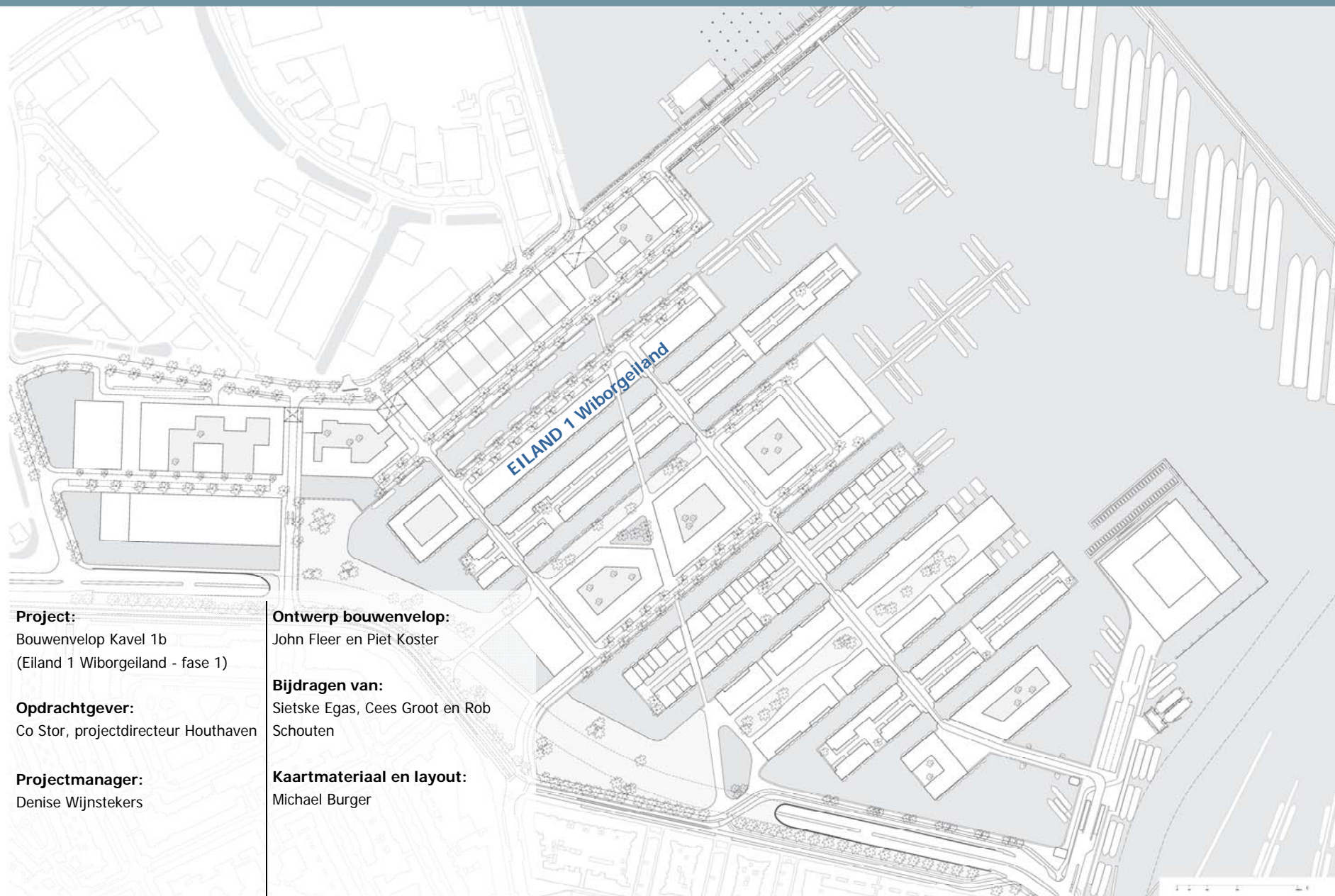


HOUTHAVEN



✘ Gemeente
✘ Amsterdam
✘

Bouwenvelop Kavel 1b
(Eiland 1 Wiborgeiland)
17 december 2015



Project:

Bouwenvelop Kavel 1b
(Eiland 1 Wiborgeiland - fase 1)

Opdrachtgever:

Co Stor, projectdirecteur Houthaven

Projectmanager:

Denise Wijnstekers

Ontwerp bouwenvelop:

John Fler en Piet Koster

Bijdragen van:

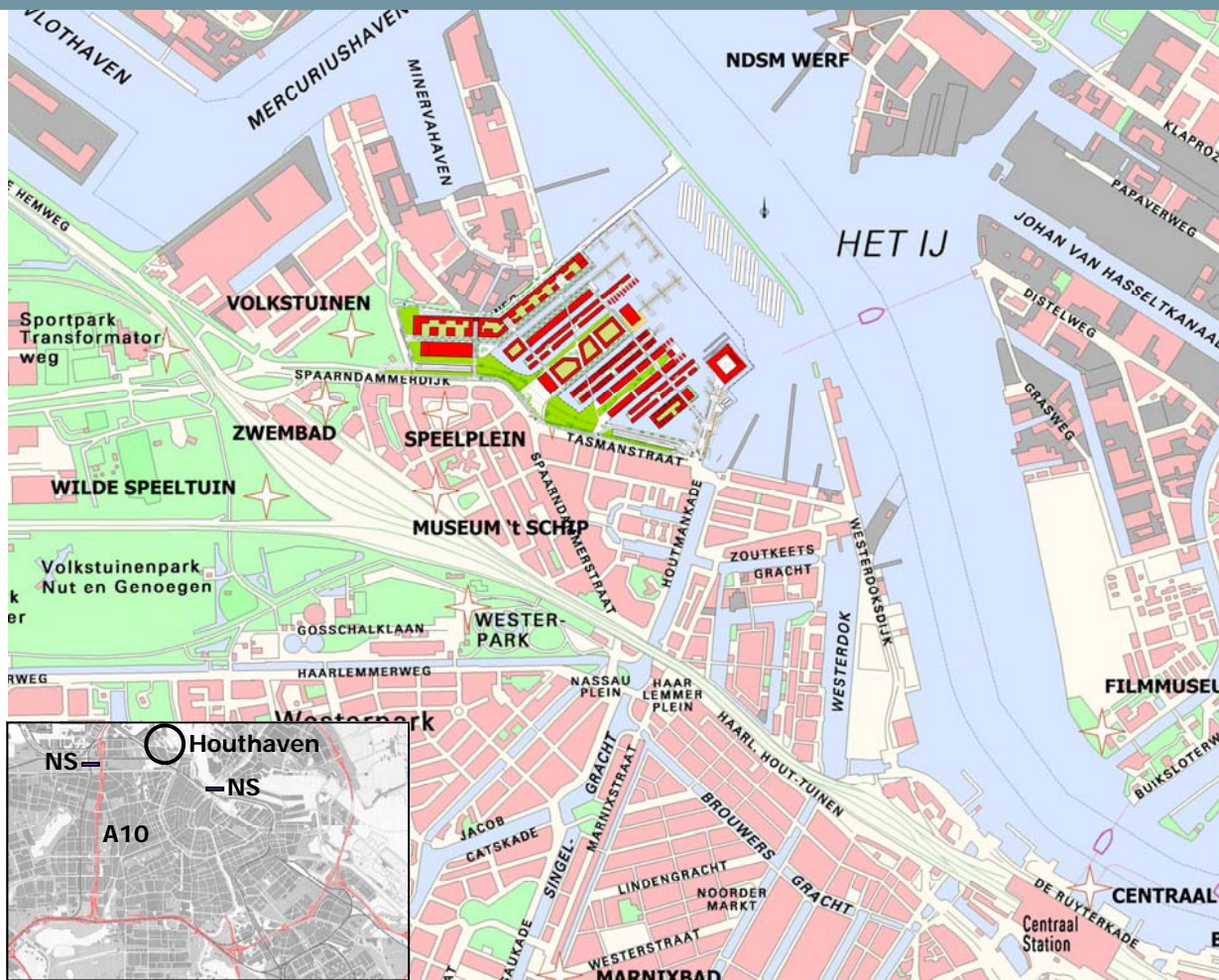
Sietske Egas, Cees Groot en Rob
Schouten

Kaartmateriaal en layout:

Michael Burger

	Inleiding	3	4 Duurzaamheid	22
1	Context Houthaven	5	Bijlage: referentiemodellen	24
	1.1 Stedenbouwkundig plan	5		
	1.2 Bestemmingsplan	7		
	1.3 Beeldkwaliteitplan	8	Bijlage: basiskwaliteit woningbouw	26
2	Ruimtelijke randvoorwaarden	11	Bijlage: Toegankelijkheidseisen parkeergarages	27
	2.1 Programma	11		
	2.2 Ruimtelijke randvoorwaarden kavel	13		
3	Openbare ruimte	21		





Houthaven en omgeving (afbeelding toont verouderde plankaart van 2011)



Inleiding

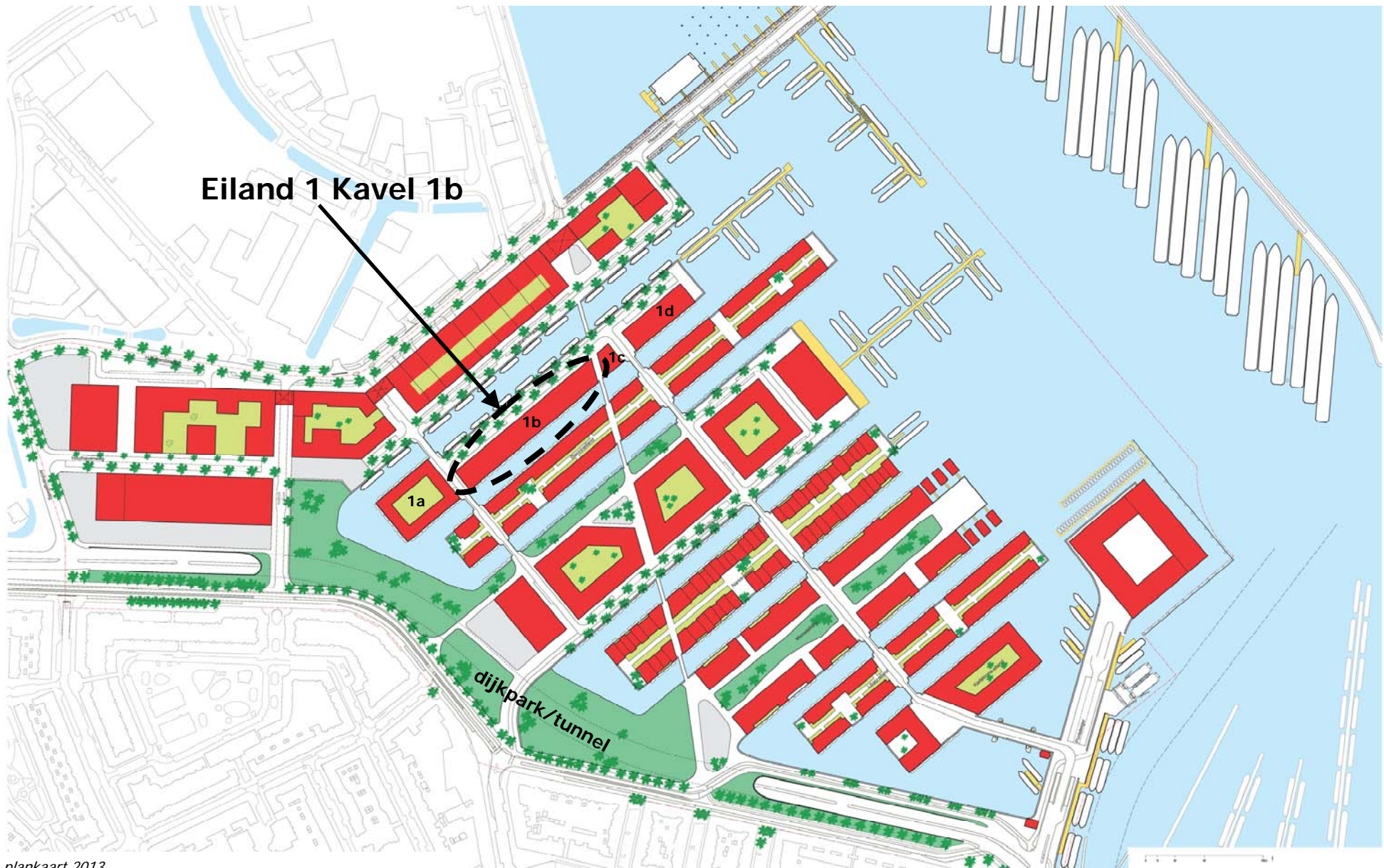
De komende jaren zal de ontwikkeling van eilanden en bebouwing in de Houthaven plaatsvinden.

