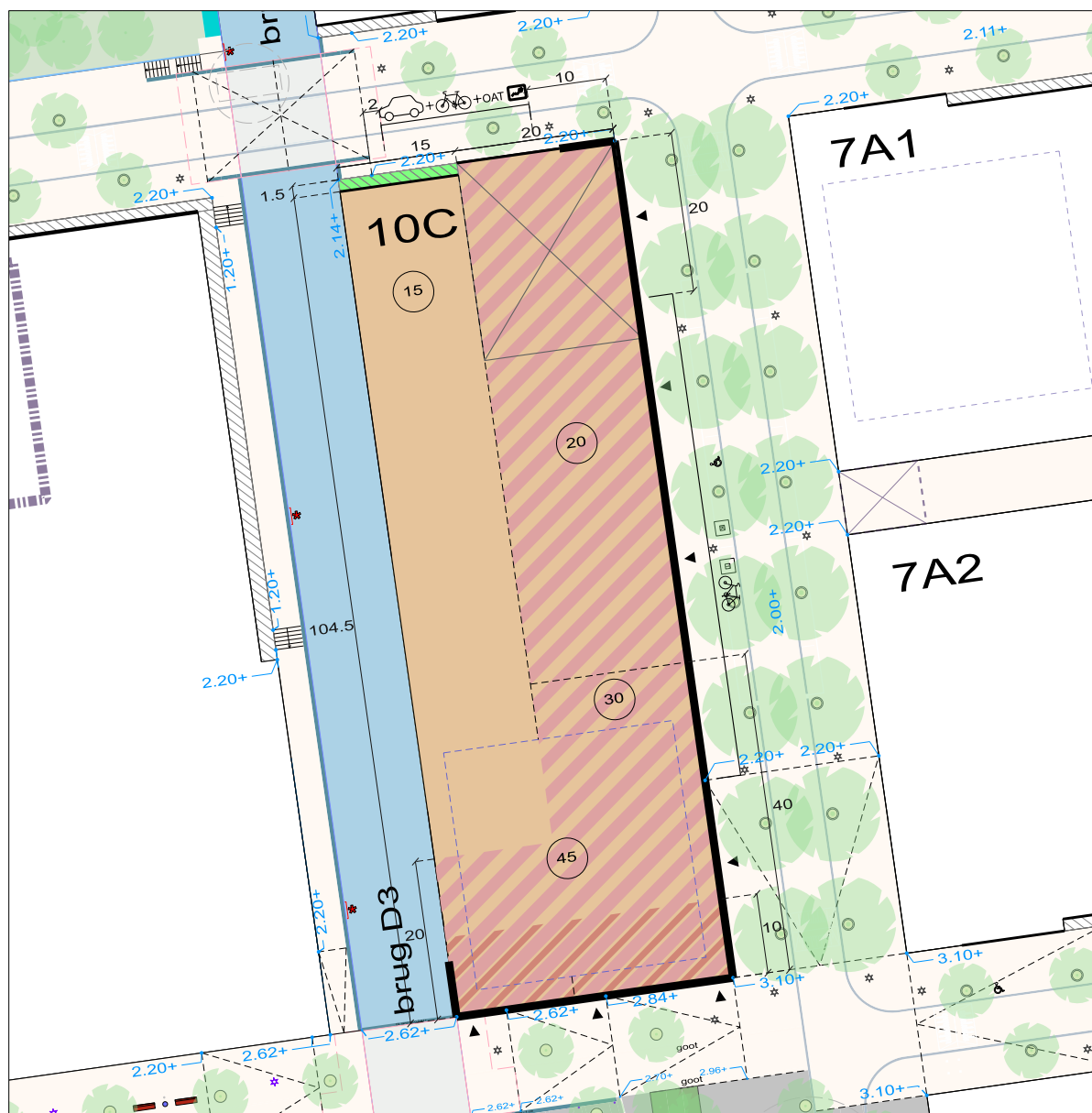
Woonkwaliteit op gebouwniveau

Er wordt uitgedaagd op een voor de bewoners goed functionerend gebouw, met specifieke aandacht voor hoe het gebouw bijdraagt aan de behoefte van gezinnen. Daarbij zijn alle componenten die de woonkwaliteit verhogen integraal onderdeel van het ontwerp van het gebouw.

Woonkwaliteit op woningniveau

Er wordt uitgedaagd op goede woonplattegronden met meerdere gebruiksmogelijkheden, geschikt voor meerdere doelgroepen met een accent op gezinnen.

Afbeelding 10. Kavelpaspoort



LEGENDA

-  vaste rooilijn tot 15m hoogte
 -  vaste rooilijn tot 10m hoogte
 -  bouwvlak
 -  wonen op de begane grond uitgesloten
 -  wonen op de 1ste verdieping tot 10 m diep uitgesloten
 -  margestrook
 -  openbare ruimte
 -  ► indicatieve locatie individuele entrees niet-woonfuncties
 -  maximale bouwhoogte
 -  hoogte scheidelingslijn
 -  zoekruimte entree parkeren auto
 -  zoekruimte hoofdentree fietsparkeervoorziening
 -  zoekruimte entrees technische ruimtes en OAT-ruimtes
 -  zoekgebied collectieve opwekinstallatie koude- warmtesysteem in kelder
 -  maatvoering
- 2.20+ — maaielveld hoogte t.o.v. NAP

	Gemeente Amsterdam		
	Ruimte & Duurzaamheid		
	0 5 10		
Product	Kavelpaspoort 10C		
Opdracht		Datum	09 12 2025
Ontwerper	J. Goossens	Revisie	02 04 2026
Tekenaar	D. Stumbrale	Schaal	1:500
Projectnr.		Formaat	A3

© Gemeente Amsterdam - alle rechten voorbehouden

3 Kavelregels

3.1 Basisinformatie kavel

- **Type ontwikkeling:** hoogstedelijk milieu met woningbouw en publieke functies.
- **Kavelgrootte:** 3.710 m²
- **Bouwoppervlak:** circa 17.000 m² BVO (bovengronds)
- **Woonprogramma:** maximaal 150 woningen
- **Niet-woonfuncties:** minimaal 1500 m² voorzieningen bestaande uit detailhandel, horeca dienstverlening, bedrijf en/of maatschappelijke voorzieningen (bovengronds)
- **Collectief koude en warmtesysteem:** ondergronds moet rekening worden gehouden met een Collectieve Opwek Installatie (COI) van minimaal 250m² met bijbehorende transportruimte en infrastructuur en een regeneratievoorziening (TEO).

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 10) voor een visualisatie van de kavelregels die gelden voor kavel 10C.

3.2 Stedenbouw

Bouwhoogte

- De maximale bouwhoogtes zijn aangegeven in het kavelpaspoort (afbeelding 10). Hierbij wordt de wijze van meten zoals omschreven in het bestemmingsplan gehanteerd.
- Het is verplicht om (daar waar dit aangeduid wordt op het kavelpaspoort) in de rooilijn te bouwen tot tenminste 10 of 15 meter hoog.

Toren

- De toren heeft een maximale footprint van 600 m² bvo per bouwlaag.

Plinten

- De eerste, volledig bovengrondse, bouwlaag heeft aan de zijde van het Pina Bauschplein en aan de Rudi van Dantzigstraat een minimale bruto bouwhoogte van 4 meter. Dit geldt voor een diepte van minimaal 20 meter. Hierbij is per zijde van een gebouwdeel de hoogste maaiveldhoogte bepalend.
- Aan de Rudi van Dantzigstraat en het Pina Bauschplein hebben de afzonderlijke functies hun eigen individuele entree.
- De plint aan het Pina Bauschplein en op de hoek van de Rudi van Dantzigstraat heeft een dubbele hoogte of een plint uit twee lagen die oogt als plint met dubbele hoogte.
- In afwijking van de regel om te bouwen in de rooilijn is het mogelijk om de plint terugliggend

te bouwen ten behoeve van de geambieerde ruimtelijke kwaliteit.

- De plint aan de Sonia Gaskellstraat, op 10 meter uit de hoek met de Rudi van Dantzigstraat, biedt ruimte voor gebouwgebonden en niet-gebouwgebonden voorzieningen, zoals de (entrees naar) de COI en de (entrees naar) parkeervoorzieningen, de OAT-ruimte en overige technische ruimten.
- Mocht de aangegeven (entree)ruimte voor technische voorzieningen onvoldoende zijn dan kan de (entree)ruimte voor deze voorzieningen uitgebreid worden tot aan de gracht of gerealiseerd worden aan de Rudi van Dantzigstraat ter plaatse van de aanduiding 'entree fietsparkeren'. Eventuele technische ruimtes aan de Rudi van Dantzigstraat mogen niet direct aan de straat gelegen zijn, maar zijn via een onderdoorgang te bereiken.
- De entree voor een parkeervoorziening voor fietsers en scooters mag, zoals aangegeven in het kavelpaspoort ook aan de Rudi van Dantzigstraat worden gemaakt indien er te weinig ruimte is aan de Sonia Gaskellstraat. Voor de entree mag een onderdoorgang worden gemaakt mits deze tenminste twee verdiepingen hoog is en 6 meter breed.

Margestrook

- De margestrook mag bovengronds niet bebouwd worden.
- De margestrook kan gebruikt worden voor het overbruggen van hoogteverschillen tussen maaiveld en gebouw tot maximaal één meter boven aanliggend maaiveld.
- Let op dat er rekening wordt gehouden met voldoende afschot tussen de gevelgrens en de kavelgrens.

Oriëntatie woningen

- Woningen worden bij voorkeur niet enkel op het noorden georiënteerd.

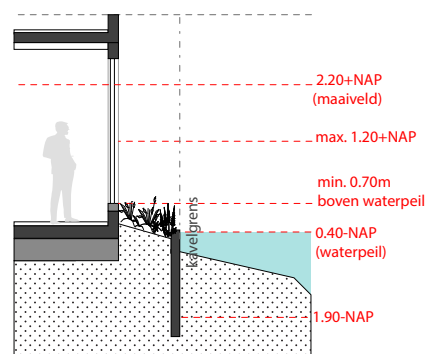
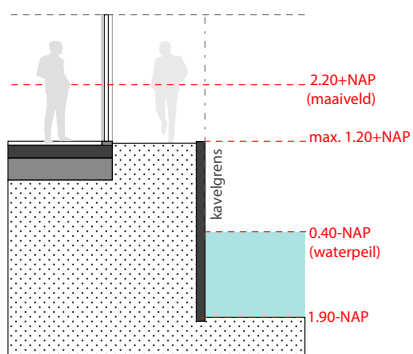
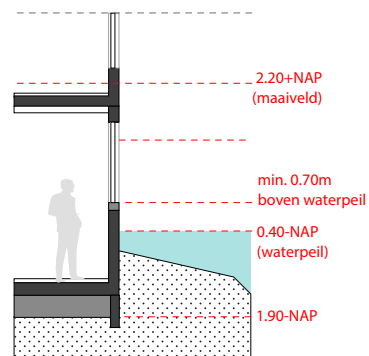
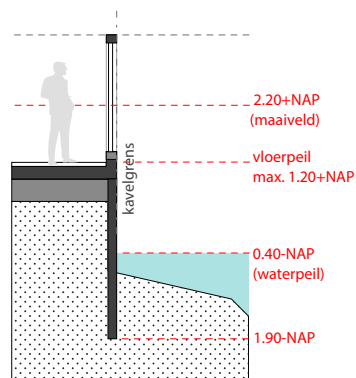
Balkons en uitkragende bouwdelen

- Balkons en andere uitkragende bouwdelen mogen vanaf een hoogte van 6,5 meter tot maximaal 0,5 meter buiten de kavelgrens uitsteken.
- 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 voor minimaal 30% hoogwaardig groen ingericht. Tevens dient 40% van het kaveloppervlak ingericht te worden met hoogwaardig groen. Het groen ingerichte deel

Afbeelding 11.
Bouwen aan het
water: Eisen t.b.v.
functies aan de
waterkant en
openings aan het
water.



