Gemeente
Amsterdam



Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt

vastgesteld door de Gemeenteraad op 27 september 2017



Ontwerpteam Sluisbuurt
In opdracht van Gebiedsontwikkeling Oost
d.d. 27 oktober 2017

STEDENBOUWKUNDIG PLAN SLUISBUURT

INHOUD

Samenvatting **7**
Inleiding **11**

1 Opgave **15**
1.1 Locatie 17
1.2 Ruimtelijk kader 21
1.3 Opgave voor de Sluisbuurt en het Zeeburgereiland 23

2 Het Plan **29**

Plankaart **30**
2.1 Woonwerkmilieu 33
2.2 Natuur en stad 37
2.3 Bewegende Stad 41
2.4 Nieuwe mobiliteit 45
2.5 De fietser centraal 51
2.6 Duurzaamheid 53

3 Planuitwerking **57**
3.1 Openbare ruimte 59
3.2 Programma 73
3.3 Bebouwing: blokken en torens 77
3.4 Welstandskader en sturing op ruimtelijke kwaliteit 87

4 Ontwikkelstrategie **91**

5 Planning **97**

6 Financiële haalbaarheid **101**

7 Juridische aspecten **107**

Bijlagen **111**

I. Hoogbouw 113
II. Dichtheidstudie 127
III. Woonprogramma 131
IV. Kunst en cultuur 133
V. Proefverkaveling en programma 135
VI. Fietsroute en -verbinding stad 137
VII. Parkeren 141
VIII. Profielen 143
IX. Grond 149
X. Water 153
XI. Ecologie 157
XII. Wind, Geluid, Bezonning 161
XIII. Uitgangspunten Beeldkwaliteitsplan 169



Artistimpression van de Sluisbuurt

SAMENVATTING

Locatie
De Sluisbuurt is gelegen in het noordwestelijke deel van het Zeeburgereiland, nabij de Oranjesluizen. De locatie aan het waterfront kijkt uit over het IJ en de binnenstad. Binnen- en buiten-IJ, vaar- en fietsroutes komen hier bij elkaar. Langs de westoever loopt een belangrijke ecologische verbindingszone tussen Gooi en Waterland. De Sluisbuurt is gelegen binnen de ring A10 en via de Piet Heintunnel fysiek verbonden met het centrum van Amsterdam. Het Zeeburgereiland verandert in gestaag tempo van een typische 'rafelrand' van de stad tot een volwaardige stedelijke locatie.

Ruimtelijk Kader
De bevolking van Amsterdam neemt de laatste jaren versneld toe, met ruim 10.000 personen per jaar. Het plan voor de Sluisbuurt past in de lijn van de ontwikkelstrategie Koers 2025 'Ruimte voor de Stad', waarbij ingezet wordt op verdere verdichting met aantrekkelijke, diverse stedelijke milieus. De focus ligt hierbij op de ringzone, met name op plekken die een verbindende functie hebben naar achterliggende ontwikkelgebieden, zoals de Sluisbuurt (schakel tussen IJburg/Zeeburgereiland en de binnenstad).
In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt de Sluisbuurt aangemerkt als 'te ontwikkelen woon-werkgebied', met aan de oevers een 'metropolitane plek'. Daarnaast is hier een 'hoogbouwensemble' aan het IJ gewenst. De Sluisbuurt maakt onderdeel uit van de ruimtelijke bewegingen 'Uitrol van het Centrumgebied' (Ringzone) en 'Herontdekking van het Waterfront'.

Opgave
Amsterdam heeft de ambitie om min. 5.000 woningen per jaar te bouwen. Sommige locaties worden versneld ontwikkeld, waaronder de Sluisbuurt als 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. Een directe fietsverbinding via het Oostelijk Havengebied draagt hieraan bij.
De ruimtelijke opgave is om specifieke kwaliteiten te bieden in een toekomstgericht plan, aansluitend bij de veranderende wensen van de Amsterdamse bevolking en nieuwe typen werknemers. De bijzondere potentie van de locatie en de behoefte aan een nieuw type woonmilieu in de stad zijn aanleiding om in dit Stedenbouwkundig Plan uit te gaan van ca. 5.500 woningen. Naast woningen wordt maximaal 100.000 m² bvo aan niet-wonen ontwikkeld.

Plan
Op de plankaart voor de Sluisbuurt zijn minimale ruimtelijke randvoorwaarden vastgelegd om de gewenste kwaliteit te waarborgen, maar tegelijkertijd voldoende ruimte te bieden voor toekomstige invulling: een flexibele, ruimtelijke opzet die sturing geeft aan de realisatie van de ambities voor de Sluisbuurt. De oriëntatie is vooral richting de binnenstad, een gevoel van 'horen bij de stad', met aan de randen stedelijke ruimten die verbinding zoeken met de omgeving.

Woonwerkmilieu – De Hoogstraat is de ruggengraat van de Sluisbuurt, met een concentratie van winkels en voorzieningen, vooral in de zuidelijke helft langs de doorgaande fietsroute. De plinten hebben een extra verdiepingshoogte zodat een brede invulling mogelijk is. Loodrecht op deze hoofdstraat lopen oost-west de dwarsstraten richting het IJ en de binnenstad. Door de hele buurt bevindt zich een fijnmazig en sociaal veilig netwerk van openbare routes langs scholen, watergangen en kleinschalige plantsoenen.
De bebouwing bestaat uit middelhoogbouw, soms grondgebonden aan de straat, soms appartementen, die typisch Amsterdamse straatwanden vormen. Daartussen staan op zorgvuldig aangegeven plekken torens, die een bijzondere aanvulling bieden op de woonmogelijkheden in Amsterdam, met een weids uitzicht over de stad en het water.

Natuur en stad – De westoever van de Sluisbuurt is onderdeel van het Nationaal Natuur Netwerk en verbindt de groene gebieden van Waterland met de Vechtstreek. De ecologische waarde ligt vooral aan de buitenkant van de dijk, van de kruin tot in het buitenwater; hier is ruimte om een verbindingszone aan te leggen. De kruin en binnenkant van de dijk zijn vooral voor recreatief gebruik. Comfortabele fiets- en wandelroutes langs de dijk halen de druk op kwetsbare natuur elders weg en vergroten het draagvlak voor natuurbehoud.

Bewegende Stad – De Sluisbuurt wordt door het stedelijk programma De Bewegende Stad als proeftuin voor de rest van de stad gezien. Onderdeel van het programma is 'De Amsterdamse Beweeglogica', die een relatie legt tussen de inrichting van de stad en de keuze van mensen om te bewegen. De Sluisbuurt voldoet aan vrijwel alle bouwstenen van het beleid, met o.a. ruime trottoirs (zonzijde van de straat), voorzieningen op loop-/fietsafstand, een rondje Zeeburgereiland van ca. 5 km, (water)sport- en spelmogelijkheden om de hoek.

Nieuwe mobiliteit – De huidige verkeersontsluiting van de Sluisbuurt/het Zeeburgereiland is beperkt. Er wordt zoveel mogelijk ingezet op openbaar vervoer, langzaam verkeer en toekomstgerichte concepten als Smart mobility en Mobility As A Service (MAAS). Er wordt gestreefd naar zo min mogelijk, maar wel een reëel aantal parkeerplaatsen. De parkeernorm voor woningbouw in de Sluisbuurt is in de eerste tenders gemiddeld 0,5 en wordt stapsgewijs naar beneden bijgesteld met als doel te komen tot een gemiddelde parkeernorm van 0,3 voor de buurt als geheel. Ruimtelijke gezien wordt – uitgaande van een gemiddelde parkeernorm van 0,3 – het aantal parkeerplaatsen in de Sluisbuurt gemaximaliseerd op 240pp in de openbare ruimte en 1920pp in gebouwde voorzieningen.

Fietser centraal – Alle straten in de Sluisbuurt vallen onder het 30 km/u regime en zijn ingericht op fietsen en lopen. Fietsparkeren is verspreid door de buurt en voldoende aanwezig in de openbare ruimte. Een nieuwe fietsbrug, als gewenste fietsverbinding voor dit planconcept, maakt routes tussen de binnenstad en IJburg/Waterland, en ook een rondje binnen-IJ mogelijk. Een brug maakt de Sluisbuurt zowel fysiek als mentaal onderdeel van de stad. Een fietsroute door de buurt vergroot het draagvlak voor voorzieningen, passend bij een gemengd, stedelijk woonmilieu.