Voor de ontwikkeling van de verschillende kavels worden ontwikkelovereenkomsten gesloten waarvan dit document, de bouwvelop, een onderdeel is. In de bouwvelop worden de noodzakelijke eisen met betrekking tot stedenbouw, het programma en welstandscriteria uiteengezet. Binnen deze kaders biedt de bouwvelop de ontwikkelaar ruimte voor optimalisatie.

Deze bouwvelop bevat de bouwregels voor de kavel 1b. Op de kavel worden marktoningen gerealiseerd.

In de lange planvormingstijd zijn de verschillende kaderstukken door diverse oorzaken aangepast, zoals het Stedenbouwkundig Plan en het Plan Openbare Ruimte. Ook is het totaal programma voor de Houthaven substantieel verkleurd naar meer woningen. Een en ander heeft niet altijd geleid tot een integrale aanpassing van de kaders, waardoor soms meerdere stukken geraadpleegd moeten worden voor hetzelfde kader.

Op de stedenbouwkundige plankaart op pagina 4 zijn alle wijzigingen doorgevoerd. De meeste afbeeldingen in deze bouwvelop zijn geactualiseerd op de aanpassingen. Het Beeldkwaliteitplan Houthaven (zie paragraaf 1.3) wordt niet geactualiseerd, omdat het plan qua visie niet veranderd is. Het Plan Openbare Ruimte Houthaven (zie hoofdstuk 3) wordt in het najaar van 2015 geactualiseerd.



plankaart 2013

1 Context

1.1 Stedenbouwkundig plan Houthaven

Het Stedenbouwkundig Plan Houthaven is beschikbaar op www.houthaven.nl.

De hoofdopzet van het stedenbouwkundige plan (SP 2006 met aanvullingen 2007) is het maken van eilanden in het IJ. Daarvoor wordt land afgegraven naar de Spaarndammerdijk toe. Ook wordt een gedeelte juist opgespoten en steken de zo ontstane eilanden verder het IJ in.

De eilanden hebben elk een eigen karakter. Dit karakter ligt ingebed in de maat van elk eiland, de gekozen verkaveling en de architectuur.

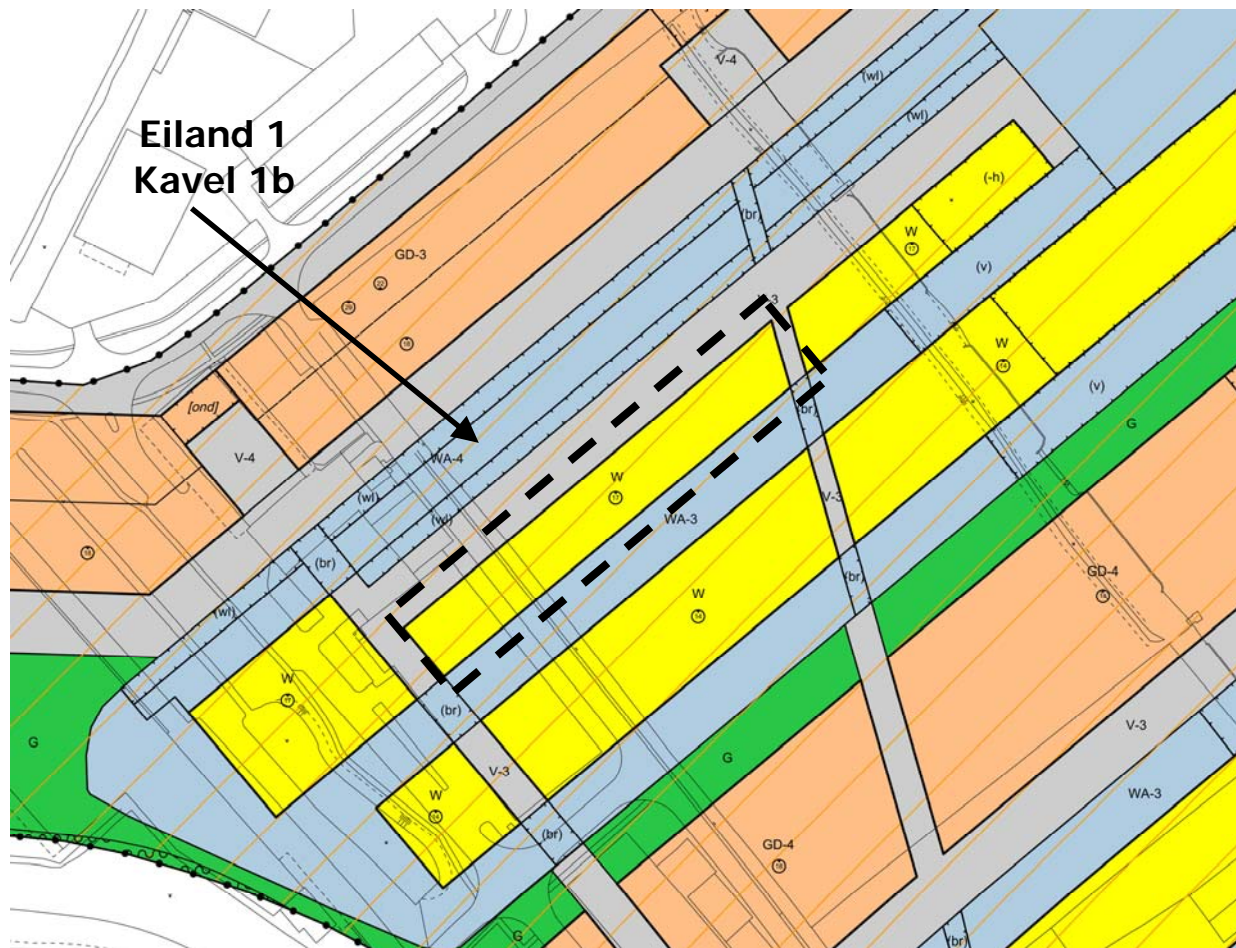
De richting van de eilanden is gebaseerd op de oude insteekhavens die oorspronkelijk aanwezig waren. Ook de Spaarndammerdijk wordt als landschappelijk element in ere hersteld. Het water is weer terug aan de dijk en vanuit de Spaarndammerbuurt is direct zicht op het IJ.

De relatie tussen de Spaarndammerbuurt en de Houthaven is groot. Ze sluiten ruimtelijk, functioneel, sociaal en economisch op elkaar aan. Bewoners uit de Houthaven zullen winkelen in de Spaarndammerstraat; bewoners van de Spaarndammerbuurt maken gebruik van de scholen en de groene plekjes en pleintjes in de Houthaven. Voor een goede verbinding tussen beide buurten wordt het doorgaande verkeer op de Tasmanstraat/Spaarndammerdijk in een tunnel ondergebracht. Uiteindelijk worden de Spaarndammerbuurt en de Houthaven één ongedeelde buurt. Het park boven de tunnel vormt de verbindende schakel tussen beide buurten.

De Houthaven wordt autoluw en groen in opzet. Dit betekent dat een aantal eilanden autovrij zijn en dat bomen en groene openbare ruimte prominent in het plan aanwezig zijn.

Eiland 1

Op eiland 1 wordt vooral gewoond. Op de naastgelegen kavel 1a ontwikkelt BB De Dijk (een ontwikkelcombinatie van Ymere en BPD Ontwikkeling) 68 sociale huurwoningen. Start bouw is gepland begin 2016. Kavel 1c betreft een pilotproject voor energie-nota-nul woningen. De gemeente heeft een ontwikkelaar geselecteerd die via een tender het plan met de laagste EPC waarde heeft ingediend. Het programma bestaat uit marktwoningen en vanwege de bijzondere ligging van de kavel wordt horeca in de plint gestimuleerd. Op kavel 1d worden sociale huurwoningen gerealiseerd.



Eiland 1
Kavel 1b

- Plangebied**
 Plangebiedsgrens
- Bestemmingen**
- GD-3 Gemengd - 3
 - GD-4 Gemengd - 4
 - GD-5 Gemengd - 5
 - GD-6 Gemengd - 6
 - GD-7 Gemengd - 7
 - G Groen
 - V-3 Verkeer - 3
 - V-4 Verkeer - 4
 - WA-1 Water - 1
 - WA-2 Water - 2
 - WA-3 Water - 3
 - WA-4 Water - 4
 - WA-5 Water - 5
 - W Wonen
- Dubbelbestemmingen**
 Waterstaat - Waterkering
- Gebiedsaanduidingen**
- geluidzone - industrie - westpoort
 - geluidzone - industrie Cornelis Douwesterrein en Westpoort
- Funcieaanduidingen**
- (b) bedrijf
 - (br) brug
 - (-h) horeca uitgesloten
 - (pg) parkeergarage
 - (ste) steiger
 - (vr) verblijfsrecreatie
 - (v) verkeer
 - (wl) woonschepenligplaats
- Bouwvlak**
 bouwvlak
- Bouwaanduidingen**
 [ond] onderdoorgang
- Maatvoeringaanduidingen**
- maatvoeringsvlak
 - ⊕ minimum bouwhoogte (m)
 - ⊙ maximum bouwhoogte (m)
- Verklaring**
 topografische gegevens en bestaande ondergrond



Planinformatie

Datum	Planstatus	Informatie bij	Stadsdeel West
4 juni 2013	Concept	Gemaakt door	Van Riezen & Partners Bureau voor planologie en stedenbouwkunde FREDERIKSLEEN 1 1017 JK AMSTERDAM T: 020 - 625 70 25 F: 020 - 625 63 76 H: www.vanriezen.nl E: info@vanriezen.nl
12 augustus 2013	Voorontwerp		
18 februari 2014	Ontwerp	Schaal	1 : 1000
	Vastgesteld		
	Orheroepelijk		
	Geconsolideerde versie	Papierformaat	1800 x 860 mm
		Plancode	NL.IMRO.0363.E1306BPSTD-VG01

Bestemmingsplan De Houthaven 2013

Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "De Houthaven 2013"

1.2 Bestemmingsplan De Houthaven

Het bestemmingsplan "De Houthaven 2013" is op 18 februari 2014 vastgesteld door de stadsdeelraad. Het bestemmingsplan is in te zien en te downloaden via www.ruimtelijkeplannen.nl door te zoeken op de naam "De Houthaven 2013".