Aan de gracht dienen de maaiveldhoogte of de vloerhoogte op maximaal NAP +1.20 m te liggen, met uitzondering van de bebouwing die direct aan de Sonia Gaskellstraat of het Pina Bauschplein staat.

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

van het daklandschap mag hierbij meegerekend worden.

- 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 aan het zicht onttrokken.
- Op het dak moet een bruto oppervlak van minimaal 500m² worden gereserveerd voor PV-panelen ten behoeve van de collectieve warmte en koudevoorziening voor het noordelijk deel van de Sluisbuurt.

Souterrains en kelders

- Kelders mogen boven het maaiveld uitsteken mits deze op circa vijf meter afstand van de rooilijn of kavelgrens liggen.
- Wanneer kelders of souterrains meer dan 0,5 meter boven maaiveld uitsteken, wordt de oppervlakte meegerekend bij het aantal bovengrondse vierkante meters bvo, waarvoor een maximum is aangegeven in deze kavelregels.
- zie verder bij de regels over de ligging aan de grachtzijde

Grachtzijde

- Waar aangesloten wordt aan de openbare kade dient rekening worden gehouden met de aansluitende hoogtes en constructies (zie bijlage 1.05).
- De grachtzijde wordt niet beschouwd als de achterkant van het gebouw. In het geval er direct aan de gracht wordt gebouwd, dient het deel van het gebouw ter plaatse van het hoogteverschil tussen maaiveld en het water (0.40-NAP met 20 cm fluctuatie) te worden ontworpen in de vorm van een extra hoge bouwlaag of een souterrain.
- Behalve de gebouwdelen die aan de Sonia Gaskellstraat of het Pina Bauschplein liggen, (op circa 15 meter uit de hoek) dienen de functies aan de gracht, minimaal één meter lager te liggen dan het omliggende maaiveld, uitgaande van 2.20+NAP. (zie afbeelding 11).
- Als er een kade wordt gerealiseerd omdat een deel van het gebouw terug ligt ten opzichte van de gracht, dient de bovenkant van de kade minimaal één meter lager te liggen het maaiveld van 2.20+NAP. (zie afbeelding 11).
- In verband met fluctuaties van het waterpeil dienen de openingen aan het water (o.a. ramen, ventilatie-openingen) niet lager dan NAP + 0.30 meter te worden geplaatst (minimaal 70 cm boven het waterpeil).
- Aan de grachtzijde van de kavel dient rekening te worden gehouden met de inname van oppervlaktewater ten behoeve van de TEO-installatie (regeneratievoorziening) van het warmte- en koudesysteem. Zie verder in paragraaf 3.6.
- Voor nadere eisen zie Bouwen aan het water, Kade en steigers en Aansluiting brug-kademuur onder 3.6 Techniek.

3.3 Programma

Wonen

- Er kunnen maximaal 150 woningen worden gerealiseerd, waarvan minimaal 85% middeldure huurwoningen en maximaal 15% vrije sector woningen
- De focus ligt op de realisatie van middeldure huurwoningen voor gezinnen. Dit betreft huurwoningen tot 186 punten volgens het woningwaarderingssysteem.
- Minimaal 70% van de middeldure huurwoningen dient minimaal 70 m² GBO groot te zijn.
- Middeldure huurwoningen dienen een minimale grootte te hebben van 40 m² GBO (conform NEN2580).
- Voor de vrije sector woningen dient de minimale gemiddelde woninggrootte 70m² GBO te zijn.

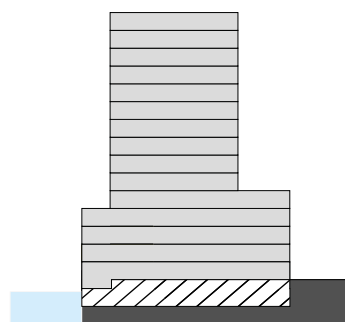
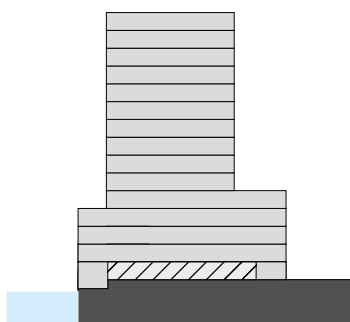
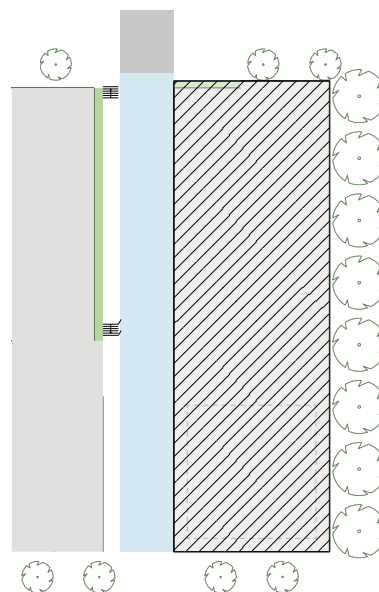
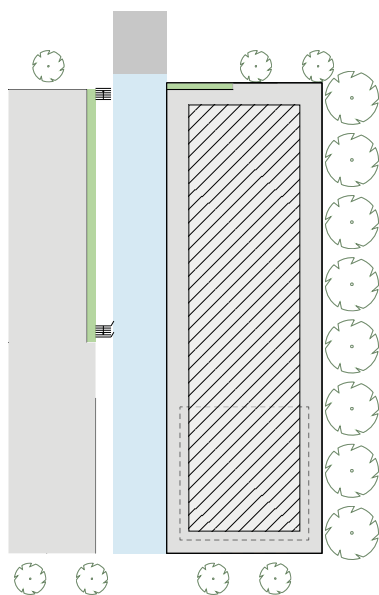
Niet-wonen

- Aan het Pina Bauschplein en aan de Rudi van Dantzigstraat zijn woningen op begane grond over een diepte van 20 meter niet toegestaan. De ruimte is gereserveerd voor niet-woonfuncties (zie omgevingsplan).
- Aan het Pina Bauschplein zijn woningen niet toegestaan op de 2e volledige bouwlaag, tenzij de eerste bouwlaag een verdiepingshoogte heeft die gelijk is aan of hoger is dan twee bouwlagen.
- De kavel biedt ruimte voor minimaal 1500 m² aan niet-woonfuncties. Het (tijdelijk) omgevingsplan Sluisbuurt geeft maximale oppervlaktes in m² voor verschillende voorzieningen.
- Aan het Pina Bauschplein is ruimte voor detailhandel en horeca. *Indien bij indiening van het DO blijkt dat, door eerder ingediende aanvragen voor andere kavels, het omgevingsplan geen ruimte meer biedt voor realisatie van horeca, dient dit metrage ingevuld te worden met detailhandel, dienstverlening, bedrijf en/of maatschappelijke voorzieningen. Het is ook mogelijk dat een vergunning kan worden verleend voor het afwijken van het (tijdelijk) omgevingsplan (BOPA) voor de functie horeca. Uit behoefte-onderzoek blijkt dat er nog (extra) marktruimte is voor horeca (stand van zaken medio 2026)*
- Op deze kavel is een supermarkt uitgesloten.
- Aan de Rudi van Dantzigstraat zijn dienstverlening, bedrijven en/of maatschappelijke voorzieningen toegestaan op de eerste bouwlaag
- Voor bedrijfs- en dienstverlening geldt, conform het omgevingsplan een vestigingsgrootte van maximaal 250 m² bvo per vestiging.

Parkeren fiets en scooter

- Voor het parkeren van fietsen en scooters gelden de gemeentelijke normen. Zie [Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018](#). De gemeente geeft de voorkeur aan een gezamenlijke fietsenberging als gelijkwaardige oplossing, ook voor grotere woningen. In plaats van standaard (etage-)rekken verdient het aanbeveling om een

Afbeelding 12.
Zoekruimte
parkeergarage



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

Zoekruimte ondergrondse parkeerprogramma (onder maaiveld). Onder 1.20+NAP kan de parkeerbak tot de kavelgrens bebouwd worden.

(groter) deel van de benodigde capaciteit uit te voeren als 'vloerplekken' (ca. 25% van de capaciteit), waar fietsen en andere tweewielers die niet in een standaard fietsenrek passen gestald kunnen worden.

- Ruimte voor het parkeren van fietsen en scooters moet inpandig worden gerealiseerd. Voor kort-parkeren bij woningen, horeca en detailhandel zijn circa 60 fietsparkeerplekken aanwezig op het Pina Bauschplein (zie afbeelding 4). Deze kunnen meegenomen worden in de berekening van de parkeerbehoefte voor bezoekers en niet-woonfuncties van het toekomstige bouwplan.
- Op het kavelpaspoort (afbeelding 10) worden de zoekruimtes voor de ingang naar een fietsenstalling aangeduid.

Parkeren auto's

- Ruimte voor het parkeren van (deel-)auto's moet inpandig worden gerealiseerd.
- Voor middensegment huurwoningen wordt er een norm gehanteerd van maximaal 0,3 parkeerplek per woning. Voor vrije sectorwoningen geldt de norm van maximaal 0,6 parkeerplek per woning voor woningen groter dan 60m² bvo en maximaal 0,3 voor woningen kleiner dan 60m² bvo. Er worden geen parkeervergunningen verleend aan bewoners voor parkeren in de openbare ruimte.
- Voor de niet-woonfuncties gelden de gemeentelijke normen. Zie hiervoor [Bijlage IV bij de Basisregeling voor het Omgevingsplan](#).
- Het bouwen van een parkeergarage is zowel ondergronds als half verdiept of bovengronds mogelijk. Mocht er gekozen worden voor een bovengrondse of half verdiepte parkeergarage, dan ligt deze uit het zicht op minimaal circa 5 meter terug uit de rooilijn of kavelgrens. (zie afbeelding 12)
- Op het kavelpaspoort wordt een zoekruimte voor de entree van een parkeerruimte voor auto's aangeduid.

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 ruimtekkaart 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 functie 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.

Naast het wegverkeerslawaaï dient het scheepvaartlawaaï 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 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 1.21), waarbij het effect van additionele terreininrichting buiten beschouwing wordt gelaten. Rondom het gehele gebouw is het streven een goed windklimaat. Let op, uit het onderzoek van Peutz afbeelding 13) blijkt dat het windklimaat in de George Balancinestraat nabij kavel 10C matig tot slecht is. Het ontwerp van het gebouw op de hoek van kavel 10 C zal hierop van invloed zijn. Hier is een verbetering van het windklimaat gewenst.