Duurzaamheid – De keuze voor een stedelijk en compact woonmilieu binnen de ring leidt tot efficiënt grondgebruik, kansen voor uitwisseling en delen in de Sluisbuurt. Vanwege de beoogde hoge dichtheden wordt er een investeringsvoorstel voorbereid voor een Ondergronds Afval Transport (OAT). De Sluisbuurt geeft integraal invulling aan de pijlers van de Agenda Duurzaamheid, waarbij Rainproof bouwen (o.a. ophoging maaiveld, positie/dimensies binnenwater) een belangrijk onderdeel is van de ontwerpambitie. Ook is er aandacht voor flexibel en aanpasbaar bouwen.

Openbare ruimte

Een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte en dito voorzieningenniveau vormen een doorslaggevende vestigingsfactor voor stedelijke georiënteerde huishoudens en bedrijven. Hoogbouw heeft als positief effect dat er meer ruimte kan worden vrijgespeeld voor publieke ruimte.
Aan de noordwestelijke rand van de buurt bevinden zich de beste landschappelijke kwaliteiten en grote groene ruimtes langs de dijken. Drie bijzondere plekken, met ieder een eigen karakter, staan aan de basis van het plan: het Entreegebied, het Waterbassin en het Sluispark.

Het zuidelijke Entreegebied, op de kruising van belangrijke fietsroutes en nabij de IJtramhalte, maakt de verbinding met de rest van het eiland. Door een park op het dak van de Piet Heintunnel wordt tevens een voetgangersverbinding gemaakt tussen de Sluisbuurt en de westelijke Baaibuurt.

Het Waterbassin vormt het hart van de buurt met een concentratie aan (stedelijke) voorzieningen zoals hogeschool Inholland. Langs de randen is er ruimte voor horeca en terrassen in de zon. Deze levendige plek is fysiek verbonden met de binnenstad door een toekomstige fietsverbinding.

Bij het Sluispark en de Oranjesluizen, op de kop van het Zeeburgereiland, komen de dijken en verschillende routes bij elkaar op een plek met een weids uitzicht over het IJ. Wegens de markante ligging krijgt deze plek in de Structuurvisie Amsterdam 2040 de aanwijzing van 'metropolitane plek'.

De Hoogstraat is een centrale as die de drie stedelijke plekken met elkaar verbindt, met in de hoge plint commerciële en maatschappelijke (wijk-) voorzieningen. Dit creëert een aangename voetgangersroute, van tramhalte tot Sluispark, met brede trottoirs.
De dwarsstraten komen uit op de westelijke dijk waardoor het water van het IJ ook voelbaar is in de woonstraten binnen het gebied. De zonzijde heeft in deze straten een breder trottoir dan de schaduwzijde.
De watergangen zijn opgenomen in de blokken. De kade kan op bepaalde plekken geprivatiseerd en lager gelegen zijn met een besloten sfeer, maar het water is altijd openbaar toegankelijk voor bijvoorbeeld waterrecreatie.
De plantsoenen dragen bij aan een gezonde leefomgeving en informele ontmoetingen in de buurt. Deze plekken zijn ingericht met bomen, zijn van formaat en krijgen zo veel mogelijk zon om de verblijfskwaliteit te verhogen.

Programma

Met een binnenstedelijke dichtheid van ca. 200 woningen per hectare biedt de Sluisbuurt een ruim draagvlak voor dagelijkse en bijzondere voorzieningen. Naast Inholland is er ruimte voor meer onderwijslocaties. De buurt is interessant voor iedereen die stedelijk willen wonen. Het woonprogramma is maximaal ca. 500.000 m² bvo, waarvan 40% sociale huur en 60% vrije sector. Er wordt gestreefd naar goede sociale balans, met aandacht voor huurders/kopers in het middensegment. Er is ook ruimte voor collectieve opdrachtgevers (groepen) en innovatieve woonconcepten in de vorm van tijdelijke experimenten of pilots.

De Sluisbuurt is aangewezen als 'creatieve wijk', een woonwerkwijk waar menging met zelfstandige kantoorruimtes ruimte krijgt en er programmatisch

wordt aangesloten op het centrummilieu binnen de ring. Ook is hier ruimte voor grote bedrijfsverzamelgebouwen die interactie versterken. Wanneer de bereikbaarheid voor fiets en openbaar vervoer wordt verbeterd, is een betere menging met kleinschalige kantoorruimte mogelijk.
Hoge plinten anticiperen op de gebruiksdynamiek in het gebied, voor toekomstige ontwikkeling van niet-woonfuncties en flexibiliteit van invulling in de loop van de tijd. Ook op hogere etages in torens wordt gestreefd naar menging met niet-woonfuncties en collectieve voorzieningen.
10% van het uitgeefbare terrein is nader te bepalen, naar behoefte vanuit bewoners/gebruikers, vanuit de markt en initiatieven in de stad. Hier is ruimte voor experiment en innovatie als integraal onderdeel van het plan: zowel in gebouwde vorm als in de open ruimte.

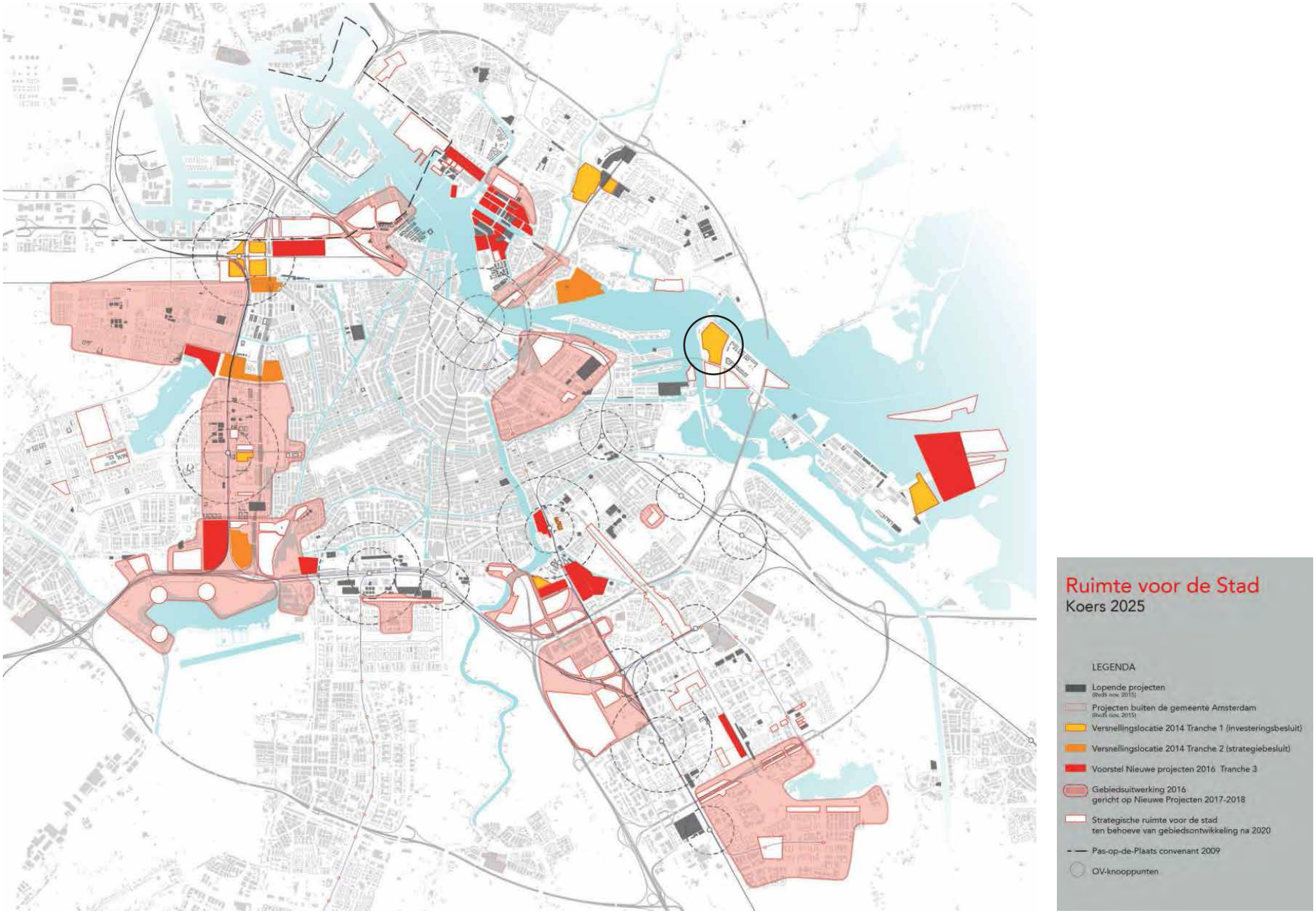
Bebouwing
Het stedenbouwkundig weefsel biedt goede mogelijkheden om in hoge dichtheden te ontwikkelen. De maatvoering van de bouwvelden tussen de dwarsstraten maken een gevarieerde ontwikkeling mogelijk, van uiteenlopende grootte en diverse vormen tussen gesloten en open bouwblok. Hierbinnen is er genoeg flexibiliteit om verschillende soorten blokken en kavels te definiëren.