Eerder heeft het dagelijks bestuur op 7 januari 2013 de nieuwe hogere waarden vastgesteld voor het herziene bestemmingsplan "De Houthaven 2013". Voor het vaststellen van hogere waarden is een actueel geluidsonderzoek uitgevoerd dat als bijlage aan het bestemmingsplan is gevoegd.

De plankaart en de regels van het bestemmingsplan zijn uiteraard bepalend voor de ontwikkeling van de kavel. De bestemmingsplanregels bieden veel ruimte aan ontwikkelingen, in de bouwvelop kunnen die verder ingeperkt worden. De afspraken in de bouwvelop zijn dan bepalend.

Kavel 1b valt binnen de bestemming 'Wonen'. Het maximum bebouwingspercentage is 100 en de maximum bouwhoogte is 17 meter (t.o.v. peil is 0,60 +NAP).

1.3 Beeldkwaliteitplan Houthaven

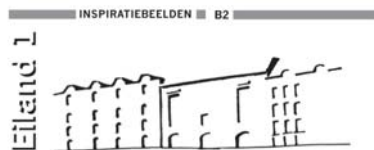
Het beeldkwaliteitplan is te downloaden via www.houthaven.nl onder downloads.

Het beeldkwaliteitplan (2007) geeft richtlijnen voor de bebouwde ruimte met als doel de ruimtelijke kwaliteit van het plan te waarborgen. Het beeldkwaliteitplan is gemaakt door de supervisor, Sjoerd Soeters.

In het beeldkwaliteitplan krijgen de verschillende eilanden thema's mee, die een relatie hebben met Amsterdam en zorgen voor het onderscheid van de verschillende eilanden.

Warm en informeel zijn sleutelbegrippen bij de architectonische uitwerking.

De thematiek voor eiland 1 is "Stoere jongens".



kleine en grote raamopeningen



hedendaagse vertaling pakhuis



verticale geleiding



hedendaagse vertaling pakhuis naast bestaande pakhuizen



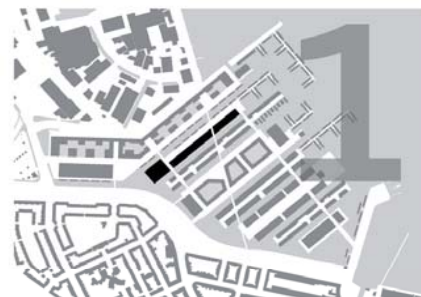
dubbelhoge ramen



ramen met ronde bovenkant



Uit: Beeldkwaliteitplan Houthaven:



Thematiek

Thema
Hoofdkenmerk
Bijzondere gebouwen
Referenties

Stoere jongens.
Ensembles van verschillende pakhuizen.
Spijkerblok aan zuidkant van het eiland.
Pakhuizen aan de grachten.
Lange rijen pakhuizen aan Entrepotdok.

Korrelgrootte en profiel

Korrel

Veelvouden van circa vijf tot tien meter.
Opbouw van rijen van geschakelde pakhuizen

Profiel *

Per rij een andere architectonische karakteristiek zorgt voor voldoende subtiele afwisselingen.
Vijf lagen waarvan de bovenste twee aan de Noordwestkant met maatregelen voor de geluidsbelasting.

Dakvorm

De bouwhoogte van vijf lagen vormt overgang tussen het hoge Blok O en het lage eiland 2.
Verschillende dakvormen mogelijk. In hoofdzaak geen horizontale daklijsten.
Spanningsveld tussen randvoorwaarden milieu en basisvorm pakhuis architectonisch oplossen.

Organisatie

Ontsluiting
Parkeren

Zoveel mogelijk voordeuren op straat.
Toegangen naar verdiepte parkeergarage oplossen binnen bouwvolume.

Gevelopbouw en plastiek

Geleding

Sterke mate van verticaliteit.
Grote en kleine gevelopeningen (in verticale rijen).
Accentuatie van gevelopeningen door bv luiken of materiaal kleurgebruik.
Waterkant heeft fijnere ritmering.

Plastiek
Expressiemiddelen

Daar verspringingen in de gevel en verschillend kleurgebruik.
Plastiek in gevelopeningen aanbrengen bijvoorbeeld neggen en kozijnindikte.
Sobere en stoere uitstraling.
Per serie verschillende dakranden.

Buitenruimten

Bijvoorbeeld luiken, ankers in de gevel, ronding aan de bovenkant van ramen, hijsbalken, dubbelhoge ramen en deuren.
Aan Zuidoostkant groene plekken aan het water en balkons.

Materiaal en kleur

Materiaal
Kleur

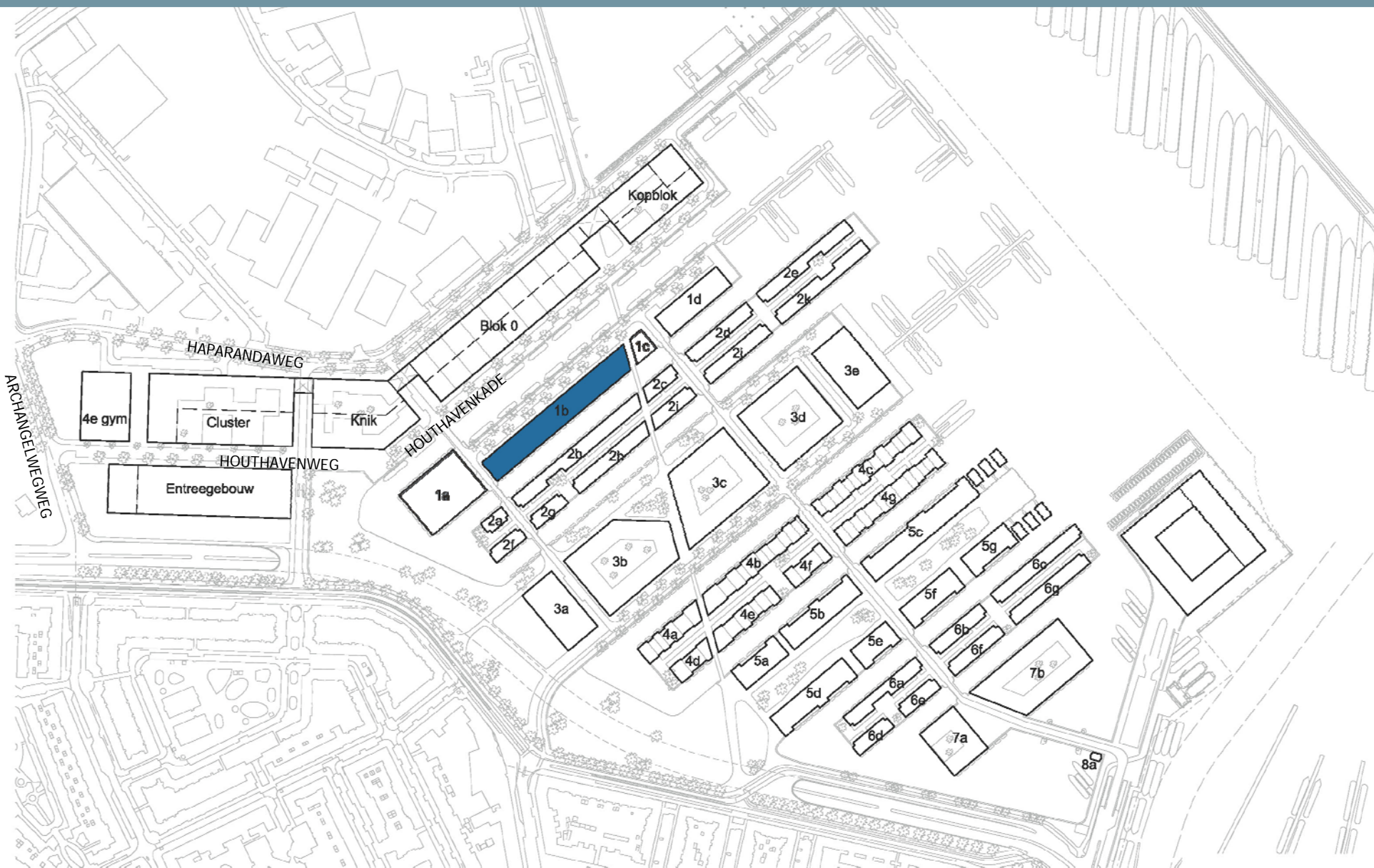
Baksteen aan kadekant in natuurlijke donkere kleuren of gekeimd.
Zwarten en donkerbruine tinten aan kade. Ramen en dakranden zijn wit.
Luiken kunnen afwijkende kleur hebben.

* Opmerking bij "profiel": Maatregelen betrekking tot geluidwerende bouwlagen zijn in principe niet meer aan de orde in het bestemmingsplan "De Houthaven 2013". Ten behoeve van de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een bouwplan met een geluidsgevoelige bestemming dient de ontwikkelaar een geluidsonderzoek te laten verrichten om aan te tonen dat voldaan wordt aan de wettelijk vereisten.



1. Entreegebouw
2. Spijkerblok
3. Watervilla's
4. Schoolblok
5. Hotelblok
6. Horeca aan water
7. Paviljoen
8. Pontsteiger

Bijzondere gebouwen in de Houthaven



2 Ruimtelijke randvoorwaarden

2.1 Programma

Eiland 1 is opgedeeld in vier kavels: kavel 1a, 1b, 1c en 1d. Deze bouwvelop beschrijft alleen kavel 1b.

Wonen:

Om het programma per kavel te berekenen zijn referentiemodellen gemaakt. Uitgangspunt voor woonprogramma is een referentiewoning van 120 m². Het referentiemodel voor kavel 1b is als bijlage in dit boekje opgenomen. Op kavel 1b zijn volgens het referentiemodel 91 woningen te realiseren.