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

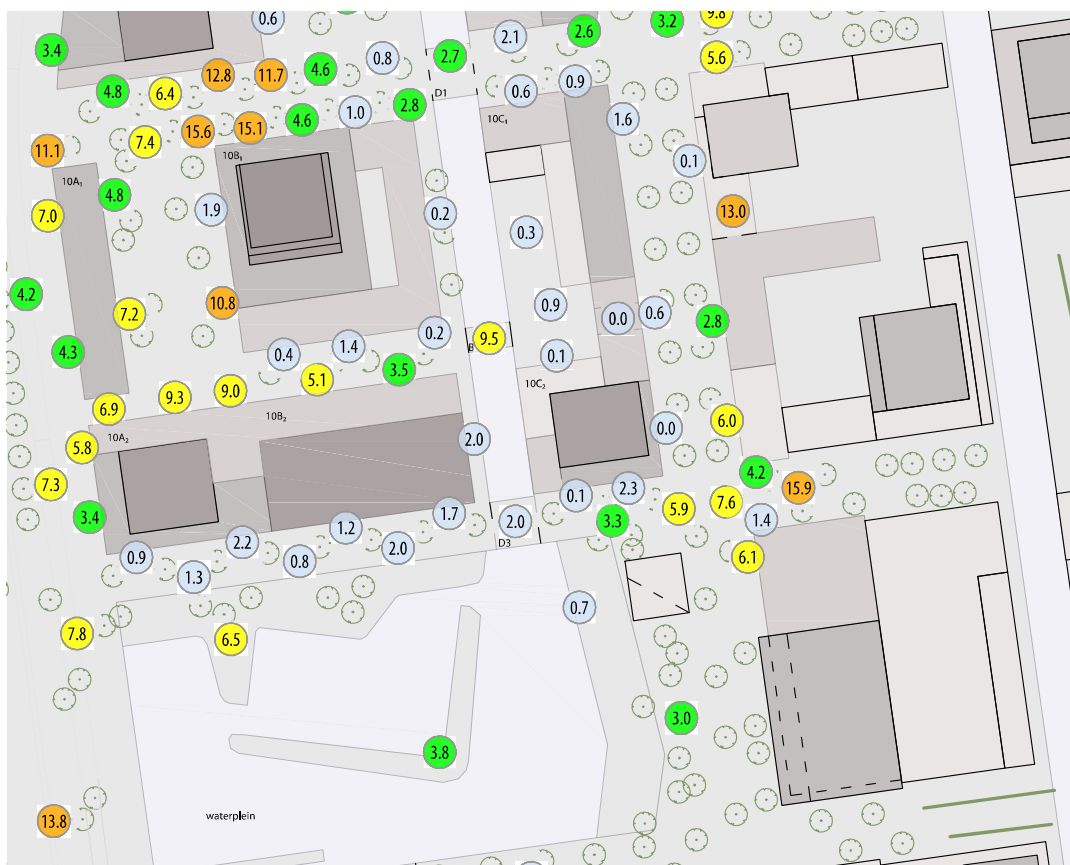
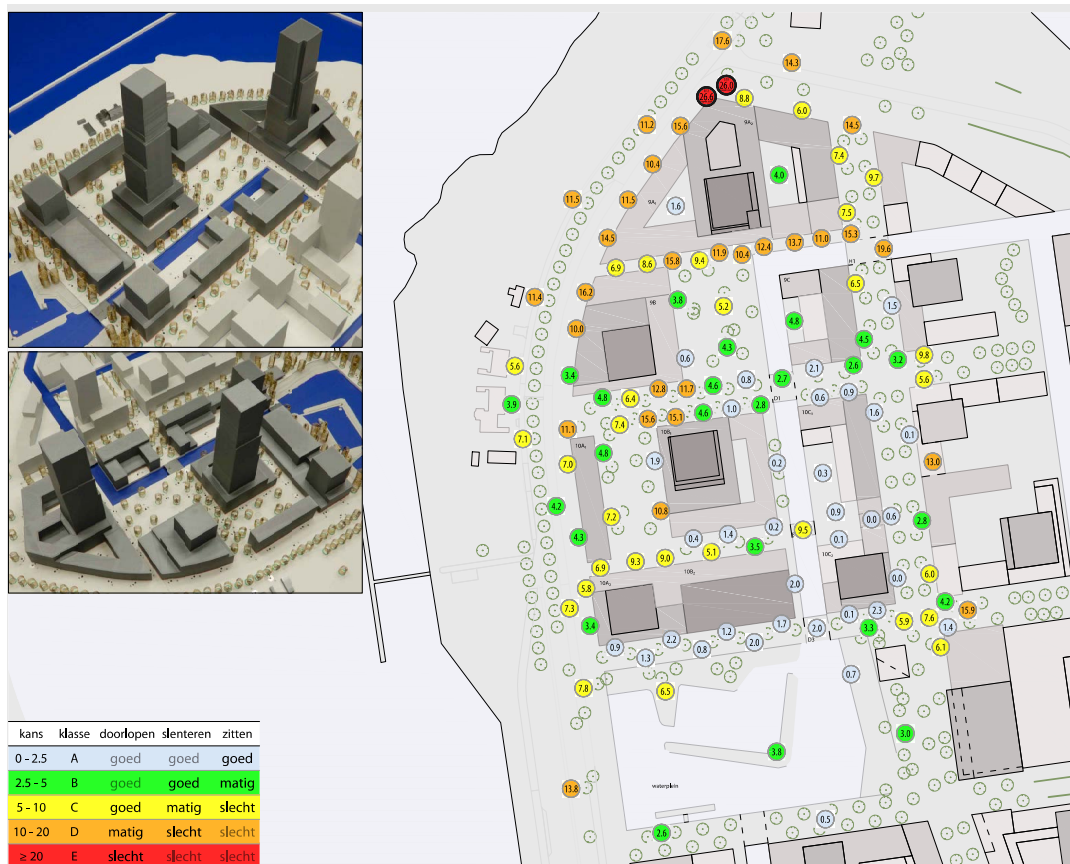
De gemeente Amsterdam heeft Duurzaamheid onderverdeeld in [6 thema's](#). Via de link hiervoor zijn ook de "koppelingen" naar de actuele beleidsdocumenten te vinden.

Duurzame energie en aardgasvrij

De gemeente Amsterdam ziet kansen voor passieve gebouwen die een focus hebben op uitstekende isolatie, luchtdichtheid, slimme oriëntaties en ontwerpkeuzes (bijvoorbeeld diepe neggen en externe zonwering) en die minimale technische systemen vereisen voor verwarming en koeling. Dit resulteert in een aanzienlijk lagere energiebehoefte en een verminderde ecologische voetafdruk, zonder afbreuk te doen aan het comfort van de gebruikers.

Er komt geen aansluiting op het aardgasnet. Gemeente Amsterdam streeft naar energieneutrale gebouwen. Voor actuele informatie zie [website duurzaam ontwikkelen van Amsterdam](#).

Afbeelding 13.
Uitsnede uit wind-
hinderonderzoek
noordwestkwadrant
Sluisbuurt (Peutz,
2022).



Warmteplan en Bodemenergieplan

In het noordelijk deel van de Sluisbuurt wordt door Eteck een warmte-en koudesysteem gerealiseerd. Dit duurzame systeem maakt gebruik van bodemenergie en energie uit oppervlaktewater voor de verwarming en koeling van toekomstige gebouwen in deze buurt.

Er is een [bodemenergieplan](#) en een warmteplan van toepassing. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de selectiebrochure en bijlage. Voor meer informatie over het warmte- en koudesysteem kunt u contact opnemen met Eteck.

Klimaatadaptatie

In Amsterdam is de [hemelwaterverordening](#) van kracht. Deze maakt onderdeel uit van de Basisregeling Amsterdam. Hierin worden o.a. eisen gesteld aan de berging van regenwater bij gebouwen. De gehele kavel (zowel het onbebouwde als het bebouwde gedeelte) heeft minimaal 60 L/m² per uur waterverwerkingscapaciteit. Dit houdt in dat de kavel (binnen terrein plus daken) minimaal 60 L/m² per uur kavel water kan opvangen en bergen. Vervolgens wordt het water in de bodem geïnfiltreerd.

Natuurinclusief bouwen

Natuurinclusief bouwen is als onderdeel van de Groenvisie vastgesteld. Bij het voorlopig en definitief ontwerp voor de kavel moet een groenplan aangeleverd worden.

Er dienen verder 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 1.12.

Ook voor de fauna dient aangegeven te worden welke maatregelen worden toegepast. Aan de hand van het Handboek Natuurinclusief bouwen worden inspirerende voorbeelden gegeven. De ontwikkelende partij dient in haar plan duidelijk te verwoorden hoe zij natuurinclusief bouwen benadert. Het is wenselijk om hierover overleg voeren met een stadsecoloog.

De huismus en gewone dwergvleermuis komen voor op het Zeeburgereiland en zijn beschermd middels de Wet Natuurbescherming. Om de Sluisbuurt te kunnen ontwikkelen moeten er maatregelen 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 voor kavel 10C geformuleerd (afbeelding 14).