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 met de openbare ruimte (plintzone). In het ontwerp staan twaalf torens tussen 40 tot max. 80m en vijf torens tussen 80 tot max. 125m. Bij de positionering is zorgvuldig gekeken naar o.a. bezonning, uitzicht, transparantie en aanwezigheid in het straatbeeld. Het architectonische beeld is er één van slanke torens en daaronder straatwanden van gemiddeld zes lagen.
Het plan bestaat uit tien clusters (bouwvelden). Elk cluster heeft twee tot drie bouwblokken die uit meerdere uitgeefbare kavels bestaan. Voor de kavels stelt de gemeente bouwenveloppen op met randvoorwaarden voor de uitwerking, inclusief ruimtelijke eisen, programma en beeldkwaliteit.
Gezien de hoge bebouwingsdichtheid is groene inrichting van groot belang voor het woonklimaat. Kansen worden met name gezocht in (dak)tuinen en groene openbare ruimtes, waar bomen het verblijfsklimaat kunnen verbeteren en ook bijdragen aan de verlaagde waterafdracht van kavels (rainproof ambitie).
Bij de realisatie bestaan tevens kansen voor de vergroting van de biodiversiteit van Amsterdam, zoals door het treffen van voorzieningen in het kader van natuurinclusief bouwen.

Welstand – Ruimtelijke kwaliteit
Het welstandskader van de Sluisbuurt is de Welstandsnota (De Schoonheid van Amsterdam 2016) Ruimtelijke Systeem 9 'De IJ-landen'. Het Beeldkwaliteitsplan voor de Sluisbuurt is een nadere uitwerking waarmee transformatie en ontwikkelingen in het gebied specifiek worden gestuurd.
Het sleutelwoord is diversiteit - in typologie woningen, type ontwikkelingen en korrelgrootte. Eenheid wordt gezocht in de straatwanden, vooral in de plinten en spreiding van hoogbouw over het hele gebied. Het nieuwe silhouet is een belangrijke bijdrage aan de vormgeving van het stedelijk waterfront; de Sluisbuurt geeft uitdrukking aan de schaalsprong die de stad maakt.
De regie van de integrale ruimtelijke kwaliteit wordt voor een groot deel bepaald in bouwenveloppen en randvoorwaarden in tenders voor gebouwen.
De openbare ruimte in de Sluisbuurt wordt uitgewerkt naar de Amsterdamse standaard (Puccini).

Ontwikkelstrategie
De haalbaarheid van het programma is getoetst door middel van een voorbeelduitwerking van de bebouwing en een verkavelingsstudie. Het niet-woonprogramma is verdeeld over de clusters in de Sluisbuurt en zal meegroeien met de fasering van woningen.
Voor de fasering van de Sluisbuurt is een aantal richtinggevende uitgangspunten gedefinieerd, aan de hand waarvan een ontwikkelstrategie is opgesteld. Het voorstel voor de fasering is niet tijdsgebonden, er is ruimte voor tussentijdse invulling en latere verdichting (o.a. afhankelijk van de situatie pp de woningmarkt). Vanaf het begin van de ontwikkeling van de Sluisbuurt is er ruimte voor tijdelijke functies die de levendigheid van het gebied kunnen bevorderen.
De inrichting van het Sluispark (i.s.m. Rijkswaterstaat) en van de oevers zal naar verwachting in een latere fase plaatsvinden, zo ook de aanleg van het Piet Heinpark, mogelijk afgestemd op de planvorming voor de Baaibuurt.

Planning, financiële haalbaarheid en juridische aspecten
Het plan is doorgerekend en economisch uitvoerbaar. Voor het hele Zeeburgereiland wordt een milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Op basis van de MER en het Stedenbouwkundig Plan wordt een bestemmingsplan opgesteld. Het Investeringsbesluit wordt in het tweede kwartaal van 2017 vastgesteld in de Gemeenteraad. Het streven is om begin 2019 met de bouw te starten.



Overzicht locaties Koers 2025: de Sluisbuurt binnen de ringzone

Amsterdam kende in haar geschiedenis verschillende perioden van snelle groei. De stad zit nu middenin zo'n periode. Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen groeit zelfs sneller dan de Structuurvisie Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011) had becijferd. Als de huidige trend aanhoudt moet Amsterdam in 2040 een miljoen inwoners herbergen (Bron: CBS); dit kan alleen als de woningvoorraad groeit. Er zijn allerlei oorzaken van die ontwikkeling. De grootste groei in werkgelegenheid zit bijvoorbeeld in economische sectoren – waaronder zakelijke dienstverlening, creatieve industrie en de kenniseconomie - die onlosmakelijk met de stad verbonden zijn en in nieuwe sectoren zoals kenniseconomie. Daarnaast heeft Amsterdam een rijk aanbod aan onderwijs, voorzieningen, cultuur en leisure, zowel voor jongeren als ouderen. Die populariteit heeft de stad op talloze plekken van gedaante doen veranderen. Voorheen sleetse buurten, straten en parken kregen een facelift en zijn opgebloeid, waardoor ze nog meer woningzoekenden, studenten en toeristen naar zich toe trokken.

Druk op woningmarkt

De druk op de stad is in enkele jaren tijd heel groot geworden, niet alleen door toerisme maar ook van woningzoekenden: kinderen van Amsterdammers die zelfstandige woonruimte zoeken, mensen die hier willen werken en wonen of de stad vanwege voorzieningen en cultureel leven aantrekkelijk vinden.Als gevolg daarvan is het steeds moeilijker om een betaalbare woning te vinden. Die trend moet worden gekeerd, anders verliest de stad een groot stuk van haar kwaliteiten: leefbaar voor arm en rijk, open voor nieuwkomers en solidair met hen die het nodig hebben. De stad heeft daarom dringend woningen nodig, voor alle leeftijden en inkomensgroepen.

Schaarse bouwlocaties

Amsterdam heeft daarom de ambitie om tenminste 5.000 woningen per jaar te bouwen. Nieuwe ontwikkelingsplannen moeten daar op duurzame wijze ruimte voor bieden. In het verleden groeide de stad door uitbreidingen, zoals de grachtengordel, de Berlagebuurt, de tuinsteden, Bijlmermeer en IJburg. Die uitbreidingsruimte stuit steeds meer op harde grenzen (zoals Schiphol en Westpoort) of de natuur, die we ook nodig hebben en koesteren. Er is nog wel ruimte voor groei binnen de stadsgrenzen, bijvoorbeeld op voormalige bedrijventerreinen en andere 'rafelranden'. Maar ook deze ruimte is schaars en moet daarom optimaal worden benut, niet alleen vanwege de huidige woningvraag, maar ook de vraag die nog gaat komen.