Op basis van de referentiemodellen wordt het programma voor de ontwikkelovereenkomst bepaald. Op kavel 1b worden woningen in de vrije marktsector gerealiseerd. Ten opzichte van de referentiemodellen in de bijlage mag het programma 10% worden opgehoogd. Dat leidt tot het woonprogramma:
kavel 1b : max. 100 marktwoningen

In de Houthaven moet 80% van alle eenlaagse woningen op de begane grond of bereikbaar met een lift voldoen aan de basiseisen voor aanpasbare nultredenwoningen, zoals omschreven in de bouwbrief 2011-116 over de Basiskwaliteit woningbouw marktsector Amsterdam. Ook dienen al deze woningen goed toegankelijk te zijn vanaf de openbare weg met een maximaal hoogteverschil van 2 cm (zie bijlage pagina 26). Op www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/bouwen-verbouwen/bouwbriefen-0/ zijn de bouwbrief en toelichting te downloaden.

Overig programma:

In het bestemmingsplan staat aangegeven dat naast de functie wonen, praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis/bedrijf aan huis is toegestaan. Hieronder wordt verstaan: dienstverlening of bedrijf, voornamelijk bestaande uit hoofdarbeid, waarbij in overwegende mate de woonfunctie behouden blijft.

Daarnaast is op eiland 1 één horecavestiging toegestaan als volgt:

Categorie 1: Fastfood, max 100 m² bvo; of

Categorie 3: café, max 150 m² bvo; of

Categorie 4: Restaurant, max 150 m² bvo.

In overleg dient de locatie voor horeca nader bepaald te worden. Op Kavel 1c wordt door de gemeente horeca gestimuleerd.

Horeca moet voldoen aan de normen van het Internationaal Toegankelijkheidssymbool (ITS) in verband met de doelstelling een woonservicewijk te creëren (zie www.toegankelijkheidssymbool.nl). Ontwikkelaars moeten zorg dragen voor de noodzakelijke keuringen en de toekenning van het keurmerk. Dit wordt vastgelegd in de ontwikkelovereenkomst per kavel.

Parkeren:

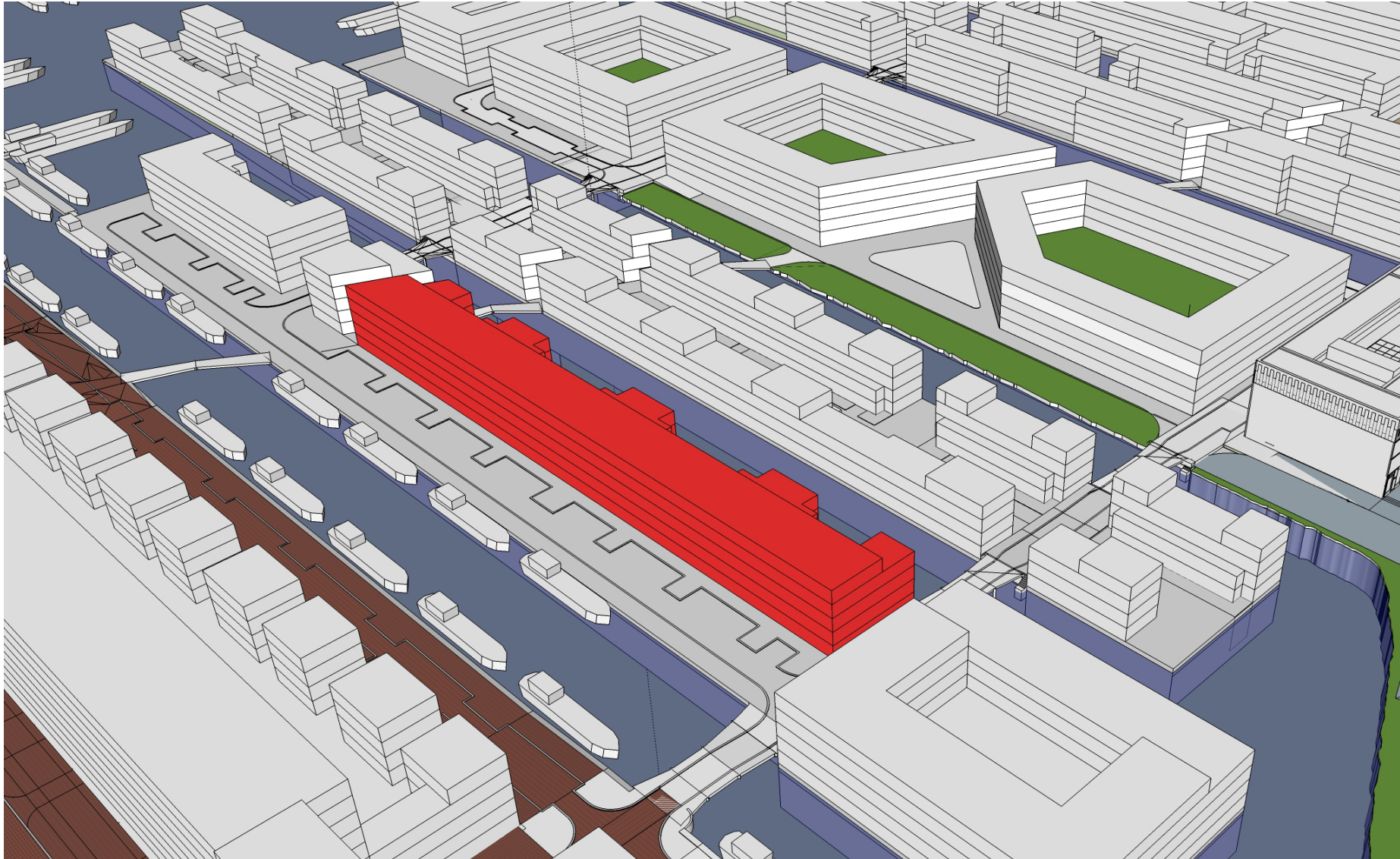
Parkeren voor eigen gebruik dient op de kavel opgelost te worden, volgens de volgende parkeernormen:

0.6 - 1.0 parkeerplaats per marktwoning

Het is niet toegestaan om op de kavel meer parkeerplaatsen te realiseren dan op basis van de maximale parkeernorm is toegestaan.

Voor inpandige parkeervoorzieningen geldt dat minimaal 5% van de parkeerplaatsen moeten voldoen aan de afmetingen van een gehandicaptenparkeerplaats (haaks: 3,5 x 5 m, langsparkeren: 2,5 x 6 m). Om ze flexibel te kunnen toewijzen dienen deze plekken niet gekoppeld te worden aan een specifieke woning. Inpandige parkeervoorzieningen moeten voldoen aan de normen van het Internationaal Toegankelijkheids Symbool (ITS, zie bijlage pagina 27). De ontwikkelaar moet zorg dragen voor de noodzakelijke ITS keuring van het ontwerp van en de gerealiseerde garages.

Bezoekers parkeerplaatsen worden door de gemeente Amsterdam gerealiseerd



Impressie bouwvolume Wiborgeiland gezien vanaf zuidwestzijde, kavel 1b is rood gekleurd

onder meer op eiland 1, Houthaven West, eiland 3 en bij de pontsteiger.

Bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de openbare ruimte.

2.2 Ruimtelijke randvoorwaarden kavel

Typologie:

Kavel 1b is onderdeel van eiland 1 en bestaat uit een lange rij op pakhuizen geïnspireerde woongebouwen met een beukmaat van 5-10 meter waarvan de achterzijde aan het water ligt.

Maatvoering:

De maten en coördinaten van de hoekpunten van de deekavels zijn op de tekeningen op pagina 18 en 19 aangegeven.

Bouwhoogten en bebouwingspercentages:

De maximale bouwhoogte bedraagt 17.60 + NAP. De hoogte (bovenkant vloer – bovenkant vloer) van de 1^e bouwlaag is minimaal 3,50 meter. Het maximale bebouwingspercentage van de hoofdbebouwing is 100.

Tussen de hoofdbebouwing en de kadelijs bevindt zich een vlak met een maximale bouwhoogte van 14.60 + NAP. Het bebouwingspercentage van dit vlak is maximaal 40.

Van het onbebouwde gedeelte van dit laatste vlak is het minimale aanlegniveau 0.60+ NAP en het maximaal aanlegniveau 1.60 +NAP bij toepassing van een souterrain.

Aanstraathoogten:

De aanstraathoogten van de kavel zijn in de situatie tekening op pagina 18 aangegeven. In en om de dwarsstraten variëren de aanstraathoogten in verband met de aansluiting op de bruggen. De overgang tussen de helling en het vlakke

gedeelte staan ook in coördinaten. Deze punten zijn indicatief en kunnen in de uitwerking van de bruggen enigszins wijzigen. Daar waar gebouw kavel 1b en brug elkaar ontmoeten (brugleuning in kademuur), moet de ontwikkelaar van 1b afstemmen met gemeente Amsterdam.

In verband met de vele bruggen in het stedenbouwkundig plan zijn er veel hoogteverschillen op maaiveldniveau. Deze hoogteverschillen worden opgelost door geleidelijke hellingen in het maaiveld van maximaal 4% (1:25). Aangrenzende bebouwing dient deze geleidelijke hellingen te volgen. In ieder geval worden goten en hellingbanen langs gevels om niveauverschillen tussen maaiveld en bebouwing te overbruggen uitgesloten.

Rooilijnen:

Er dient op of binnen de begrenzing van de envelop gebouwd te worden.

Bebouwing op de hoekpunten is verplicht.

Het Stedenbouwkundig Plan bestaat uit formele en informele stedelijke ruimtes.

Juist het contrast tussen formeel en informeel zorgt voor interessante verschillen en een rijkere ruimtelijke beleving:

Voorgevelrooilijn:

Eiland 1 heeft aan de straatzijde een formele openbare zijde met een vaste rooilijn. Er dient voor ten minste 80% op de aangegeven rooilijnen te worden gebouwd. Het percentage rooilijn wordt bepaald door de gevellengte van de bebouwing op de rooilijn te delen door de gehele lengte van de kavel.

Achtergevelrooilijn:

De informele achterkant, aan de gracht, heeft een wisselende rooilijn. De rooilijn aan het water mag tot maximaal 30% bebouwd worden. Deze voorwaarde moet bewerkstelligen dat op diverse plekken langs het water ruimtes ontstaan voor terrassen. Overige gevels aan de achterzijde kunnen op elke positie worden geplaatst binnen het oranje vlak met een flexibele rooilijn. Het percentage geldt daarbij als maximaal te bebouwen oppervlak.



Impressie bouwvolume Wiborgeiland gezien vanaf noordoostzijde, kavel 1b is rood gekleurd

Balkons:

Incidentele voorgevel rooilijnoverschrijdingen ten behoeve van erkers of balkons zijn toegestaan vanaf 4,5 meter boven maaiveld en tot maximaal 0,6 meter uit de gevel en met een maximale lengte van 2,5 meter. Diepere uitkragende balkons (tot max. 2,0 meter) en langere balkons hebben absoluut niet de voorkeur van het Kwaliteitsteam. Echter daar waar het ook aan de achterzijde van een bouwblok onmogelijk blijkt een dergelijk balkon te realiseren sluit het Kwaliteitsteam dit niet bij voorbaat uit. Voornemens hiertoe zullen per casus op zijn architectonische waardes bekeken worden en ingebracht in het Kwaliteitsteam. Aan de waterzijde mogen balkons tot maximaal 0,6 meter boven het water uitsteken.