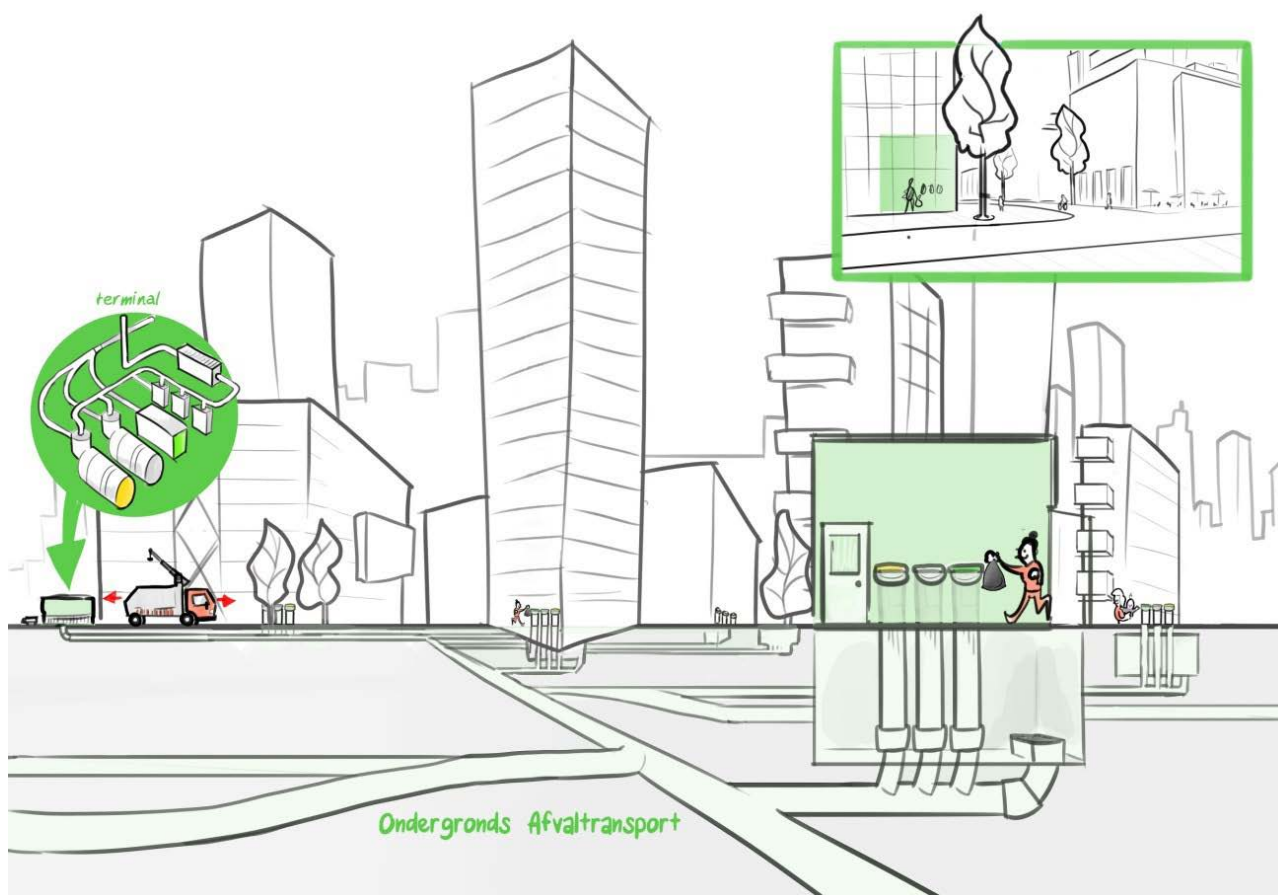
Kansen voor netbewust ontwikkelen

Netbewust ontwikkelen betreft de wijze waarop een project bijdraagt aan het beperken van de belasting op het elektriciteitsnet door het verminderen van de totale elektriciteitsvraag, het spreiden van gebruik in de tijd en het sturen van piekbelastingen.

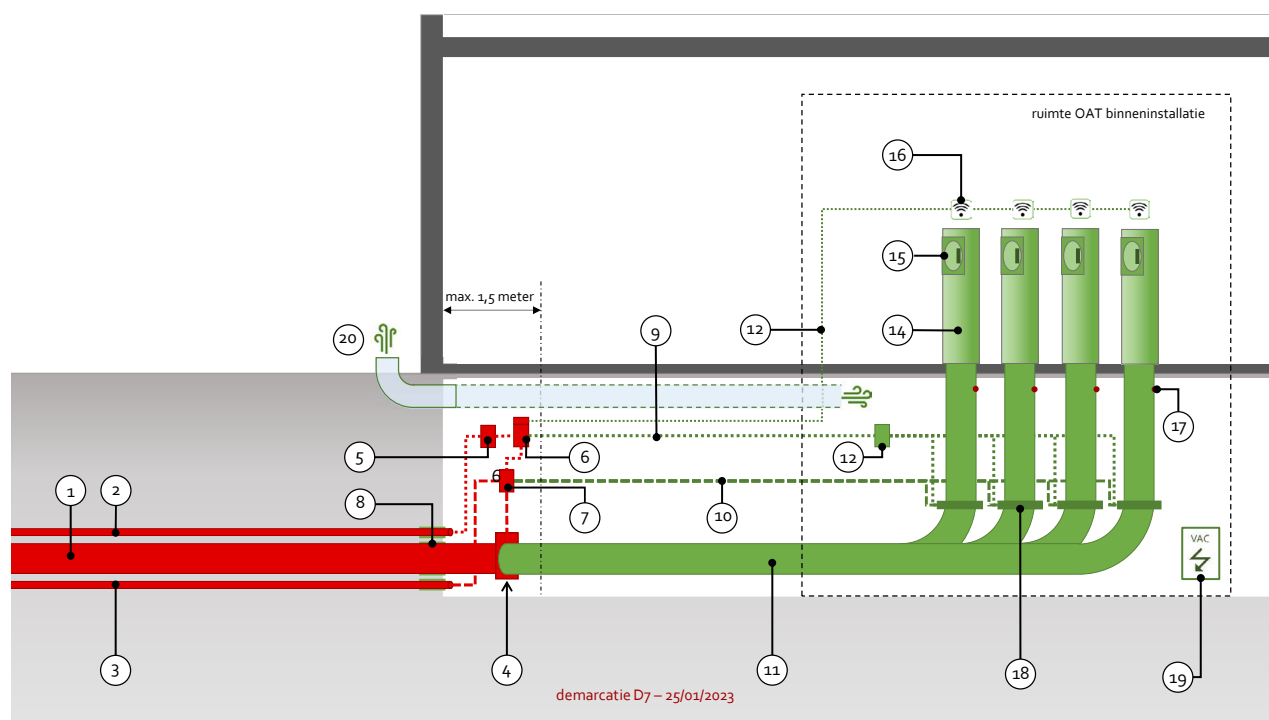
Gemeente Amsterdam ziet netbewust ontwikkelen als een strategische kans binnen de gebiedsontwikkeling. Elke efficiëntere of vermeden aansluiting draagt bij aan de totale gemeentelijke opgave en vergroot de mogelijkheid om meer woningen en voorzieningen binnen de beschikbare netcapaciteit te realiseren.

Doelsoort NiB	Onderbouwing (NiB)	Maatregelen NiB	Minimale hoeveelheid per kavel
Huismus	Wet/ eis	Integreren van kunstmatige ingebouwde nestplekken in gevels en daken georiënteerd op het noorden of oosten of welke op het heetst van de dag in de schaduw van een ander object of gebouw vallen.	6
Gewone dwergvleermuis	Wet/ eis	Integreren van kunstmatige ingebouwde verblijfplaatsen voor één tot enkele vleermuizen in gevels (alle windrichtingen, maar met voorkeur) georiënteerd op het zuiden middels inbouwstenen voor vleermuizen. Integreren van kunstmatige ingebouwde kraamverblijfplaats in een op het zuiden georiënteerde gevel.	5 1

Afbeelding 14. Tabel Eisen Natuurinclusief bouwen (NiB) voor kavel 10C



Afbeelding 15. Principetekening ondergronds afvaltransport



Afbeelding 16. Tekening zakenrechtelijke demarcatie, versie D7 d.d. 25-01-2023 (zie bijlage voor legenda)

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 warmte- en koudevoorziening 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 10C zijn dat:

- Collectieve Opwek Installatie en regeneratievoorziening collectief koude en Warmtesysteem (inclusief klanttrafo)
- AVP

Zowel de wijk- als gebouwgebonden technische ruimtes moeten in pandig worden geïntegreerd. De eisen waaraan technische ruimtes dienen te voldoen is beschreven in bijlage 1.10, 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 leidingentracés. 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.

Collectief koude en Warmtesysteem

Kavel 10C draagt op een bijzondere manier bij aan duurzaamheid. Hier worden de installaties gehuisvest voor de collectieve warmtevoorziening voor het noordelijk deel van de Sluisbuurt. De installaties worden gehuisvest in de kelder, op de begane grond en op het dak in de vorm van zonnepanelen.

- De ontwikkelaar dient op kavel 10C een COI-ruimte en bijbehorende inkoop- en transformatorruimten te realiseren ten behoeve van het Warmtesysteem, overeenkomstig de Technische Aansluitvoorwaarden van de Concessiehouder (bijlage 1.18).
- De omvang van de COI-ruimte is tenminste 250 m² BVO bij een netto vrije hoogte van 3 meter.
- De COI-ruimte wordt aangebracht op kelderniveau -1 met een 24/7 toegankelijke ontsluiting naar maaiveld.
- Er is een transportroute voor de warmtepomp

vanaf de toegang met dubbele deur (minimale dagmaat B x H = 3,0 m x 2,3 m) van de COI-ruimte naar het maaiveld. Deze route is minimaal 3,0 meter breed en minimaal 2,3 meter hoog. Er is tenminste 1 extra vluchtroute nodig niet zijnde de transportroute, in verband met brandveiligheid.

- De COI-ruimte grenst niet aan geluidsgevoelige gebruiksfuncties zoals woningen en is bouwkundig voldoende geïsoleerd met oog op geluid en trillingen. Indien de COI-ruimte toch direct grenst aan geluidgevoelige functies kan Concessiehouder aanvullende eisen stellen aan door de Ontwikkelaar toe te passen materialen, geluidwerende isolatie en constructieve voorzieningen.
- Ontwikkelaar stelt voldoende (zoveel mogelijk aaneengesloten) dakoppervlakte ter beschikking voor het realiseren en hebben van zonnepanelen ten behoeve van het Warmtesysteem. Uitgangspunt is een (aantoonbaar, volgens genormeerde ontwerp opbrengstberekeningen) jaaropbrengst van 60 MWhe.
- Ontwikkelaar levert de inkoop- en transformatorruimte(s) bouwkundig op overeenkomstig de eisen van Liander. Uitgangspunt is het opstellen van een transformator van 1.600 kVA.
- Voor de kavelintrede van de leidingen is vanuit de COI-ruimte een aaneengesloten breedte nodig van 8 meter aan de zijde van de openbare ruimte. Deze dient afgestemd te worden op de DTA- tekening.
- Voor de regeneratievoorziening (TEO) zal door Eteck een inlaat van oppervlaktewater worden gerealiseerd vanaf de aangrenzende gracht. Hiervoor zijn op de kavel, aan de binnenzijde van de kade, de inlaat, distributieleidingen, een stroomkabel en een ondergrondse ruimte in een betonnen put of kelder nodig. De ondergrondse ruimte moet bereikbaar zijn vanaf het maaiveld. Er wordt nog onderzocht of de TEO in de openbare ruimte kan worden gerealiseerd. Zie hiervoor de informatie in de selectiebrochure.
- Voor (overige) technische voorwaarden en vereisten wordt verwezen naar bijlage 1.18 en 1.19.

AVP

Rondom AVP's kunnen in meer of mindere mate magnetische velden ontstaan, waarvoor de GGD Amsterdam op dit moment het uitgangspunt hanteert "te streven naar een situatie waarbij kinderen tot 15 jaar niet langdurig verblijven in een magnetisch veld boven 0,4 microTesla (µT), onafhankelijk van de bron van het veld (hoogspanningslijnen, maar ook transformatorhuisjes of andere stroomverdeelstations). Met langdurig verblijf bedoelen we een verblijftijd die past bij woningen, scholen, crèches en kinderopvangplaatsen", aldus GGD gemeente Amsterdam.

Bij Liander kunt u meer informatie verkrijgen en bespreken welke eventueel aanvullende maatregelen u wenselijk vindt en u voor uw rekening en risico kunt toepassen in het kader van uw bouwplan in relatie tot

de transformatorruimte.