Potentie van de Sluisbuurt

De Structuurvisie Amsterdam 2040 probeert op dergelijke grote ruimtelijke vragen antwoord te geven. In de Structuurvisie werd de Sluisbuurt op het Zeeburgereiland al herkend als zo'n genoemd hoogstedelijk woonwerkmilieu, die een forse bijdrage kan leveren aan de stedelijke woningvraag. Het voorliggend stedenbouwkundig plan laat zien dat de Sluisbuurt dat inderdaad op een fraaie manier alles kan bieden voor de liefhebber van hoogstedelijk en metropolitaan wonen, omringd door vergezichten, intieme parkjes, fietsroutes naar alle windstreken, winkels en voorzieningen om de hoek. Het wordt een buurt met Amsterdamse straten, hoge woondichtheden, menging van functies, gericht op de fiets en voetganger. Daarnaast biedt de Sluisbuurt echter ook een voor Amsterdam nieuwe kwaliteit: hoge torens geven de stad niet alleen een opvallend silhouet aan het IJ, maar ook een nieuwe typologie van wonen.

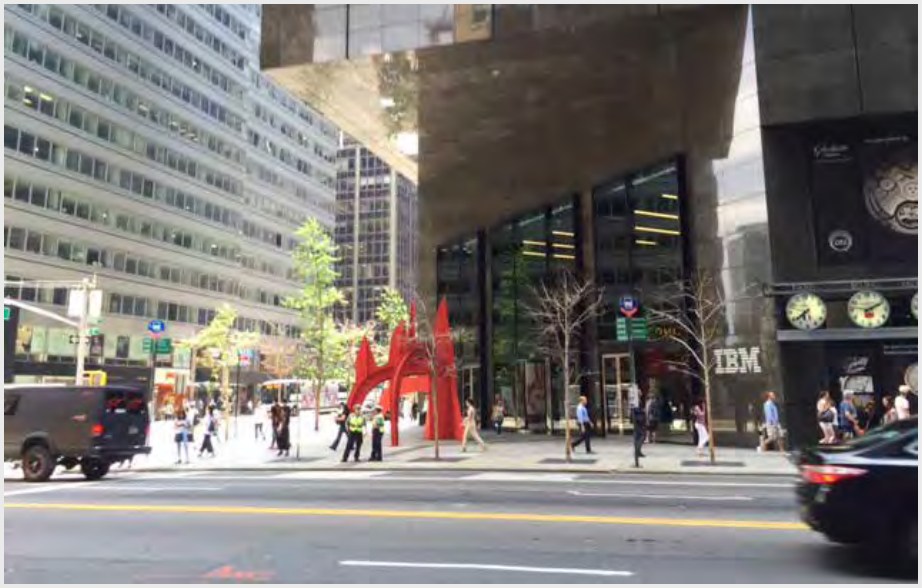
Versnellingslocatie

De Sluisbuurt is één van de projecten in de stad dat als gevolg van de crisis was stilgelegd en weer is heropgestart als versnellingslocatie (voorloper op Koers 2025-Ruimte voor de Stad). Dat is geen verrassing, want ten opzichte van veel andere locaties heeft de Sluisbuurt een bijzondere positie. Het gebied is immers onderdeel van het groeiend waterfront aan het IJ, sluit aan op de binnenstad, en valt binnen de ring A10. Dat geeft het gebied een meer dan evenredige ontwikkelpotentie.

Toekomstgericht

Net als bij andere locaties moet in de Sluisbuurt rekening worden gehouden met maatschappelijke veranderingen die niet alleen kenmerkend zijn voor Amsterdam, maar voor alle snel groeiende steden:

- De stad is steeds aantrekkelijker voor veel mensen, omdat hier de meeste voorzieningen en kansen voor werk te vinden zijn. Nieuwe werkgelegenheid komt vaak in vorm van zelfstandige ondernemers en kleine start-up bedrijven waar intensieve contacten nodig zijn;
- Mensen willen het werk, mogelijkheden voor ontmoetingen en voorzieningen het liefst vlakbij;
- Hierdoor veranderen ook woonvoorkeuren: nabijheid gaat boven groot wonen, zelfs voor veel gezinnen. Openbaar groen en parken worden steeds belangrijker. Wonen in de stad is wonen in een buurt met specifieke kwaliteiten en een goed voorzieningenniveau;
- Verdere groei van de stad, zonder de auto-mobiliteit terug te dringen, gaat ten koste van de leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Dat vraagt niet alleen om auto-arme ontwerp-principes, maar ook om investeringen in het fietsnetwerk en openbaar vervoer.





Referentiebeelden amibities, o.a. aandacht voor de plint en groen om de hoek

Het plan voor de Sluisbuurt speelt daar optimaal op in. Het gebied leent zich daar goed voor omdat het ruimtelijk gezien een courante locatie is, juist voor mensen die de laatste jaren naar de stad toe stromen en vlakbij de binnenstad willen wonen. De voorspoedige ontwikkeling van de naastliggende Sportheldenbuurt laat dat nu al zien.
Bovenop de intrinsieke kwaliteiten van de buurt zelf heeft de Sluisbuurt ook een verbindende functie tussen tot dusver geïsoleerde gebieden. De locatie ligt immers op een strategische plek tussen de binnenstad en het Oostelijk Havengebied aan de ene kant en het Zeeburgereiland en IJburg aan de andere zijde. De Sluisbuurt wordt voor deze gebieden dan ook de verbindende schakel.

Startvisie en Stedenbouwkundig Plan
Met bovengenoemde kwaliteiten realiseert de Sluisbuurt een aantal belangrijke doelstellingen van de Structuurvisie Amsterdam 2040 en de Koers 2025. In oktober 2015 werd de Startvisie, met daarin de belangrijkste uitgangspunten en ambities voor de Sluisbuurt, goedgekeurd door het college van Burgemeester en Wethouders. In de Startvisie zijn de volgende ambities geformuleerd:

1. Een hoogstedelijk woonmilieu met minimaal 3.000 woningen
2. Eiland verbonden met de stad: nieuwe verbindingen
3. Openbare ruimte als drager voor een hoogstedelijk milieu
4. Versterking van het karakter: water georiënteerd
5. Duurzaamheid: nadruk op ecologie en ‘rainproof’

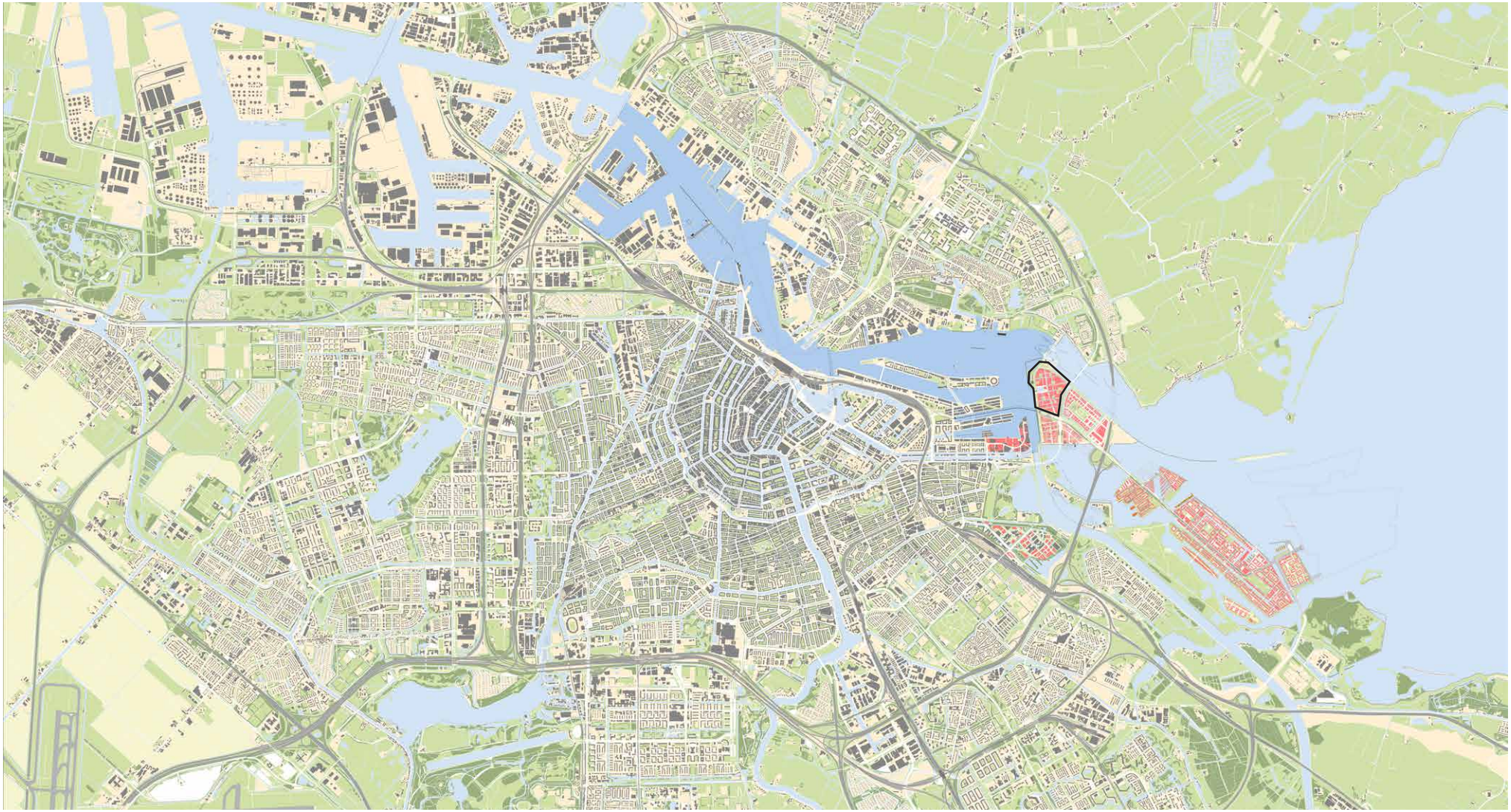
Het Stedenbouwkundig Plan bouwt voort op deze ambities en maakt de vertaalslag naar een ruimtelijke opzet voor de Sluisbuurt.