Uitkragende balkons zijn niet toegestaan op de koppen (gevels zuidwest en noordoost) van het blok.

Dakterrassen, toegangsbouwen en andere ondergeschikte bouwdelen:

Dakterrassen kunnen een positieve bijdrage leveren aan het wooncomfort. De gemeente Amsterdam wil voor de realisatie van dakterrassen, eventuele toegangsbouwen en andere ondergeschikte onderdelen van het gebouw de ontwikkelende partij gebruik laten maken van deze invulling boven de maximale bouwhoogte opgenomen in de bouwvelop. Dit kan door gebruik te maken van de afwijkingsmogelijkheden, zoals omschreven in het bestemmingsplan artikel 22, lid d en e. De afwijkingsmogelijkheid betreft geen recht. Er dient een binnenplanse afwijkingsprocedure te worden doorlopen.

Voor dakterrassen en mogelijke bijbehorende toegangsbouwen dient (conform 'paraplubestemmingsplan Stadsdeel West' d.d. 5 juni 2012) te worden voldaan aan de volgende criteria:

- Dakterrassen inclusief eventuele toegangsbouwen zijn alleen toegestaan op daken die plat zijn afgedekt;
- het dakterras staat op minimaal 2,0 meter afstand van de dakrand van het platte dak dat grenst aan lager gelegen openbare ruimte en op minimaal 1,0

afstand van de dakrand van het platte dak dat grenst aan lager gelegen privé buitenruimten of gemeenschappelijke binnentuinen, met dien verstande dat deze bepaling niet geldt voor aanbouwen;

- de totale hoogte vanaf het dakvlak tot bovenkant terrasvloer bedraagt maximaal 50 centimeter;
- hekwerken maximaal 1,20 meter, gemeten vanaf de te realiseren terrasvloer;
- hoogte van de toegangsbouw niet meer dan 2,8 meter gemeten vanaf de bestaande dakhogte;
- de afstand van de toegangsbouw tot de dakrand bedraagt minimaal de hoogte van de toegangsbouw;
- toegangsbouw maximaal oppervlak van 6 m² (inclusief overstekken e.d.).

Steigers:

Voorzieningen voor steigers zijn niet toegestaan aan de waterzijde. Wel mogen pleziervaartuigen worden afgemeerd in de gracht. De vaartuigen zijn bereikbaar direct vanuit de woning, of vanuit tuinen en terrassen.

De maximale breedte van afgemeerde pleziervaartuigen is 2,0 meter en de diepgang kan maximaal 1,40 meter bedragen. Dit i.v.m. de doorvaartprofielen voor de grachten.

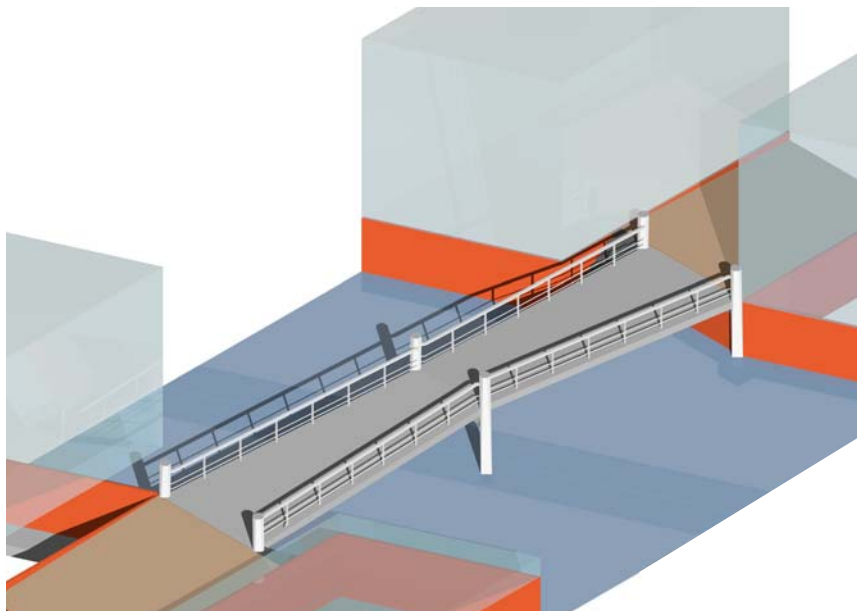
De doorvaarthoogte ter plaatse van bruggen voor eiland 0 bedraagt 2,5 meter en alle overige eilanden 1,90 meter. De opgegeven doorvaarthoogte ter plaatse van bruggen is van toepassing op een breedte van 5 meter.

Woningtoegangen:

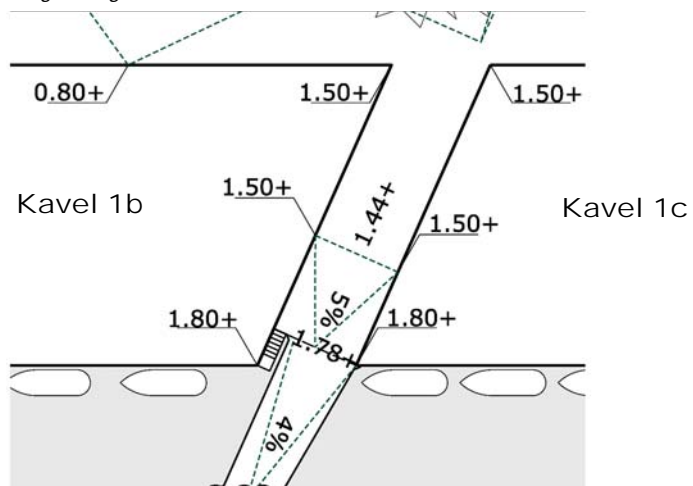
Minimaal 10% (meer is wenselijk) van de woningen dient een individuele entree aan de straat te krijgen. Het percentage is van toepassing op het aantal woningen dat op de kavel gerealiseerd wordt.

Souterrain:

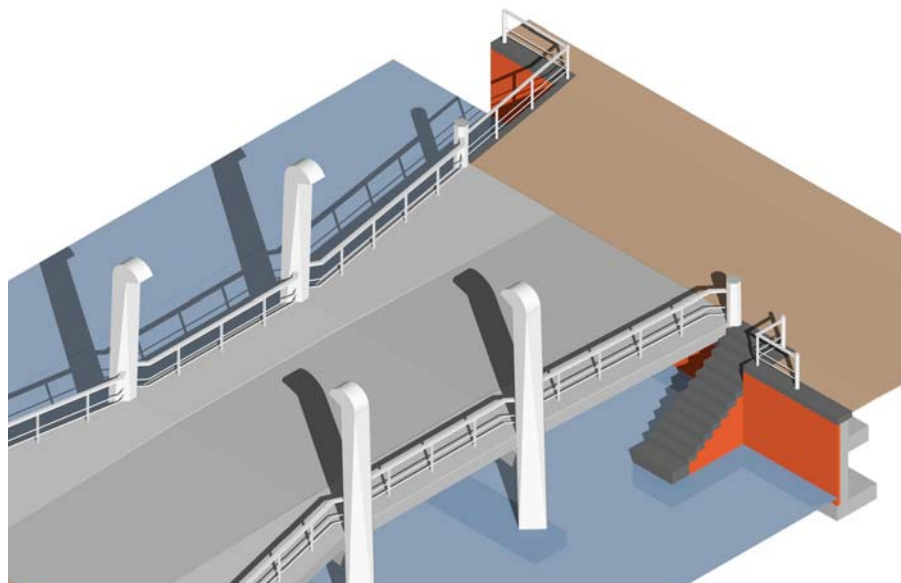
Souterrains zijn toegestaan tot maximaal 1 meter boven aangrenzend maaiveld. Deze maat geldt voor de bovenzijde van de afgewerkte begane grondvloer. Een souterrain



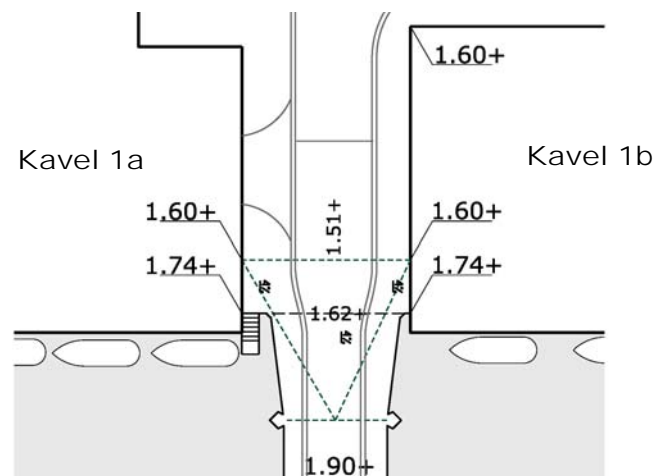
Principe ontwerp brug diagonale route met aansluiting op blok 1b en 1c, waaronder een brugleuning



Uitsnede situatie aanlanding brug tussen kavel 1b en 1c t.p.v. de diagonale route



Principe ontwerp van autobrug met aansluiting op gebouwen door middel van een trap naar het water en/of brugleuning



Uitsnede situatie aanlanding autobrug tussen kavel 1b en 1a

is echter alleen toegestaan rechtstreeks onder bebouwing.

Indien een niveauverschil wordt gerealiseerd tussen het vloerpeil van eerste woonlaag en de aanstraathoogte dan dienen alle woningen in de eerste woonlaag goed toegankelijk te zijn (maximaal hoogte verschil van 2 cm conform de in paragraaf 2.1 genoemde basiskwaliteit woningbouw) via de hoofdentree of voordeur vanaf de openbare weg i.v.m. toegankelijkheid voor mindervaliden.

Bouwen aan het water:

Indien de achtergevel van het gebouw aan het water grenst, dan heeft deze gevel een grond- en waterkerende functie. Deze constructie is onderdeel van het gebouw en dient door de ontwikkelaar gerealiseerd en onderhouden te worden. De constructie dient bestand te zijn tegen het aanvaren van boten. Materialen voor deze gevel zijn duurzaam, logen niet uit en zijn bij voorkeur onderhoudsarm.

De waterdiepte aan de gevel is 2.40 –NAP. De gemiddelde waterhoogte is 0.40 – NAP.

Indien de gevel van het gebouw niet aan het water grenst, dan dient de ontwikkelaar op de aan het water grenzende erfpachtgrens een zelfstandige kadeconstructie te bouwen en te onderhouden. De kadeconstructie met gevel dient tot 0.80+NAP waterdicht te zijn conform het gestelde in de concessie.