Ondergrondse constructies en grondwater

Uitgangspunt dat wordt gehanteerd bij ondergrondse constructies is dat er grondwaterneutraal wordt gebouwd, met andere woorden er mag geen opstuwning 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 1.09. Het definitief ontwerp dient een zodanige diepgang te hebben dat deze eisen kunnen worden geverifieerd. Tevens dienen ondergrondse constructies te voldoen aan het parapl [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 1.05, PvE Kademuren en Oeverconstructie, 2024. Het beheer en het onderhoud van deze gebouwdeelten zijn de verantwoordelijk 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

	restafval	GFE	papier
≤ 80 woningen	■ ■	■	■
80-160 woningen	■ ■ ■	■	■
160-240 woningen	■ ■ ■ ■	■	■
> 240 woningen	Bij een hoger aantal woningen wordt aanbevolen meerdere of een groter inzampunt(en) te realiseren.		
voorzieningen	Afhankelijk van het aanwezige aantal en soort (niet)commerciële voorzieningen dient het aantal inlets hierop nader afgestemd te worden. Indien een automatische vulinstallatie (bijv. shredder of screwfeeder) gebruikt wordt, wordt nadrukkelijk aanbevolen om tenminste één (aparte) inlet beschikbaar te houden voor het handmatig aanbieden van de afval (van de betreffende fractie).		
GFE = groente, fruit en etensresten			

Afbeelding 17. 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 18. aantal rolcontainers

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 1.05, 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 1.05 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 1.06. 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 grondlichte aansluiting met aanpalende bruggen of andere kademuren/ gevels. Zie ook bijlage 1.05. 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 keuken van de bewoners rekening gehouden wordt met scheiden van afval kunnen de verschillende fracties eenvoudiger hergebruikt worden (zie ook bijlage 1.20e ter informatie “Optimaliseren gebruik integraal afvalstelsel Sluisbuurt”). Vanwege de beoogde hoge dichtheden in de Sluisbuurt is er gekozen voor een Ondergronds Afval Transportsysteem (OAT). Zie ook bijlage 1.20. Het OAT-systeem bestaat uit een stelsel van ondergrondse buizen waardoor afval wordt getransporteerd vanuit inbandige inwerpopeningen. Het afval gaat vervol-

gens naar een inzamellocatie, de terminal (gelegen nabij de Piet Heintunnel). Dit systeem verlicht de druk op de openbare ruimte die daardoor meer kwaliteit krijgt, vermindert het aantal vervoersbewegingen en zorgt voor een hoger scheidingspercentage. Dit komt de leefbaarheid en veiligheid in de Sluisbuurt ten goede.

De gebruikers van de gebouwen maken gebruik van inbandige inzamelpunten. Voor de gescheiden inzameling van het afval wordt er gebruik gemaakt van een combinatie van OAT Systeem en rolcontainers. Dit betekent dat op een inzamelpunt zowel ‘inlets’ (inwerpopeningen) van het OAT Systeem als de rolcontainers aanwezig zullen zijn. De inlets en rolcontainers bevinden zich in één ruimte. Dit ter bevordering van het gebruik.

Het OAT is alleen geschikt voor de fracties OPK (oud papier en klein karton), GFE (groente, fruit en etensresten) en restafval. PMD (plastic, metalen en drinkpakken) wordt gezamenlijk met restafval ingezameld (nascheiding). Voor het inzamelen van de fracties glas, groot karton en overig dienen inbandig gemeentelijke rolcontainers te worden gebruikt. In de erfpachtvoorwaarden zijn in verband hiermee gedoogbepalingen opgenomen.

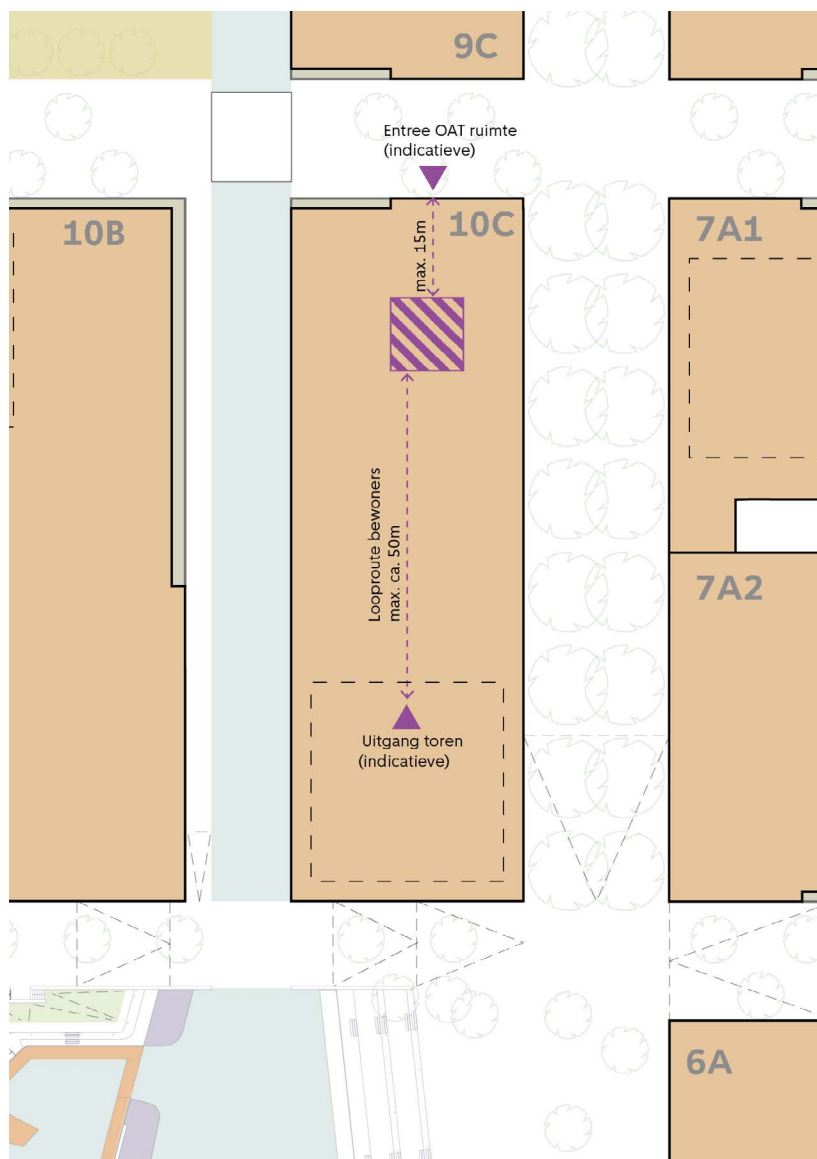
De gemeente draagt zorg voor de aanleg van de hoofdleidingen. De inbandige aansluitingen in het gebouw, bestaande uit de inbandige installaties zoals op de (demarcatie)tekening d.d. 25-01-2023 (afbeelding 16) schetsmatig in groene kleur weergegeven (hierna gezamenlijk te noemen: Inbandige Aansluiting) dienen door de ontwikkelaar van het betreffende gebouw te worden gerealiseerd conform de daarvoor vastgelegde specificaties van de door de gemeente te selecteren OAT-exploitant (“OAT-exploitant”). De op de (demarcatie)tekening schetsmatig in rode kleur aangegeven systeemonderdelen (hierna gezamenlijk te noemen: Gemeentelijke Eigendom) worden in opdracht van de gemeente aangelegd en beheerd en blijven volle eigendom van de gemeente Amsterdam.

De (appartementen)gerechtigde(n) is (zijn) zelf verantwoordelijk en aansprakelijk voor de aanleg en beheer van de Inbandige Aansluiting. Naast de wettelijke aansprakelijkheden wordt de verhouding tussen de (appartementen)gerechtigde(n) en de OAT-exploitant bepaald door de aansluitovereenkomst die tussen deze partijen wordt gesloten waar de gemeente geen partij bij is.

Eisen OAT-inzamelpunt

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

- a. De ontwikkelaar is verplicht om een inbandige ruimte te realiseren ten behoeve van:
 - inworp van afval in het ter plaatse aanwezig OAT-systeem; en
 - plaatsing en gebruik van containers ten behoeve



Afbeelding 19. zoeklocatie OAT-ruimte bewoners

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 10C Sluisbuurt. Dit aantal wordt bepaald door het aantal woningen c.q. voorzieningen op de kavel. Op basis van een programma met 150 woningen en 1500m² niet woonfuncties op kavel 10C en 60 woningen op kavel 9C zijn nodig:

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

c. De ontwikkelaar is zelf verantwoordelijk voor het bepalen van het passende aantal rolcontainers in de OAT-ruimte op kavel 10C Sluisbuurt. Dit aantal wordt

bepaald door het aantal woningen c.q. voorzieningen in het gebouw of kavel en het aantal woningen op kavels. Op basis van een programma met 150 woningen en 1500m² niet woonfuncties op kavel 10C en 60 woningen op kavel 9C zijn nodig:

- 3 stuks container voor (oud) Karton (grootformaat);
- 1 stuks container voor (oud) Glas;
- 3 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: (zie ook afbeelding 19)
- 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 bewoners van kavel 10C moeten via een route binnen de kavelgrenzen de OAT-ruimte kunnen bereiken.
 - 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.
 - Container ruimte: 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 inlooppunt van de aansluitleiding t/m hoofdafsluiter bevindt zich in de zone zoals aangegeven in het kavelpaspoort (afbeelding 10).
- 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 1.20 "Richtlijn containerruimte, v1.3.2, d.d. 30 mei 2023".