Op één punt is de ambitie echter aanzienlijk aangescherpt. Het plan kent een bandbreedte van (minimaal) ca. 3.500 tot (maximaal) ca. 5.500 woningen, waarbij gestreefd wordt naar circa 5.500 woningen om de unieke locatie in de stad optimaal te benutten. De optie van hogere dichtheden, inclusief de toepassing van echte hoogbouw, was overigens al in de Startvisie opgevoerd als een interessante kans voor de Sluisbuurt.
Door in de Sluisbuurt ruimte intensief te benutten blijft elders de ruimte om het groen te behouden. Dat is niet alleen ingegeven door de aanhoudende woningvraag, maar ook door de wens om de voordelen van hoogstedelijkheid te vergroten en de ruimte in de stad zo intensief mogelijk te gebruiken. Daardoor ontstaat draagvlak voor een nog beter voorzieningenpakket, openbaar vervoer, menging met werkfuncties, een metropolitane atmosfeer en uitzonderlijke woningtypologieën. Die omstandigheden bieden voldoende kritieke massa om een geheel nieuw type woonmilieu te creëren, waarin een auto-arm ontwerp en een goede fietsverbinding naar het Oostelijk Havengebied als vanzelfsprekend worden.

Vervolgstappen
Het Stedenbouwkundig Plan is primair een ontwerpdocument. Daarnaast wordt een grond-exploitatiebegroting, een warmteplan en een Beeldkwaliteitsplan opgesteld, die samen onderdeel vormen van een te nemen Investeringsbesluit.
De vaststelling van het Investeringsbesluit in de Gemeenteraad is gepland in het tweede kwartaal van 2017. Na vaststelling het Investeringsbesluit wordt voor het hele Zeeburgereiland een milieueffectrapportage (MER) opgesteld.

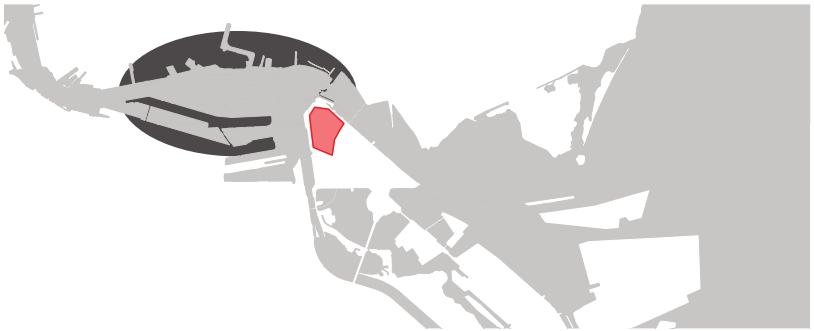
In de MER worden wordt de bandbreedte van een minimaal en maximaal programma met woningen en voorzieningen beschouwd. De MER en het Stedenbouwkundig Plan zijn input voor het bestemmingsplan.
Het uitwerken van de eerste bouwenveloppen gaat gepaard aan een verdere detaillering van de openbare ruimte, de ontwikkel- en uitgiftestrategie. Het streven is om in 2018 de eerste tenders uit te schrijven en begin 2019 met de bouw te beginnen.

Leeswijzer
Hoofdstuk 1 begint met een uiteenzetting van de opgave en ambities waarmee de ontwerpers aan het werk zijn gegaan. Die opgave kwam voort uit de specifieke kwaliteiten van de locatie en de stedelijke Structuurvisie.
Hoofdstuk 2 schetst de filosofie achter het planontwerp dat nu ter tafel ligt. Aan de hand van de plankaart wordt toegelicht waarom is gekozen voor een bepaald woonmilieu en verkeersconcept, en hoe invulling is gegeven aan grote beleidsthema’s als De Bewegende Stad, de Agenda Groen en Duurzaamheid. Hoofdstuk 3 zoomt in op de bouwclusters en bijzondere plekken in de Sluisbuurt, waarbij in meer detail wordt ingegaan op de openbare ruimte, de bebouwing, het programma en beeldkwaliteit. In de bijlagen zijn de onderliggende verkenningen opgenomen. Hoofdstuk 4 laat zien welke ontwikkelstrategie de grootste kans van slagen heeft. Met name de fasering in clusters, de ingebakken flexibiliteit, en de marges in het programma garanderen een voortvarende aanpak. De hoofdstukken 5, 6 en 7 geven een kort overzicht van de planning, financiën en de voornaamste juridische aspecten.



1

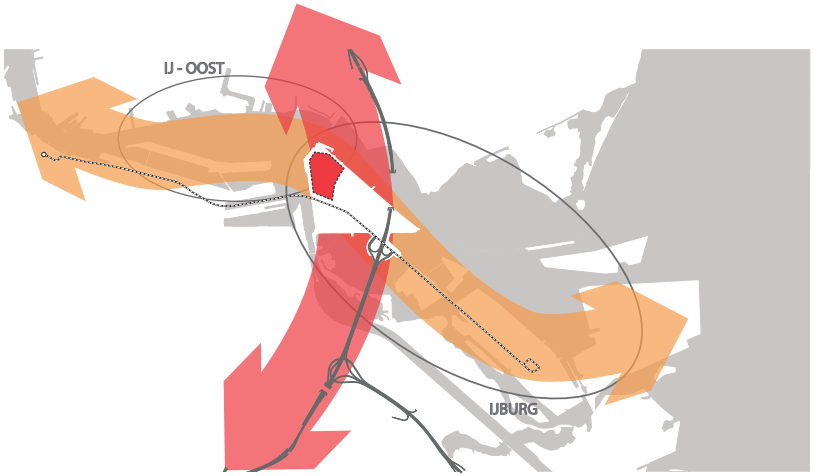
OPGAVE



Sluisbuurt als sluitstuk van de IJ-oeverontwikkelingen



Sluisbuurt als onderdeel van het landschappelijk groen



Sluisbuurt op een kruispunt van ontwikkelingen (IJ-oevers en Ringzone)



Vogelvlucht IJ-oevers: de Sluisbuurt aan het waterfront van Amsterdam



De Oranjesluizen

1.1. LOCATIE

De opgave voor de Sluisbuurt wordt allereerst geïnspireerd, dan wel begrensd, door de specifieke kwaliteiten en (on)mogelijkheden van de locatie als zodanig. Vervolgens is het de ruimtelijke agenda van de stad die een beroep doet op de ontwikkeling van het gebied, in een richting die Amsterdam nodig heeft. De mate waarin locatie en stedelijke agenda met elkaar 'matchen' bepaalt de uiteindelijke opgave voor de Sluisbuurt.