Aansluiting brug:

Een openbare trap naar het water bij de diagonale route is onderdeel van het ontwerp van de bruggen. De trap bevindt zich tussen de coördinaatpunten 6 - 6a, zie de situatietekening op pagina 18. Het deel van de kademuur tussen die coördinaatpunten wordt door de ontwikkelaar gerealiseerd. De ontwikkelaar stemt het ontwerp van dat deel af met de gemeente evenals de aansluiting van de brugleuning op het gebouw. Er zijn twee aansluitingen van het gebouw en brug die coördinatie vereisen. De ontwerpen van de bruggen zijn op pagina 16 afgebeeld.

Parkeren:

Het parkeren voor bewoners dient volgens de normering op de kavel gesitueerd te

worden en vindt plaats in een geheel verdiepte parkeergarage.

In verband met levendigheid van de plint is de toegang tot de ondergrondse parkeergarage zo minimaal mogelijk gesitueerd aan de buitengevel.

Er is maximaal één gecombineerde in- / uitrit voor de parkeeraccommodatie. De entree van de parkeervoorziening bevindt zich in het tussenstraatje op de zuidwestelijk kop van het gebouw.

Hellingbanen en de vereiste vlakstand zijn niet toegestaan in de openbare ruimte en dienen dus binnen de kavel opgelost te worden. De parkeergarage dient te voldoen aan NEN 2443 : 2013, in dit geval gaat het om een stallinggarage.

Alternatieven voor de in het stedenbouwkundig plan opgenomen parkeeroplossingen kunnen voorgesteld worden, maar dienen te voldoen aan de ambities ten opzichte van beeldkwaliteit in de Houthaven.

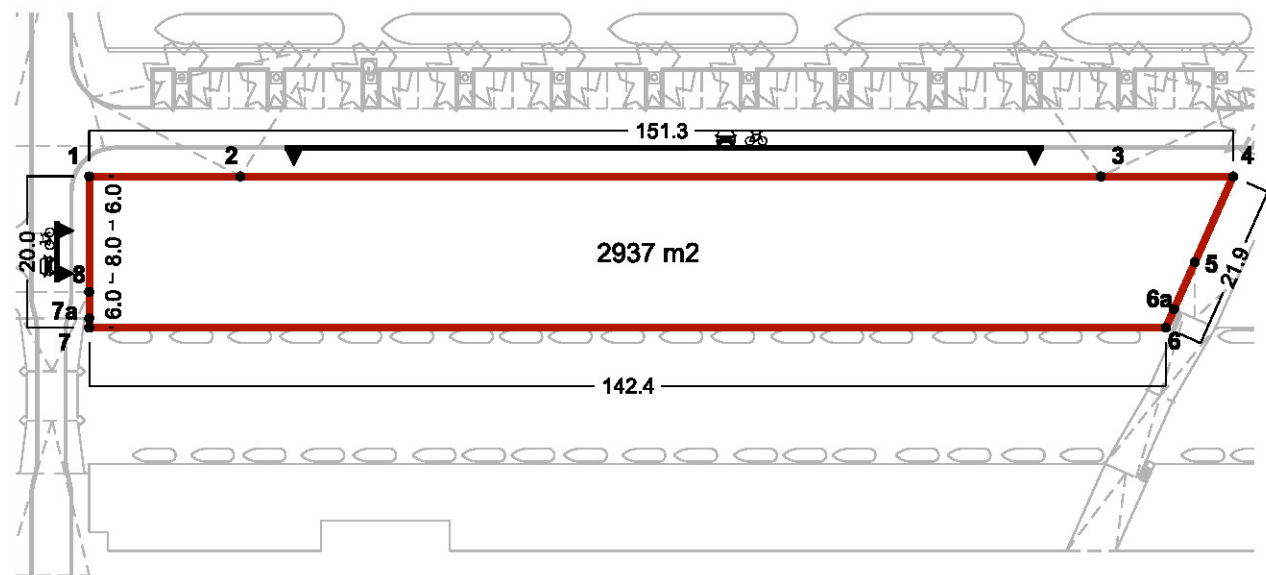
Ook de conform het Bouwbesluit verplichte (fiets)bergingen dienen inpandig en niet aan de buitengevels gesitueerd te worden volgens de norm van 2 stallingplekken per woning. In Bouwbrief 2015-130 wordt toegelicht hoe een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging zodanig kan worden ingericht dat dit als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Bouwbesluit wordt beschouwd door de gemeente Amsterdam. Op www.amsterdam.nl/gemeente/organisatie-diensten/ontwikkelingsbedrijf/bouwbriefen zijn de bouwbrief en toelichting te downloaden.

Westpoortwarmte:

Ten behoeve van leidingen tracés van Westpoortwarmte dient ruimte gereserveerd te worden in de kruipruimtes, bergingen of parkeergarages volgens specificaties WPW.

Veiligheid:

Het bouwplan en de inrichting van de openbare ruimte binnen de erfpachtgrens dienen te voldoen aan het politiekeurmerk. Het Stedenbouwkundig Plan Houthaven en het Plan Openbare Ruimte Houthaven zijn reeds getoetst aan de eisen voor het politiekeurmerk. De kosten voor eindinspectie en certificering van het gebouw zijn voor rekening van Ontwikkelaar.



coördinaten en aanstratingshoogte in meters

1	X=120313.433 Y=489672.018	1.60+ N.A.P.
2	X=120328.775 Y=489864.849	0.80+ N.A.P.
3	X=120416.096 Y=489757.878	0.80+ N.A.P.
4	X=120429.520 Y=489769.105	1.50+ N.A.P.
5	X=120432.922 Y=489757.158	1.50+ N.A.P.
6	X=120435.516 Y=489748.047	nvt
6a	X=120434.784 Y=489750.618	1.84+ N.A.P.
7	X=120326.264 Y=489656.676	nvt
7a	X=120325.462 Y=489657.635	1.74+ N.A.P.
8	X=120323.217 Y=489660.320	1.60+ N.A.P.

legenda

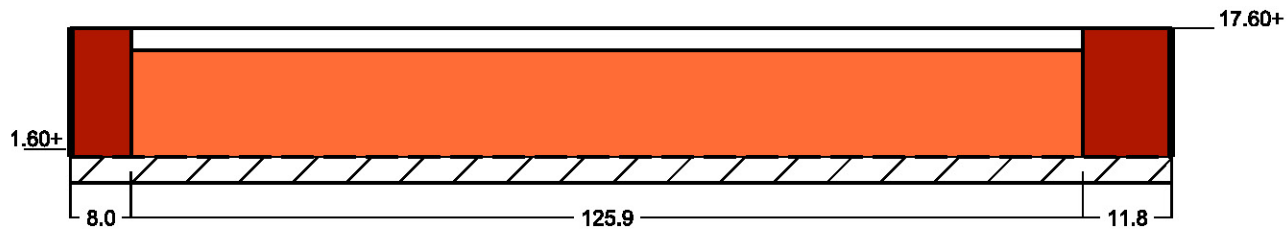
- kavelgrens
- zoeklocatie inrit auto- en fietsparkeren

project
Houthaven

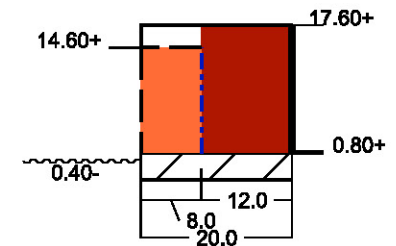
tekening
Kavel 1b, bouwenvelop situatie

schaal
1:1000 A4

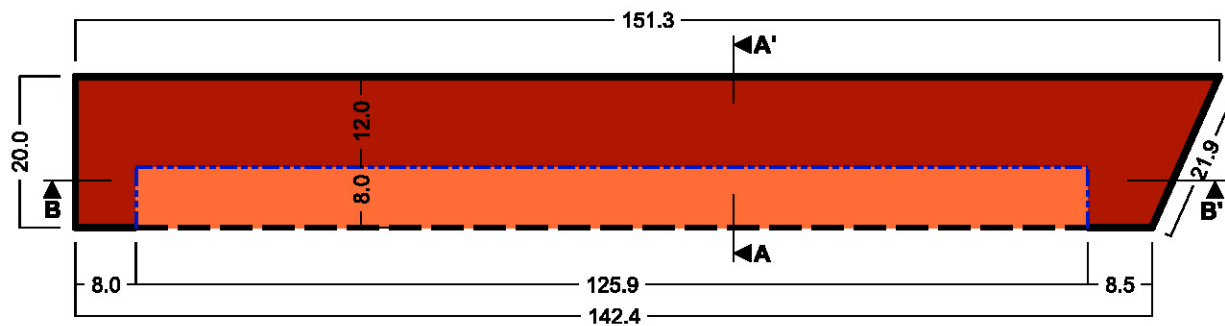
datum
30 sept. 2015



DOORSNEDE B-B'



DOORSNEDE A-A'

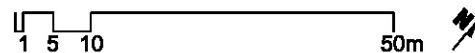


PLATTEGROND

legenda

- hoofdbebouwing
- rooilijn, minimaal 80% te bebouwen
- max 40% te bebouwen
- rooilijn, max 30% te bebouwen
- hoogte scheidingslijn
- berging/parkeergarage

alle hoogtematen in meters ten opzichte van N.A.P.