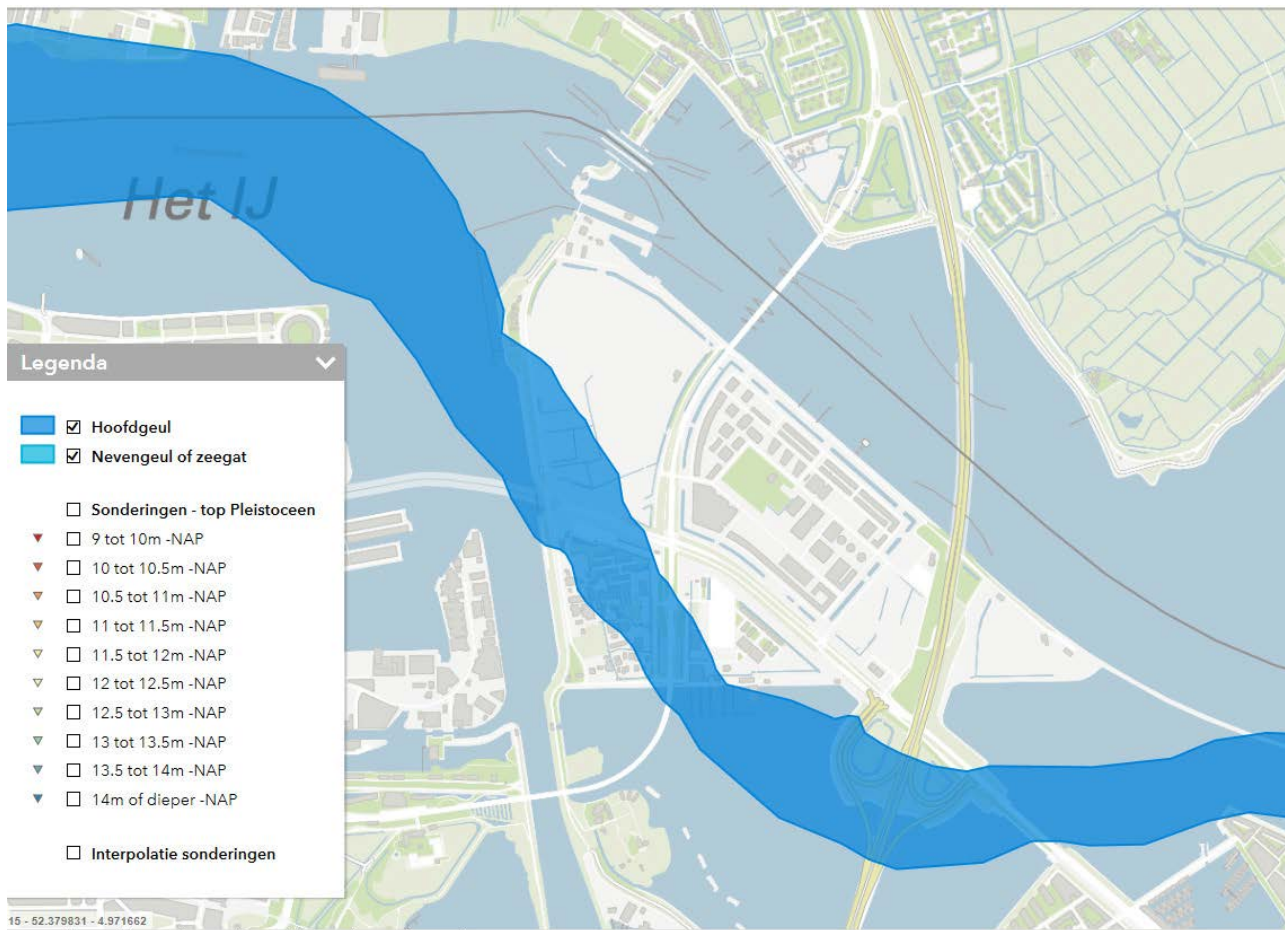
Aanvullende eisen OAT-exploitant

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 1.20. De gemeente is geen partij bij de tussen u en de OAT-exploitant te sluiten overeenkomst. U kunt jegens de gemeente geen rechten ontlenen aan de als hierboven genoemde bijlagen. U dient voor juiste afstemming in contact te treden met de OAT-exploitant.

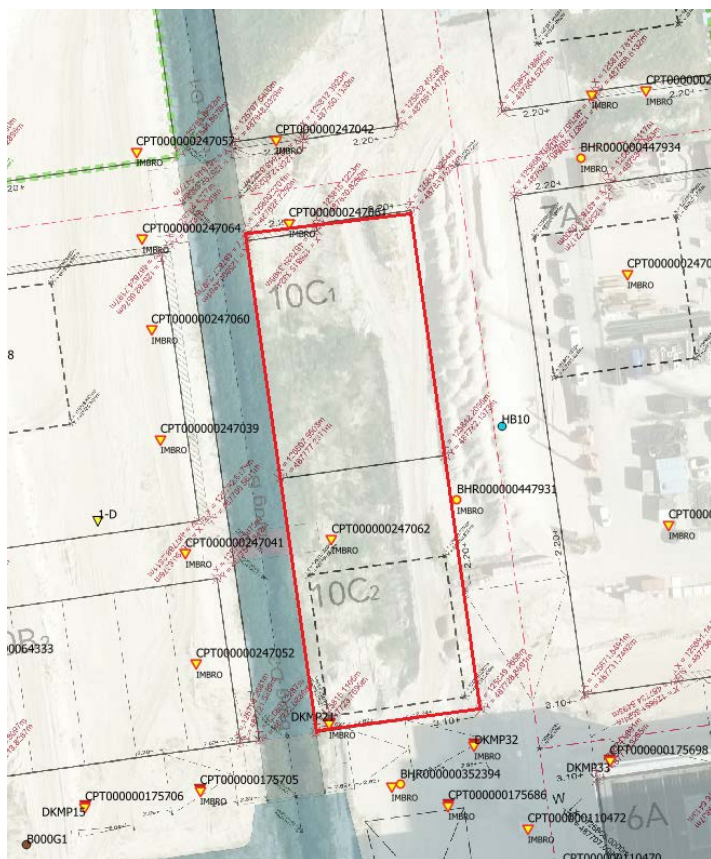
Overige documenten ter informatie

Het document "Rapport optimaliseren gebruik integraal afvalstelsel Sluisbuurt" is ter informatie toegevoegd in bijlage 1.20.

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.



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



Afbeelding 21. Gegevens funderingsonderzoek. Bron: [Dinoloket](#)

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 kavel zich buiten het Oergeul gebied. De sonderingen rondom het gehele gebied laten een vergelijkbaar beeld zien:

- Vanaf circa NAP -12 à -13 m begint de eerste zandlaag. Deze loopt hier grillig met kleilaagjes tot een niveau van NAP-18;
- Vanaf circa NAP -18 à -19 m is een goed ontwikkelde tweede zandlaag aanwezig.

Op basis van deze gegevens worden de volgende indicatieve funderingsniveaus voorgesteld:

- Voor zware constructies: een funderingsdiepte tussen NAP -18,5 m en NAP -22 m;
- Voor lichtere constructies: een funderingsdiepte tussen NAP -12,5 m en NAP -13 m kan worden overwogen. De exacte diepte moet worden vastgesteld op basis van draagkrachtberekeningen.

Let op: Dit betreft indicatieve funderingsdieptes. De uiteindelijke dieptes zijn sterk afhankelijk van lokale omstandigheden, de constructie van de bovenbouw, paalbelastingen en het type en de afmetingen van de palen. Hierdoor kunnen de werkelijke funderingsdieptes afwijken van de opgegeven indicaties.



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 1.14. Deze voorschriften 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 opgesteld voor de gebiedsontwikkelingen op het Zeeburgereiland. De gebiedsontwikkeling Sluisbuurt valt daar onder. Middels het BLVC-kader worden aan uitvoerende partijen eisen meegegeven aan de uitvoering, fasering, het ruimtegebruik, 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. Het waarborgen van publieksveiligheid bij doorgaand gebruik van de omliggende infrastructuur kan impliciet randvoorwaarden aan de bouwmethode opleggen. Door hier reeds in de ontwerpfasen rekening mee te houden, kunnen hoge kosten in de uitvoeringsfase worden voorkomen/ beperkt. Ook zijn te hanteren veiligheidszones rondom het bouwobject mede afhankelijk van de bouwwijze, die voor een groot deel wordt bepaald door het ontwerp. Het ontwerp van het vastgoed heeft daarmee 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 en de eventuele maatregelen om ongewenste stremmingen te voorkomen daarom in een zo vroeg mogelijk ontwerpstadium inzichtelijk te maken.

De gemeente adviseert de ontwikkelende partij daarom om 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-is deze analyse verplicht. Deze “Analyse impact bouw op omgeving” dient minimaal inzicht te geven in:

- Kenmerken van het bouwwerk die invloed hebben op de te hanteren veiligheidszones rondom het bouwwerk zoals de hoogte van het gebouw,

hulpsteigers en grote hijsobjecten (denk hierbij behalve aan gebouwdelen ook aan hulpconstructies zoals tunnelbekisting);

- Eventuele begrenzingen van het hijsgebied;
- Mogelijke locaties voor (toren)kranen;
- Eventuele maatregelen tegen klein vallend materiaal.

Mogelijke beperkingen ten aanzien van het werkterrein rondom het bouwwerk worden beschreven in deze bouwenvolop onder het kopje “werkterrein” en het BLVC-kader. De eisen ten aanzien van bijvoorbeeld parkeren, afval en heien zijn opgenomen in BLVC-kader. Ze zijn opgesteld om overlast te beperken, sociale veiligheid te garanderen. Ten behoeve van het Just in time delivery kan gebruik gemaakt worden van de ‘bufferzone Sluisbuurt’. Opgemerkt wordt dat alle publiekrechtelijke wet- en regelgeving van toepassing zijn. De voorschriften in het BLVC-kader zijn aanvullend. Tijdens de uitvoering dienen uitvoerende partijen aantoonbaar aan de eisen van het BLVC-kader te voldoen.

De ruimte voor de COI wordt al voor oplevering van het gebouw in gebruik genomen. De afstemming hierover is opgenomen in de realisatieovereenkomst.

Werkterrein

Zoals beschreven staat in de “BLVC-kader gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland”, kan werkterrein buiten de kavelgrenzen worden gehuurd. Voor kavel 10C is (een deel van) kavel 7A2 als werkterrein beschikbaar. Daarnaast kunnen de toekomstige trottoirs worden gebruikt als werkterrein. Het gebruik van (een deel van) de gracht als werkterrein is onder voorwaarden mogelijk. Aangezien de gracht ook in tijdelijke vorm een belangrijke functie heeft in het watersysteem, dienen hier afspraken over gemaakt te worden. De definitieve positie en omvang van het werkterrein dient in overleg met de uitvoeringscoördinator Sluisbuurt te worden afgestemd op overige ontwikkelingen en projecten.

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. 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.

- [Bouwprojecten Sluisbuurt](#)
- [Omgevingsplan](#)
- [Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt \(2017\), vastgesteld door de gemeenteraad](#)
- [Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, vastgesteld oktober 2024](#)
- [Bodemenergieplan Sluisbuurt Amsterdam](#)

Architectuur

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

Duurzaamheid

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

Verkeer en parkeren

- [Bijlage IV bij de Basisregeling voor het Omgevingsplan](#)
- [Nota Parkeernormen Fiets en Scooter, d.d. 19 maart 2018](#)
- [Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg Integrale aanpak van de bereikbaarheid – 2018 tot 2038 \(vastgesteld in mei 2018; update vastgesteld in oktober 2019\)](#)