Ligging
De locatie voor de Sluisbuurt is het noordwestelijk deel van het Zeeburgereiland. De plek kijkt uit over het IJ en de binnenstad en schurkt tegen de industriële sfeer van de Oranjesluizen. Ook zit de plek bovenop het druk bevaren knooppunt van Amsterdam-Rijnkanaal, binnen- en buiten-IJ, met een bunkerschip langs de westelijke oever. Het is niet moeilijk om hier een metropolitane plek voor te stellen, aan het Waterfront van Amsterdam.

Ook infrastructureel heeft de locatie uitgesproken kwaliteiten. Aan de zuidelijke hoek van de locatie halteert de IJtram, vlak nadat deze uit de Piet Heintunnel is gekomen. Een grote autoverbinding tussen de binnenstad en de ring A10 komt uit dezelfde tunnel en takt aan op de IJburglaan. Vaar- en fietsroutes vanaf het IJ, Waterland en de Diemerzeedijk komen in de Sluisbuurt bij elkaar. Zo loopt een belangrijke fietsroute tussen IJburg en de stad over het Zeeburgereiland en Amsterdamse brug.

Met al die infrastructuur komt het haast als een verrassing, maar langs de westoever van de Sluisbuurt loopt ook een belangrijke ecologische verbindingszone tussen Gooi en Waterland, die gepaard gaat met aantrekkelijke recreatieve routes. De Sluisbuurt is met recht het scharnierpunt tussen de binnenstad, IJburg, Waterland en IJmeer.

Zeeburgereiland als woonlocatie
Zware verkeersinfrastructuur verdeelt het Zeeburgereiland in stukken, die daarom als aparte buurten worden ontwikkeld. De Sportheldenbuurt is al volop in ontwikkeling. De Sluisbuurt volgt vanaf 2018 en de Baaibuurten mogelijk vanaf circa 2025. Na jaren van crisis is de ontwikkeling van het Zeeburgereiland in versnelling geraakt. De locatie binnen de ring, dichtbij Waterland, met groene dijken en een sneltram naar het CS blijkt zeer aantrekkelijk voor gezinnen, studenten, starters en senioren. Met de Sluisbuurt wordt de volgende stap gezet in de 150 jaar lange geschiedenis van het Zeeburgereiland.



De Zuider IJdijk



Historie van het eiland in beeld gebracht (luchtfoto 2016)



Ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur, verdeling van het eiland in deelgebieden

Geschiedenis
Het ontstaan van het Zeeburgereiland is in feite het gevolg van de aanleg van de Oranjesluizen en het Amsterdam-Rijnkanaal. De sluizen vereisten namelijk de aanleg van een strekdam richting IJmeer, die later de noordelijke dijk van het Zeeburgereiland zou worden. De westelijke dijk van het eiland ontstond toen het Amsterdam- Rijnkanaal (destijds het Merwedekanaal) werd gegraven. Rond 1900 is ook de zuidelijke dijk aangelegd, waardoor een driehoekig baggerdepot ontstond. Toen het depot eenmaal was gevuld, was er sprake van het destijds genoemde Eiland Zeeburg.
De historie van het Zeeburgereiland is die van een typische 'rafelrand' van de stad, met door de tijd heen allerlei activiteiten die elders in de stad niet gewenst waren: een marinevliegkamp, een Luftwaffe basis voor watervliegtuigen, camping, artistieke enclave, hondentrainingsveld, volkstuinen, asielzoekerscentrum en tot 2005 de rioolwaterzuiveringsinstallatie RI-Oost. In de Sluisbuurt waren onder andere bedrijven en volkstuinen gevestigd en ook dijkhuisjes (voormalige dienstwoningen) op de westelijke dijk, welke hier nog steeds staan.
Zowel de dijkhuisjes als de dijklichamen zijn waardevolle elementen van stedenbouwkundige en cultuurhistorische betekenis.

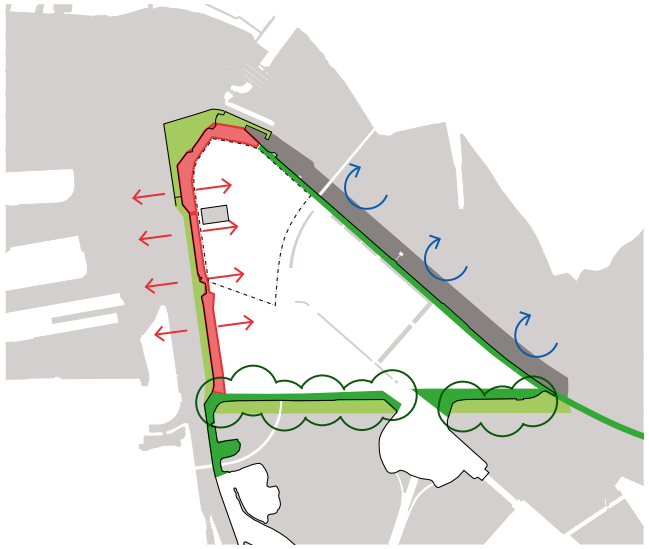
Dijken
Mettertijd werd het Zeeburgereiland steeds meer een knooppunt van verkeerswegen die het eiland in stukken hebben gesneden. Dat maakte het onmogelijk om het eiland als één samenhangend gebied te ontwikkelen.

Daarom wordt dat nu per buurt gedaan, beginnend met de (meer inzichzelf gekeerde) Sportheldenbuurt. De drie dijken hebben de potentie om de samenhang te herstellen, elke dijk vanuit zijn eigen karakter:

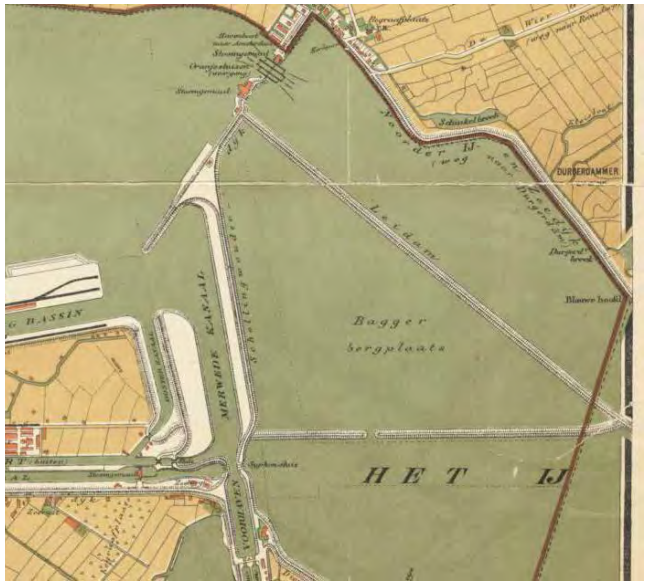
- De westelijke dijk (Zuider-IJdijk) is onderdeel van een groene recreatieve route richting de Oranjesluizen, met zicht op de stad en het weidse water van het IJ;
- De zuidelijke dijk ligt aan een kleine waterkom, heeft een intiemer karakter en wordt gekenmerkt door woonboten langs de oever;
- De noordelijke dijk is vooral een functionele waterkering, wordt weinig gebruikt, en kijkt uit op het buiten-IJ en het landschap van Noord.

Vanaf 2022 wordt de primaire waterkering verlegd van de westelijke naar de zuidelijke dijk en wordt het binnenwater van het eiland aangesloten op het binnen-IJ. Het is vooral de westelijke dijk die ruimtelijk de meeste betekenis heeft; met zijn groene karakter, aanlanding op de Oranjesluizen, en het weidse uitzicht op stad en water.

Toekomst
Het Zeeburgereiland verandert in gestaag tempo van een rommelige stadsrand tot een volwaardige stedelijke locatie met de ontwikkeling van IJburg. De huidige ontwikkelingen in de Sportheldenbuurt laten zien dat er veel belangstelling is voor wonen op het Zeeburgereiland. De Sluisbuurt heeft de potentie om daar iets bijzonders aan toe te voegen. In de volgende paragrafen zal blijken wat die toevoeging kan zijn.