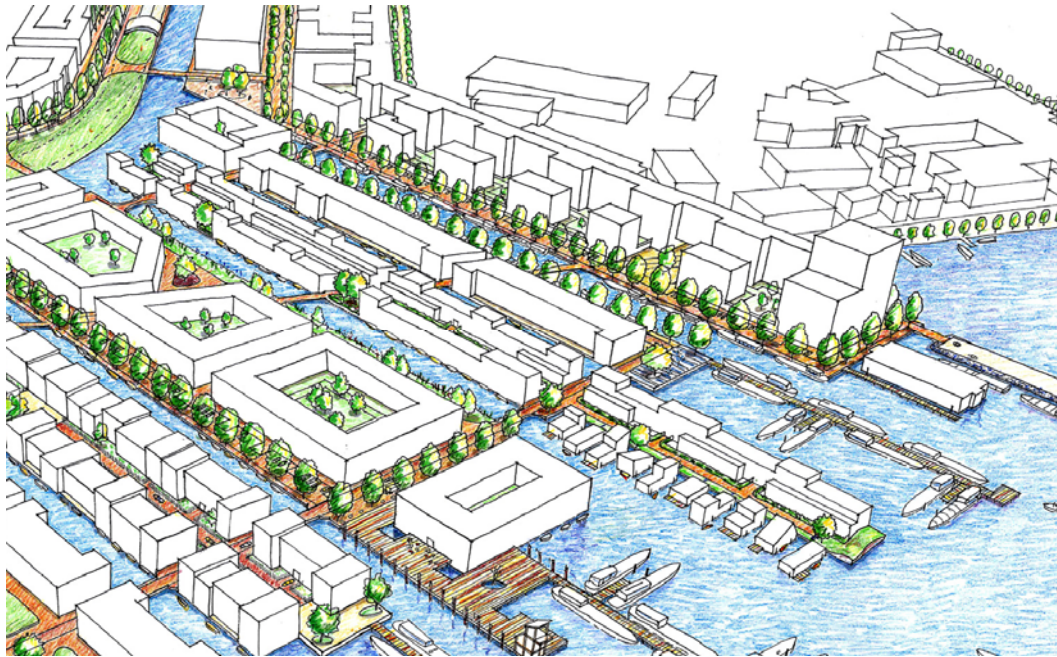


project
Houthaven

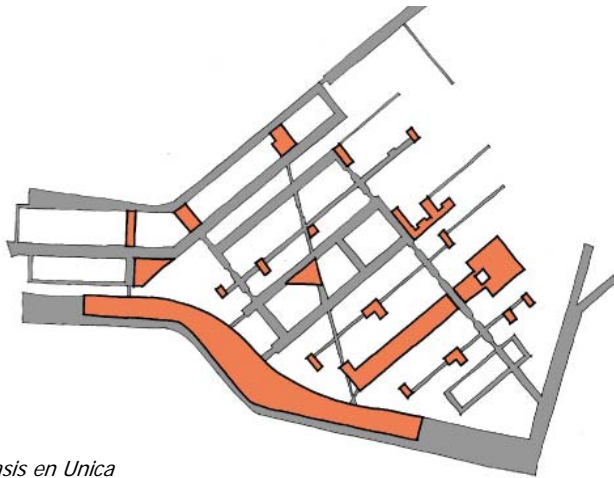
schaal
1:1000 A4

tekening
Kavel 1b bouwvelop matenplan

datum
30 sept. 2015



Impressie uit plan openbare ruimte Houthaven



Basis en Unica

3 Openbare ruimte

Voor de Houthaven is een Plan Openbare Ruimte (POR) opgesteld, te vinden op <http://www.houthaven.nl> onder downloads. Het POR wordt in het najaar van 2015 geactualiseerd.

Op basis van dit plan zijn de aanstraathoogtes vastgesteld ten behoeve van de bouwvelop. Het plan vormt het kader voor de nog op te stellen maaiveld inrichting. Dit inrichtingsplan zal afgestemd worden met de betrokken ontwikkelaars op het eiland en kan dan ook op onderdelen nog afwijken van het plan openbare ruimte. Eventuele aanpassingen van aanstraathoogtes kunnen alleen in onderling overleg bepaald worden.

Voor de overige onderdelen behoudt de gemeente het recht om eenzijdig te besluiten af te wijken van het plan openbare ruimte.

Wiborgeiland is de straatnaam voor het gehele eiland 1. In het plan openbare ruimte is het volgende opgenomen:

Ruimtelijke karakteristiek openbare ruimte

De openbare ruimte wordt gekenmerkt door een met eiland 0 gedeeld symmetrisch groen grachtenprofiel. Als op zichzelf staand profiel is de opbouw asymmetrisch met eenzijdig haaks parkeren. Aan de kop van het eiland draait de hoofdontsluitingsweg en maakt ruimte voor een onbeschut plein, aan drie zijden omringt door water.

Kenmerken basis profiel:

Kade:

Breedte en opbouw: 17 meter bestaande uit: gevel, trottoir, rijbaan, haaks parkeren trottoir, water, woonschip.

In het basisprofiel zijn de gebruikte materialen gebakken rode klinkers met natuursteenaccenten langs de gevels en voor de stoepbanden en kadedekstenen.

Groen:

De bomerrij maakt een groene kade en onderbreekt de parkeervakken ruimtelijk.
Boomsort: iepen

Verlichting:

6,6 meter hoge masten met armatuur van de 21e eeuw, om en om geplaatst aan de kade op een afstand van circa 20 meter. Op de pleintjes en de diagonale route worden 4,6 meter hoge masten geplaatst.

Overgangen privé openbaar:

Een strook van 60 centimeter aan de noordwestzijde van het bouwblok wordt in afwijkende bestrating uitgevoerd, waar informele ruimte is voor het plaatsen van privébankjes en in welke zone geveltuinen gerealiseerd kunnen worden. Dit alles in de sfeer "warm en informeel". Deze strook is openbaar en wordt niet uitgegeven.

Parkeergarage:

De zoeklocatie voor de inrit van de parkeergarage bevindt zich op zuidwestkop of op noordwestgevel van kavel 1b. De entree naar de parkeergarage wordt als inrit vormgegeven. Er is geen hoogteverschil tussen stoep en rijbaan. Door middel van een markering wordt de uitrit aangegeven. De hellingbaan en vereiste vlakstand moeten inpandig opgelost worden.

Kabels en leidingen

In het Plan Openbare Ruimte Houthaven is een hoofdstuk opgenomen over kabels en leidingen. Conform dit plan moet de openbare ruimte direct gelegen aan nieuwbouw gereserveerd worden voor het tracé voor kabels en leidingen. Detaillering wordt in de terreinspecificatie meegenomen.

4 Duurzaamheid

Voor de Houthaven is de ambitie uitgesproken een duurzame energievoorziening aan te leggen en klimaatneutraal te gaan bouwen. Dit is vastgelegd in de notitie "Houthaven 100% klimaatneutraal", die 2 maart 2010 is vastgesteld door stadsdeel Westerpark. Mede op basis van deze vastgestelde ambitie 100% Klimaatneutraal is het project Houthaven door het Ministerie van VROM geselecteerd als Excellent gebied Energieneutrale wijken en gelden verscherpte EPC normen die zijn vastgelegd in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Voor de Houthaven geldt een EPC 0,15 als algemene uitgifte voorwaarde voor alle functies.

Voor de duurzame energievoorziening heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel West op 19 juli 2011 besloten het projectgebied aan te sluiten op het stadswarmtenetwerk van Westpoortwarmte en lokale duurzame koudebronnen. Dit is vastgelegd in de concessie met Westpoortwarmte d.d. 20 november 2012 (bekrachtigd door het dagelijks bestuur op 4 december 2012).

Klimaatneutraal bouwen betekent dat alle energie voor verwarmen, koelen, tapwater en alle gebouwgerelateerde elektragebruik wordt gespaard dan wel duurzaam opgewekt op de locatie, zonder gebruik te maken van fossiele brandstoffen. Het elektragebruik door consumenten (o.a. audio/video/computers, keukenapparatuur, persoonlijke verzorging) valt buiten deze definitie. Omdat landelijk de term Energieneutraal bouwen wordt gehanteerd, en de definitie gelijk is, heeft de gemeente Amsterdam besloten vanaf 1 jan 2015 ook de term Energieneutraal bouwen te gebruiken.

Voor de gebouwen in de Houthaven wordt uitgegaan van de drie stappen naar Energieneutraal:

1. duurzaam casco met laagtemperatuurverwarming
2. duurzame warmte- en koudevoorziening WPW
3. lokaal opwekken van duurzame energie (zonne-energie).

De volgende voorwaarden zijn van toepassing in de Houthaven:

- Alle woningen en overig vastgoed/utiliteit dienen te worden aangesloten op het koude- en warmtenetwerk;
- Elke ontwikkelende partij dient een individuele overeenkomst af te sluiten met Westpoortwarmte voor de levering van koude en warmte;
- Het bouwplan dient minimaal te voldoen aan de eis 100% Energieneutraal bouwen Houthaven (EPC 0,15): dit betekent dat 100% van alle gebouwgebonden energie dient te worden bespaard en/of duurzaam worden opgewekt.;
- Het bouwplan wordt door de gemeente op Energieneutraal bouwen getoetst aan de hand van de EPC bepalingsmethode NEN 7120. De gemeente hanteert voor de toets een EPC waarde van 0,15 (de EPC was met de oude rekenmethodiek 0,3 en door de nieuwe bepalingsmethode NEN 7120 komt deze lager uit op 0,15). Voor de berekening heeft gemeente de handleiding Energieneutraal bouwen Amsterdam NEN 7120 laten opstellen door DGMR;
- Wanneer utiliteit onderdeel uitmaakt van het bouwblok geldt voor het hele bouwblok de EPC eis van 0,15 (NEN 7120);
- Er is een gemeentelijke subsidie voor Energieneutraal bouwen (genaamd Subsidie Amsterdamse Klimaatwoning). Dienst Wonen keert deze subsidie uit. De ontwikkelaar kan gebruikmaken van deze subsidie om een deel van de meerkosten voor energieneutraal bouwen te financieren. Om hiervoor in aanmerking te komen dient aan de bovenstaande voorwaarden en bijbehorende toets te worden voldaan.

Bestuurlijke besluiten

Energievisie Houthaven 100% Klimaatneutraal:

www.west.amsterdam.nl/publish/pages/298860/energievisiezonderbijlagen.pdf

Besluit aansluiting Westpoort Warmte:

www.west.amsterdam.nl/publish/pages/298860/db_besluit.pdf

Besluit Concessie Westpoort Warmte 4 december 2012:

www.west.amsterdam.nl/projecten/stedelijke/houthaven/downloads/

Besluit AMvB aangescherpte EPC Houthaven:

www.west.amsterdam.nl/projecten/stedelijke/houthaven/downloads/



Bijlage: referentiemodel

Voor alle kavels zijn referentiemodellen opgesteld. Een referentiemodel is een mogelijke uitwerking van een bouwenvelop, gebaseerd op gangbare maatvoering, en bedoeld om een eerste inzicht te krijgen in het mogelijk te ontwikkelen volume. Dit volume is mede bepalend voor de grondwaarde. Het referentiemodel is geen verplicht uitgangspunt voor het bouwplan. De ontwikkelaar is vrij om binnen de grenzen en spelregels van de bouwenvelop een bouwplan te ontwikkelen.

In principe worden de volumes ingevuld met woningequivalenten á 120 m² bvo. Als reeds een specifiek programma bekend is zullen bijbehorende gegevens gebruikt worden. Dit kunnen bijvoorbeeld bijzondere woonvormen, niet-woonfuncties of in pandige voorzieningen voor nutsbedrijven zijn.

In het stedenbouwkundig plan Houthaven komen verschillende parkeeroplossingen voor. Alleen de bovengrondse (of souterrain) parkeeroplossingen worden in de referentiemodellen opgenomen. Bij ondergrondse parkeeroplossingen worden alleen de noodzakelijke (bovengrondse) hellingbanen berekend. Bij bovengrondse parkeeroplossingen wordt gerekend met 25 m² bvo per parkeerplaats. Het bovengronds te realiseren aantal parkeerplaatsen wordt in de tabel afgezet tegen het maximaal

aantal benodigde parkeerplaatsen bij het gegeven programma. Hierdoor wordt inzichtelijk gemaakt hoeveel parkeerplaatsen ondergronds of op een andere wijze gerealiseerd moeten worden.

Er is in het referentiemodel geen rekening gehouden met ruimtebeslag voor bergingen behorende bij woningen.