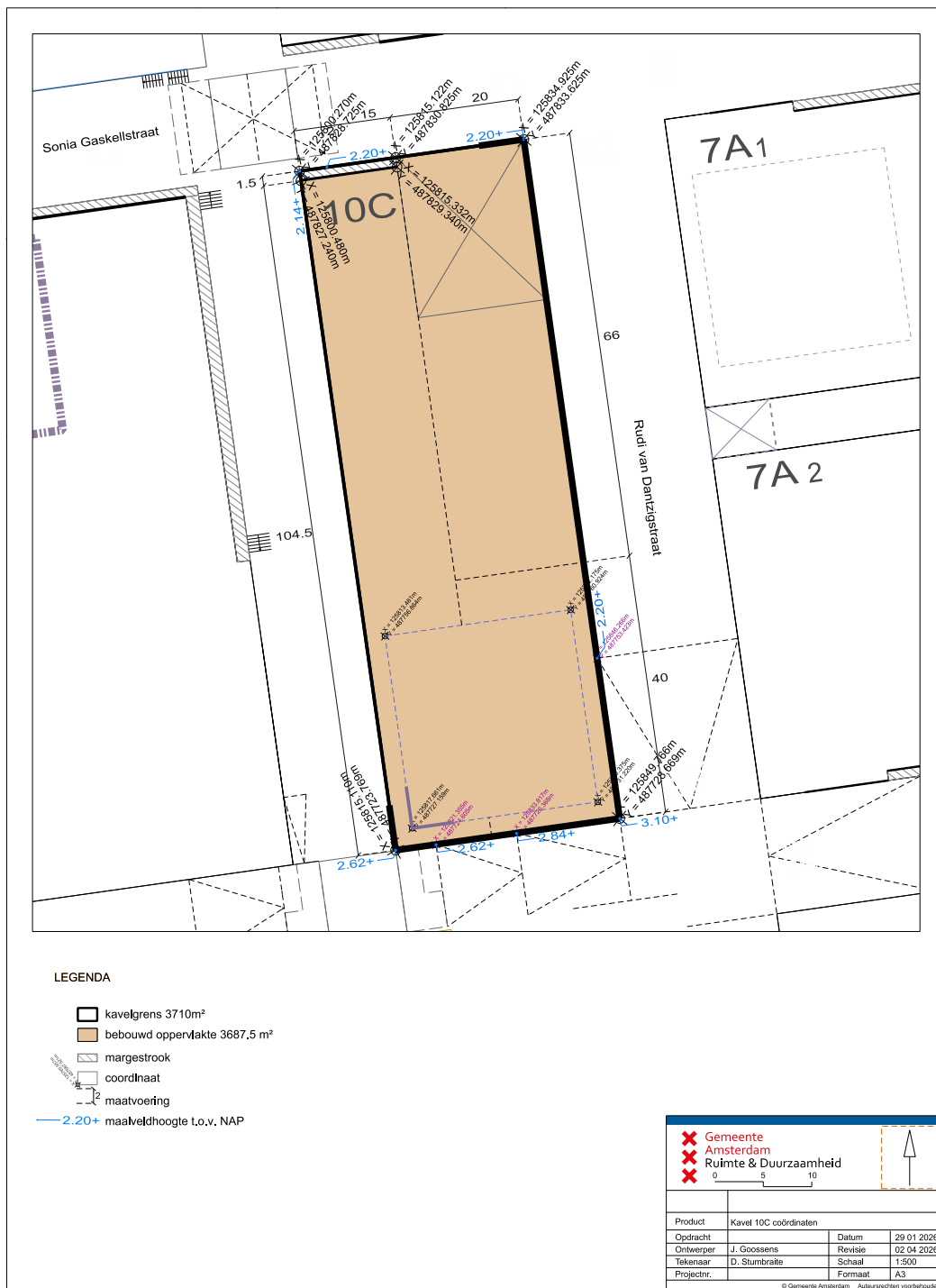
BIJLAGEN

Bijlagenlijst

- 1.01. Coördinatentekening kavel 10C (in bouwenvelop)
- 1.02. Bezonningsstudie kavel 10C (in bouwenvelop)
- 1.03. Openbare ruimte
 - a. Notitie inrichtingsplan hoofdstructuur
 - b. DO maaiveld, wijziging I
- 1.04. Profielen openbare ruimte en belendingen rondom kavel 10C (in bouwenvelop)
- 1.05. PvE kademuren en oeverconstructies
- 1.06. Bruggen Sluisbuurt Definitief architectonisch ontwerp- bruggen en modules.
- 1.07. Informatielevering vastgoedontwikkeling Sluisbuurt
 - a. Notitie
 - b. Checklist
- 1.08. Bodemonderzoek
- 1.09. PvE ondergrondse constructies en grondwater, d.d. 15 april 2024
- 1.10. PvE technische ruimtes en ondergrondse infrastructuur
 - a. Notitie
 - b. Eisen
- 1.11. Protocol supervisie
- 1.12. Natuurinclusief bouwen
 - a. Puntensysteem Natuurinclusief bouwen
 - b. Natuurinclusief bouwen doorsnede
 - c. Kansenskaart Natuurinclusief bouwen
 - d. Natuurinclusief ontwerpen toolbox
- 1.13. Voorschriften voor werken op de Sluisbuurt, februari 2020
- 1.14. BLVC-kader gebiedsontwikkeling Zeeburgereiland
- 1.15. DTA - wijz. L (ter informatie)
 - a. Situatietekening
 - b. Tekening dwarsprofiel
- 1.16. Randvoorwaarden geohydrologisch rapport Sluisbuurt
- 1.17. Warmteplan Sluisbuurt Noord
- 1.18. Technische aansluitvoorwaarden COI ontwikkelaars Eteck
 - a. Demarcatielijst COI
 - b. Tekeningen en voorwaarden inkoop en transformatorruimte
 - c. Technische specificaties COI apparatuur
 - d. Voorbeeld geïntegreerde inlaatconstructie TEO
- 1.19. Technische aansluitvoorwaarden Ontwikkelaars Eteck
 - a. Principeschema afleverset woning
 - b. Principeschema afleverset commercieel
 - c. Demarcatielijst
 - d. Tekening standaard schacht- en meterruimte woningen
 - e. Voorbeeld Afleverset dubbele aansluiting
- 1.20. OAT-stukken
 - a. OAT Sluisbuurt Algemene Voorwaarden v0-9, d.d. 01 april 2022
 - b. Richtlijn containerruimte v1-3-2, d.d. 30 mei 2023
 - c. Richtlijn technische inrichting OAT Inzamelpunt v3-4-2, d.d. 30 mei 2023
 - d. Richtlijn informatieverstrekking (nieuwe) aansluiting v1-3, d.d. 01 februari 2023
 - e. Optimaliseren gebruik integraal afvalstelsel Sluisbuurt versie 2, d.d. 26 mei 2023
 - f. Demarcatietekening D7, d.d. 25 januari 2023
- 1.21. Windhinderonderzoek Peutz Noordwestkwadrant, 8 september 2023
- 1.22. Richtlijnen voorbereiding laadpunten in nieuw te bouwen parkeervoorzieningen