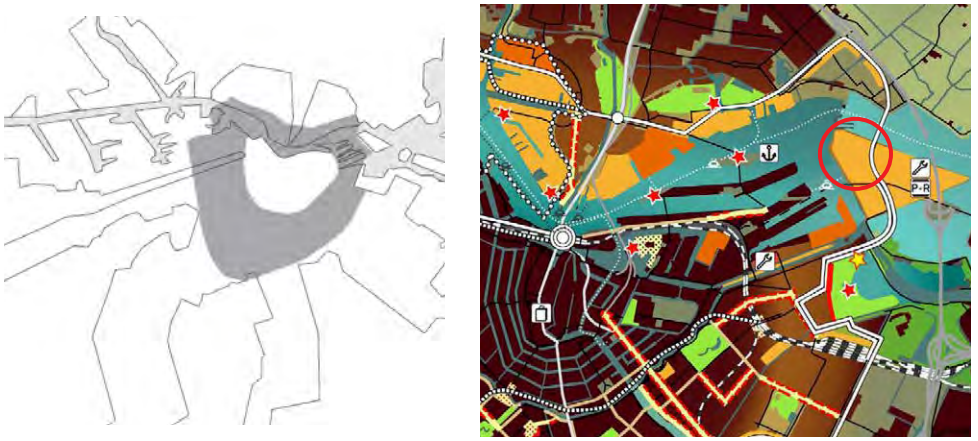
Het Zeeburgereiland: drie randen, drie kwaliteiten



Omdijking Baggerbergplaats, uitsnede kaart 1896



Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) fragment Visie Amsterdam 2040



Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) fragment uit Visie uitrol centrumgebied 2040



Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) fragment uit Visie waterfront 2040

1.2. RUIMTELIJK KADER

Sinds 1984 neemt de bevolking van Amsterdam toe, de laatste jaren versneld, met ruim 10.000 personen per jaar. De vraag naar woningen in alle prijsklassen is enorm. Ook het economisch belang van de stad neemt regionaal en nationaal toe. De stadsdelen binnen de ring A10 behoren tot de economisch belangrijkste vierkante kilometers van Nederland. Daar wonen zo'n 550.000 mensen en er komen jaarlijks miljoenen bezoekers: het onbetwiste hart van een groeiende metropool.

Woningbouwproductie
Bij haar aantreden sprak het huidige college de ambitie uit de woningbouwproductie op te voeren naar minimaal 5.000 woningen per jaar. Om hieraan invulling te geven is in 2014 een Actieplan Woningbouw opgesteld. Onderdeel hiervan was het versneld opstarten van nieuwe projecten, zogenaamde Versnellingslocaties. Voor een deel betrof het hierbij projecten die als gevolg van de crisis waren stilgelegd zoals de Sluisbuurt. Concrete vraag hierbij was of deze projecten heropgestart konden worden en, zo ja, in hoeverre het Stedenbouwkundig Plan actualisatie behoefte. Deze Versnellingslocaties liepen vooruit op een andere in het Actieplan Woningbouw aangekondigde maatregel, het opstellen van een ontwikkelstrategie voor de middellange termijn. Deze ontwikkelstrategie is onder de naam Koers 2025-Ruimte voor de Stad in mei 2016 door het Amsterdamse College vastgesteld. Deze ontwikkelstrategie onderstreept de in de Structuurvisie ingezette strategie van verdere verdichting van de stad met aantrekkelijke diverse stedelijke milieus.

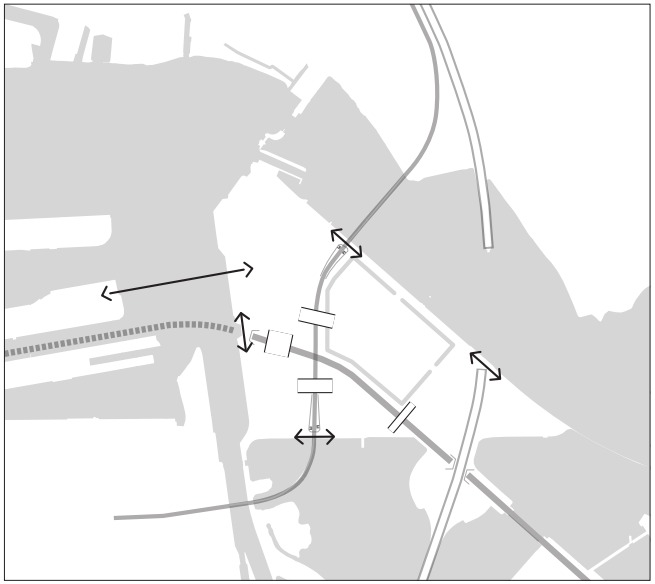
Focus ligt hierbij in de ringzone, met name op plekken die een verbindende functie hebben naar achterliggende ontwikkelgebieden. Het plan voor de Sluisbuurt past in deze lijn en draagt bij aan het behalen van de door het College gestelde woningbouwambities.

Structuurvisie Amsterdam 2040
In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt de Sluisbuurt aangemerkt als 'te ontwikkelen woon-werkgebied'. Daarbij krijgen de oevers van het gebied het exclusieve label 'metropolitane plek'. Zulke plekken zijn in potentie geschikt om vooraanstaande, stad overstijgende functies te ontwikkelen. Daarnaast wordt de Sluisbuurt genoemd als één van de plekken aan het IJ die zich lenen voor de bouw van 'hoogteaccenten', met, in de Sluisbuurt, een "hoogbouwensemble". .
In de Structuurvisie wordt voorts een viertal grote ruimtelijke bewegingen ontvouwd. Van die bewegingen hebben vooral 'uitrol van het centrummilieu' en de 'herontdekking van het waterfront' grote betekenis voor de ontwikkeling van de Sluisbuurt.

Uitbreiding van het centrumstedelijk milieu
Het succes van de binnenstad van Amsterdam heeft tot gevolg dat het centrum steeds intensiever wordt gebruikt, maar de ontwikkelruimte is er inmiddels bijzonder schaars. Het centrumgebied heeft dan ook de neiging om naar buiten toe uit te breiden. Dit gaat niet ongestuurd, maar beetje-bij-beetje; het genereren van centrumstedelijkheid is namelijk een delicaat proces.

Het lukt alleen op de 'juiste' plekken (direct aansluitend op het bestaande, gerijpte centrum), op het juiste moment en onder de juiste omstandigheden. Het sleutelwoord hierbij is nabijheid. De groei manifesteerde zich dan ook het eerst in de 19e-eeuwse gordel. Momenteel maakt de gordel '20-'40 een krachtige verstedelijking door en 'rolt' het centrumgebied door tot aan de ring A10, en maakt een sprong over het IJ.
In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt deze ruimtelijke beweging de 'uitrol van het centrumgebied' genoemd. De Sluisbuurt maakt onmiskenbaar deel uit van deze beweging. In het Strategisch Plan (2013), een programmatische uitwerking van de Structuurvisie, is deze uitrol gedefinieerd als 'Ringzone'.

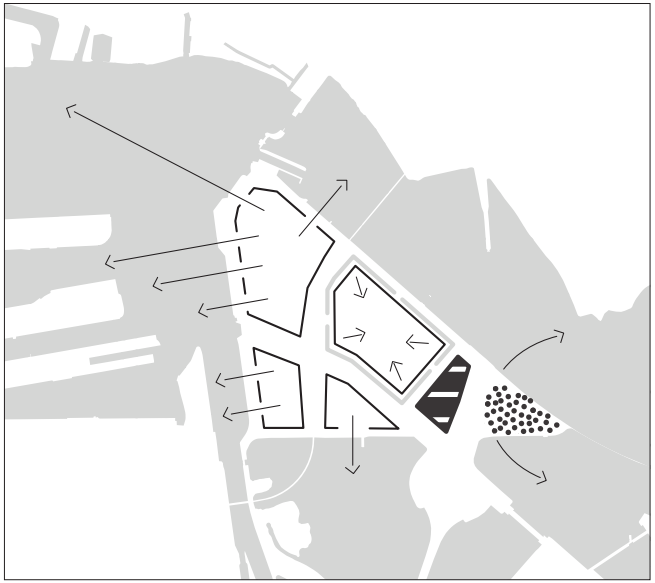
Herontdekking waterfront
De tweede ruimtelijke beweging uit de Structuurvisie, met een grote betekenis voor de Sluisbuurt, is de 'herontdekking van het waterfront'. De rode draad is het hernieuwde besef van de rijkdom die de grote waterpartijen in en om de stad vertegenwoordigen: rijkdom in de vorm van economische ontwikkelruimte, grote belevingswaarde en recreatiemogelijkheden. Ook deze beweging manifesteert zich alweer geruime tijd, met de herontwikkeling van het Oostelijk Havengebied als eerste stap en vervolgens het NDSM-terrein, Buiksloterham en ook de Houthavens. (In de Structuurvisie worden ook de oevers van het Noordzeekanaal, de Zaan en IJburg gelabeld als herontdekking van het waterfront.