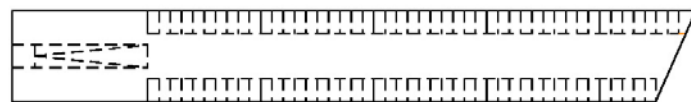
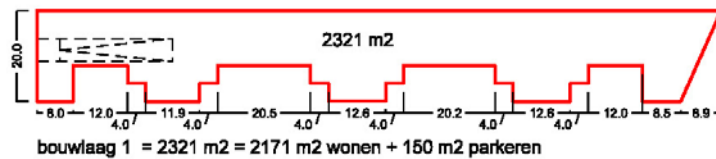
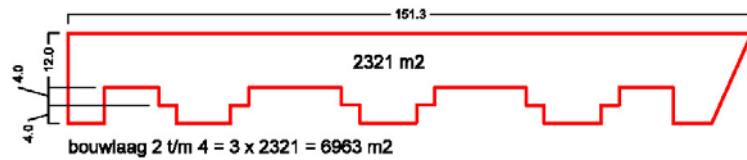
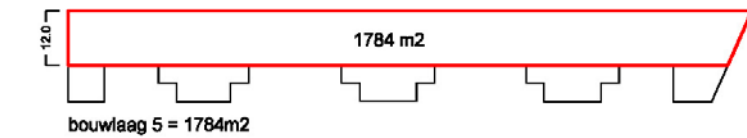
Kavel 1b

De 91 woningen op kavel 1b zijn markt woningen. Berekeningen voor de ondergrondse parkeergarage blijven in deze modellen buiten beschouwing. Voor deze kavels is wel een theoretische capaciteit van de parkeergarage getekend.

In de ondergrondse parkeergarage kunnen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd op basis van het programma en gestelde parkeernorm.

De in pandige hellingbaan van de ondergrondse parkeergarage op de kop van de kavel heeft invloed op het bouwvolume. Daarvoor wordt een correctie toegepast van 150 m² (5 x 30 meter).

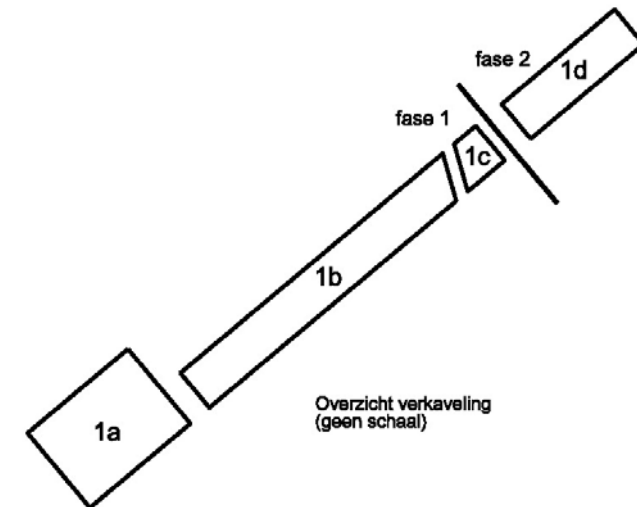
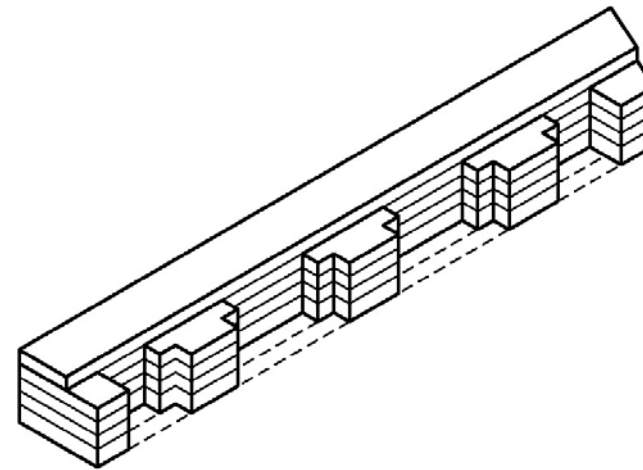
Programma Houthaven Zuid (fase 1)													13-08-13
kavel	m2 bvo	m2 bvo bovengronds parkeren	m2 bvo nuts	m2 bvo voorzieningen	m2 bvo wonen	aantal referentie woningen a 120 m2bvo	min. woningen sociaal a 120 m2 bvo	max. woningen sociaal a 120 m2 bvo	max. markt woningen a 120 m2 bvo	senioren woningen a 100 m2bvo	max aantal woningen vlg BEO	parkeer plaatsen realiseerbaar bovengronds	max. parkeer plaatsen noodzak elijk
eiland 1													
1b	11068	150	0	0	10918	91	0	0	100	0	100		100



Kavel 1b:

- 100% markt woningen
- 50% bebouwing gerekend in de flexibele zone (o.b.v. SP 2006)
- 30% bebouwing op de uiterste rooilijn gerekend (o.b.v. SP 2006)
- parkeren ondergronds

- totaal vloeropp.	:11068 m2 bvo
- wonen	:10918 m2 bvo
- garage inrit	: 150 m2 bvo
- aantal woningen (à 120 m2 bvo)	: 91
- aantal parkeerplaatsen benodigd (1/won)	: 91
- parkeren ondergronds binnen de kavel	:2937 m2 bvo
- aantal parkeerplaatsen realiseerbaar	: 92



project
Houthaven

tekening
Kavel 1b - referentie model

datum
30 sept. 2015

Bijlage: Basiskwaliteit woningbouw



Bouwbrief

Basiseisen aanpasbare nultredenwoning	
<ul style="list-style-type: none">• Woongebouw en woning vanaf openbare weg bezoekbaar met rolstoel.• Op het entreeniveau zijn geen niveaoverschillen en drempels, met uitzondering van de natte cel.• Het niveaoverschil bij natte cel, woningtoegangsdeur en buitenruimte is maximaal 20 mm boven de kale vloer. Dit geldt ook voor de drempel.• Hoogte postkastbodem en bedieningselementen van ramen, bovenlichten en roosters tussen 0,60 m en 1,20 m boven vloerniveau.• Hoogte deurbel tussen 0,60 en 1,35 m.• Deurkrukken 0,40 m uit de inwendige hoek aan beide zijden van deur.	
Ruimtelijke eisen aanpasbaarheid in de woning	minimale maten
Vrije vloeroppervlakte aan de binnenzijde van de woningtoegangsdeur	1,50 m x 1,50 m of 1,35 m x 1,85 m
Vrije opstelruimte aan de slotzijde van de woningtoegangsdeur (binnen- en buitenzijde)	0,35 m
Vrije breedte verkeersruimten ter plaatse van deuren	1,10 m
Vrije vloeroppervlakte en breedte woonkamer	18 m ² / 3,60 m breed
Vrije vloeroppervlakte en breedte hoofdslaapkamer	13 m ² / 3,00 m breed
Toiletruimte (deur in lange wand, klink bij toiletpot)	0,90 m x 1,20 m
Badruimte zonder toilet (exclusief opstelplek (was)apparatuur)	1,70 m x 1,70 m
Gecombineerde bad/toiletruimte (exclusief opstelplek (was)apparatuur)	2,10 m x 2,10 m of 1,70 m x 2,40 m

Gemeente Amsterdam

Bouwbrief 2011-116

Tabel uit Bouwbrief 2011-116 (basiskwaliteit woningbouw marktsector Amsterdam). Op www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/bouwen-verbouwen/bouwbriefen-0/ is de gehele bouwbrief met toelichting te downloaden.

Bijlage: Toegankelijkheidseisen parkeergarages



ITS 2011



B07	Parkeergarage
Beschrijving	
Definitie	<p>Onder een parkeergarage wordt verstaan een ruimte (vaak met meerdere bouwlagen) waar voertuigen voor een beperkte tijd worden gestald.</p> <p>Een parkeergarage bevat naast parkeerplekken ook voetgangersruimten en, indien meerdere bouwlagen aanwezig zijn, verbindingen (trappen en liften) tussen de bouwlagen.</p>
Randvoorwaarden / Uitgangspunten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Voldoende lichtniveau (werk gerelateerd) ▶ Zelfstandig met voertuig de garage in kunnen en kunnen verlaten ▶ Zelfstandig de betaling kunnen verrichten
Eisen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Minimaal 5% van het totaal aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage moet voldoen aan de afmetingen van een gehandicaptenparkeerplaats (haaks: 3,5m x 5m, langsparkeren: 2,5m x 6m) ▶ Bij een gehandicaptenparkeerplaats (GPA) dient er achter het voertuig voldoende ruimte aanwezig te zijn om een rolstoel uit de kofferbak te halen en om als keerruimte voor een rolstoel te kunnen dienen (1,5m) ▶ GPA's zijn zo dicht mogelijk bij de uitgang en/of lift(en) gesitueerd ▶ Indien een parkeergarage meerdere in- en uitgangen bevat (bijv. indien de garage deel uitmaakt van een groter complex met een winkelcentrum) zullen de GPA's moeten worden verdeeld over de bouwlagen waar deze in- uitgangen zijn gesitueerd ▶ De dwars- of langshelling van een parkeerplaats is maximaal 1:50 ▶ (voetgangers)Routes moeten obstakelvrij zijn. Hoogteverschillen van meer dan 20mm moeten met een hellingbaan en/of een lift worden overbrugd ▶ Alle liften, trappen en hellingbanen moeten voldoen aan de daarvoor geldende ITS richtlijnen ▶ Deuren in de voetgangersroutes moeten een voldoende vrije doorgangsbreedte hebben (min. 850mm, bij een openingshoek van 90 graden). De bedieningskracht om de deur te openen mag niet meer zijn dan 30N (gemeten op de kruk) voor binnendeuren en 40N voor buitendeuren ▶ Routes moeten goed verlicht zijn <ul style="list-style-type: none"> lichtsterkte tenminste 100 lux op het loopoppervlak lichtsterkte tenminste 150-200 lux t.p.v. trappen en hellingen ▶ Looplijnen voetgangers bij voorkeur zo kort mogelijk ▶ De loopafstand naar trap of uitgang is maximaal 30 meter ▶ Looproutes en verkeersroutes kruisen elkaar zo min mogelijk ▶ Situering van liften en trappen mag er niet toe leiden dat voetgangers worden gehinderd door auto's ▶ De bediening van de toegangs- en vertrekapparatuur moet vanuit de auto te doen zijn. D.w.z. dat de afstand en hoogte van de bedieningsknoppen en/of cardreader zich op maximaal een armlengte vanaf de zijkant van de auto moeten bevinden ▶ Aanwezige kaartautomaten moeten bereikbaar en bedienbaar zijn. Dit betekent dus niet op een verhoogde sokkel waar je met een rolstoel niet op kan komen. Indien de automaten wel op een verhoogde sokkel staan, moet het hoogteverschil met een hellingbaan of lift worden overbrugd. Er moet voldoende opstelruimte voor de automaten aanwezig zijn, conform de ITS-criteria. De bedieningsknoppen (ook een eventueel touch screen) van de automaat moeten tussen 700-1350mm +vloer /sokkel zitten. Bedieningsknoppen moeten tenminste 500mm uit een inwendige hoek zitten
Drempelwaarde	<p>ITS-Publiek: ITS-Totaal:</p>