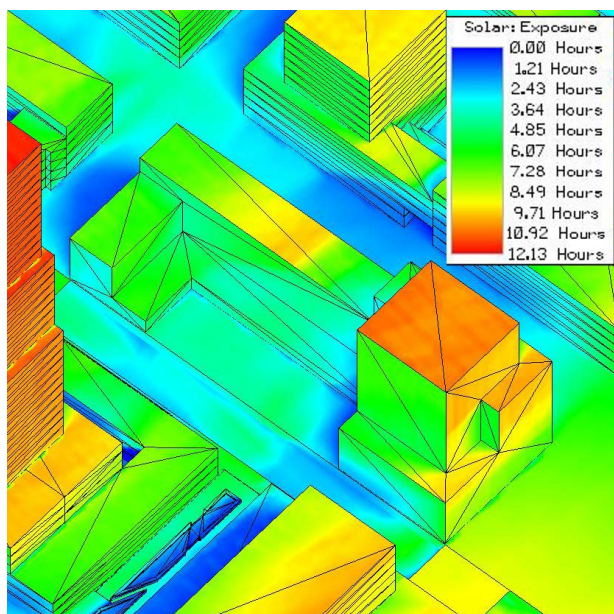
1

Coördinatentekening

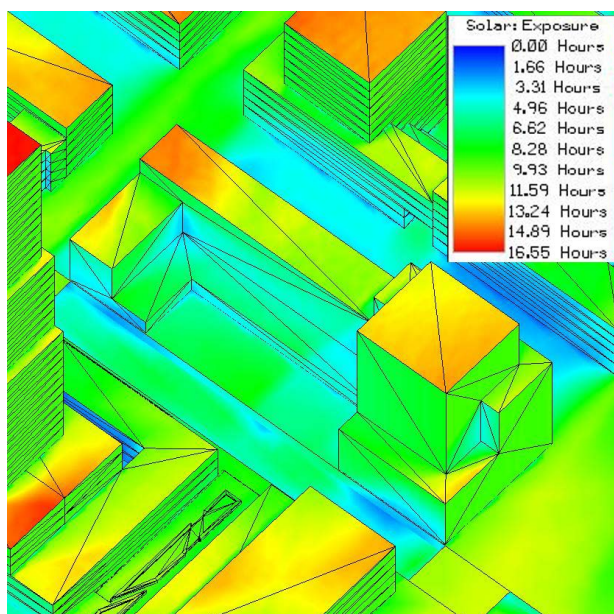


2

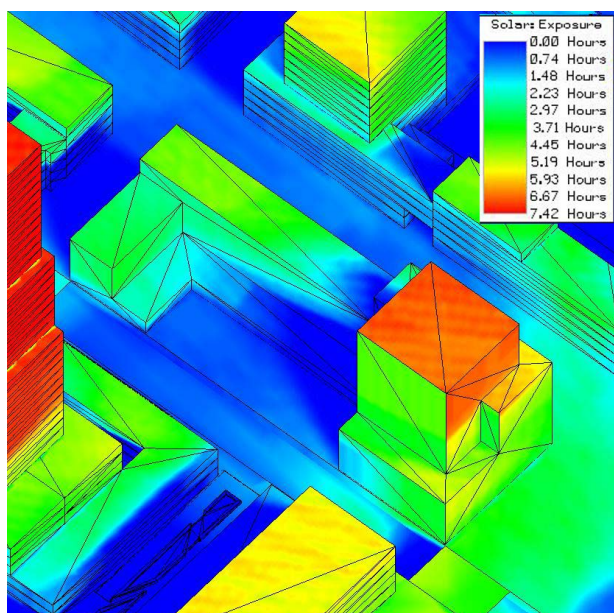
Bezonningsstudie



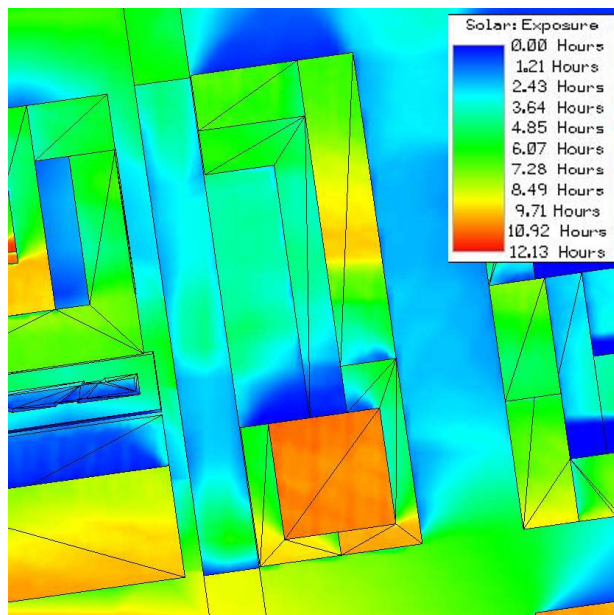
21 maart/september



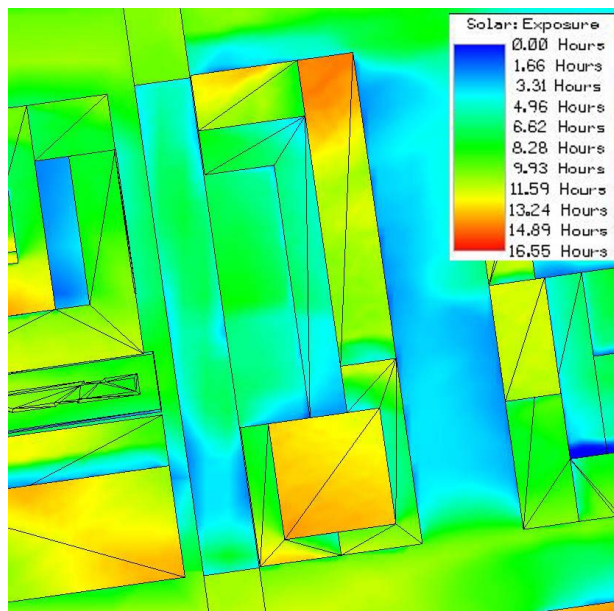
21 juni



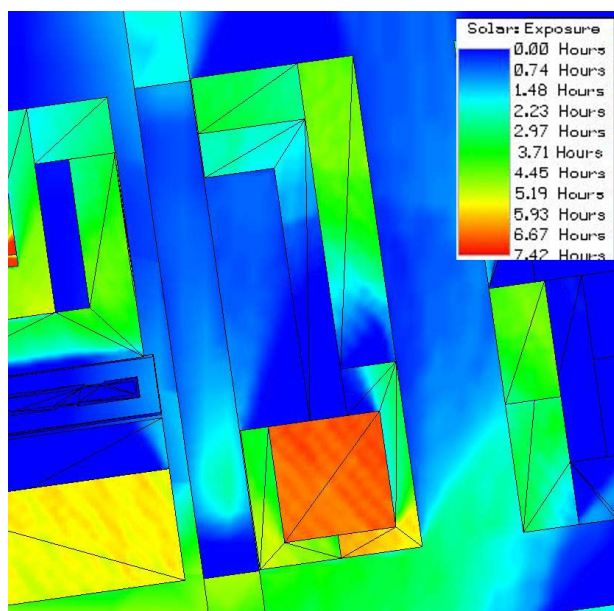
21 december



21 maart/september

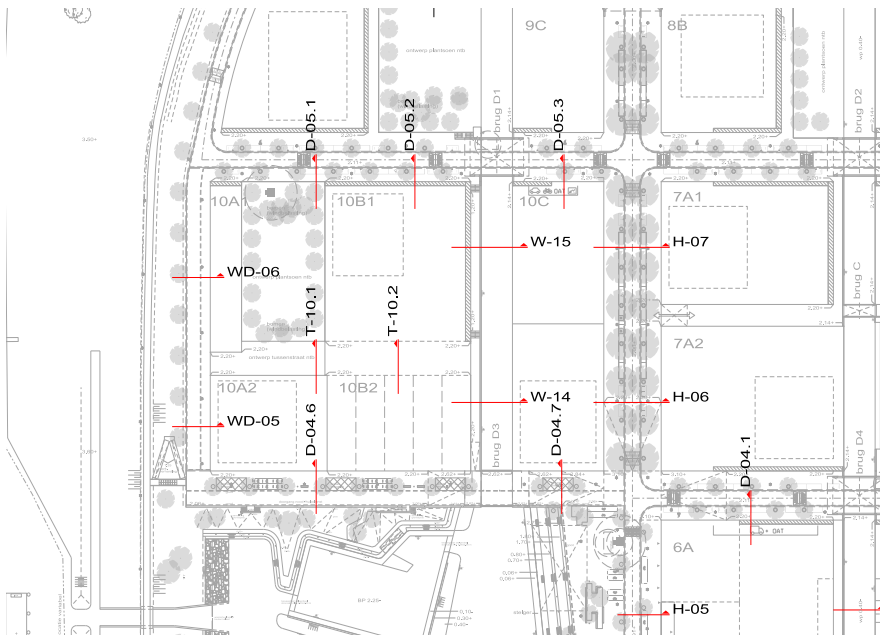


21 juni

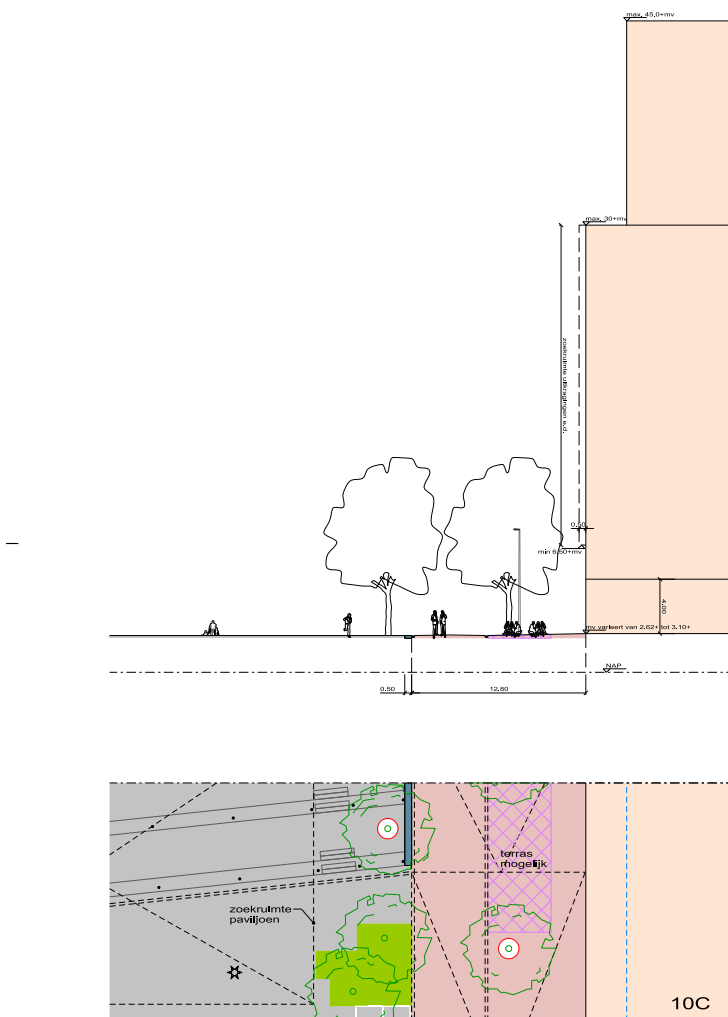


21 december

4



PROFIEL D-04.7



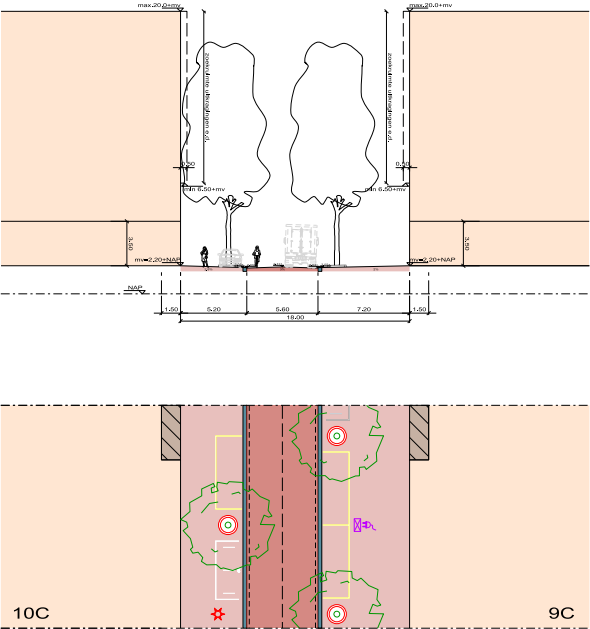
1



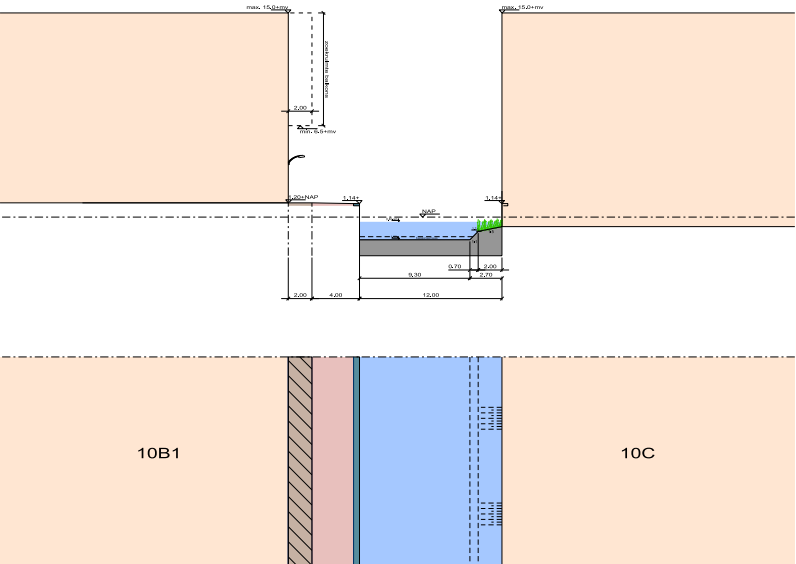
1



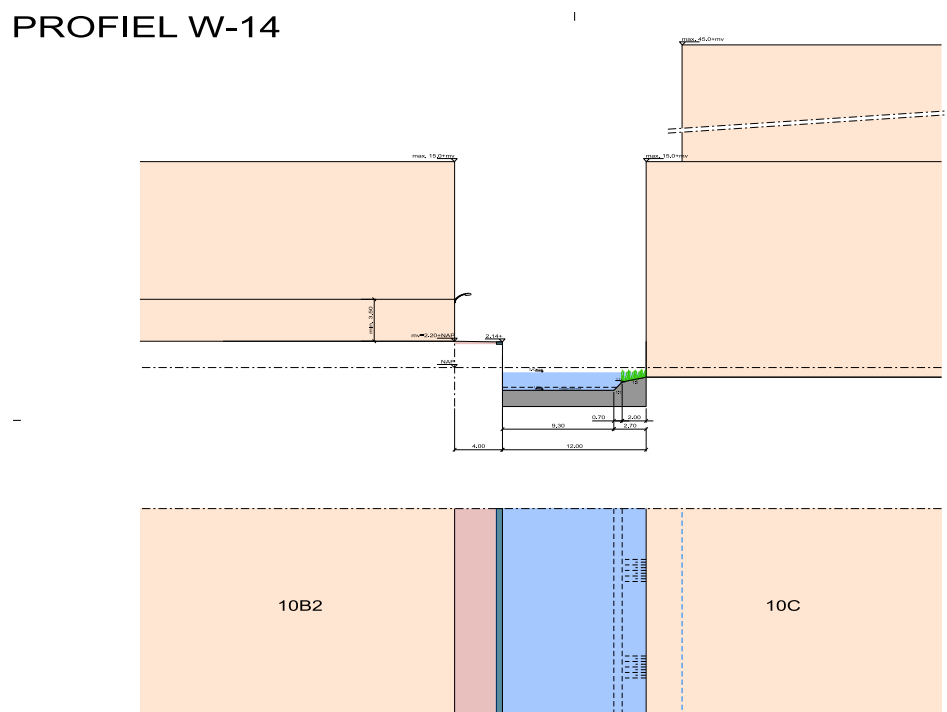
PROFIEL D-5.3



PROFIEL W-15



PROFIEL W-14





Gemeente Amsterdam