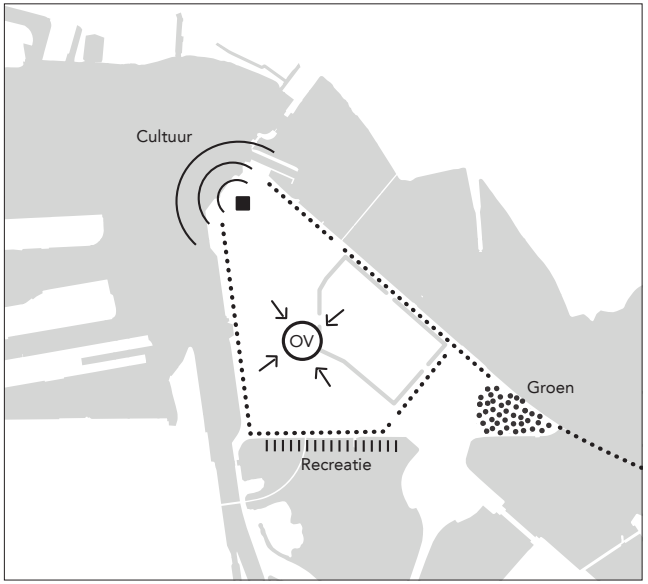
Barrières opheffen met verbindingen voor fietsers en voetgangers



Samenhang creëren door groene, recreatieve omzooming



Verschillende oriëtaties deelgebieden



Stedelijke plekken op het Zeeburgereiland

1.3. OPGAVE VOOR DE SLUISBUURT EN HET ZEEBURGEREILAND

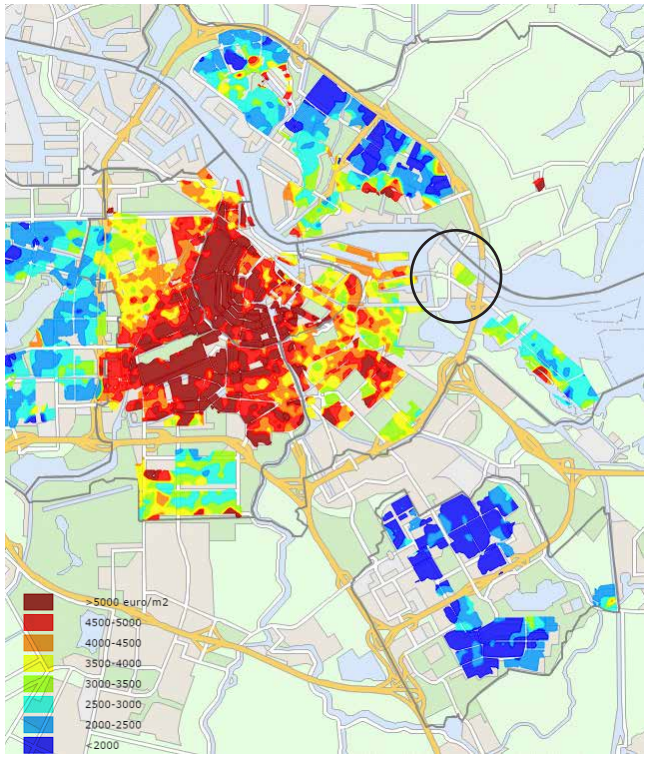
Amsterdam heeft de ambitie om tenminste 5.000 woningen per jaar te bouwen. Het is de bedoeling om sommige locaties versneld te ontwikkelen, waaronder de Sluisbuurt op het Zeeburgereiland.

Ontwikkelpotentie Zeeburgereiland
In het verleden werd het Zeeburgereiland soms ook gekenmerkt als gebied waar een meer suburbane ontwikkeling voor de hand lag. Door een analyse, door het gemeentelijke Woningmarktteam, van de actuele en toekomstige woningmarkt in Amsterdam is dat idee echter van de hand gewezen. Door overal in Amsterdam de verkoopprijzen per vierkante meter door de tijd heen te volgen, blijkt dat er gebieden zijn waar mensen liever veel geld neertellen voor een hoogstedelijk appartement dan uitwijken naar een naburig gebied, waar zij voor hetzelfde geld een huis met tuin kunnen kopen. Die 'hoogstedelijke gebieden' blijken bovendien op te schuiven, zoals eerder naar het Oostelijk Havengebied.
Naar alle verwachting maakt dit hoogstedelijke karakter ook de sprong naar het Zeeburgereiland en de Sluisbuurt.

Afgezien van de logica achter die 'bewegingen' is de Sluisbuurt intrinsiek een zeldzame en schaarse locatie, zowel in Amsterdam als in de regio.
De exclusiviteit zit hem zowel in de uiterst strategische ligging van het gebied (dichtbij het hart van de stad, binnen de ring en aan het IJ) als in de intrinsieke kwaliteiten van de locatie (eiland, water, vergezichten). Als sluitstuk van de IJ-oever ontwikkelingen kan de Sluisbuurt zich manifesteren als één van de laatste grote woningbouwlocaties aan het IJ én nabij de binnenstad. Dat besef wordt gedeeld door het gemeentebestuur.

Daarom gaf het bestuur een hoogstedelijke ambitie mee aan de Sluisbuurt, waar in de nabije toekomst duizenden mensen kunnen wonen, werken, studeren en recreëren. Anders dan de meer oostelijk gelegen buurten op het Zeeburgereiland zal de Sluisbuurt zich daarbij primair naar buiten richten, op het water, op het Oostelijk Havengebied en de binnenstad.
De nabijheid van het stadscentrum biedt kansen om een hoogstedelijk woonwerkmilieu te creëren, met veel voorzieningen en een laag autogebruik.
Een directe fietsverbinding met het Oostelijk Havengebied draagt hieraan bij.

Ongedeelde stad
De Amsterdamse woningmarkt staat op dit moment enorm onder druk. Het aantal huishoudens is harder gegroeid dan het aantal woningen. De prijzen stijgen snel, zowel in de koop als in de huur. De gemiddelde prijs per vierkante meter voor een koopwoning in Amsterdam lag in het vierde kwartaal van 2016 op € 4.700 (Bron: NVM). En in de vrije huursector zijn voor nieuwbouwwoningen huren van € 20 per vierkante meter geen uitzondering meer.
De schaarste aan woningen betreft alle segmenten en prijscategorieën, maar de meeste druk zit bij de middeldure woningen; en juist deze dragen het meest bij aan de broodnodige doorstroming op de woningmarkt. Voor het gereguleerde huursegment geldt dat het aantal woningzoekenden stijgt terwijl het aanbod daalt. De gemiddelde inschrijfduur was in 2015 al opgelopen tot 18,8 jaar.
De woningen op deze attractieve locatie zullen relatief duur worden; de prijzen op het Zeeburgereiland lijken steeds meer op die van het Oostelijk havengebied. Hierdoor worden middensegment woningen steeds kleiner om betaalbaar te blijven.



Het Zeeburgereiland, Woningwaardekaart van Amsterdam, 2015

Op 19 juli 2017 is de Woonagenda 2025 vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin staat het nieuwe stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering beschreven: 40% gereguleerde huur, 40% middelduur huur (en koop) en 20% dure huur en koop. Het college van B&W heeft spelregels vastgesteld om de programmering van 40-40-20 op een goede wijze toe te passen in projecten. Voor de Sluisbuurt betekent deze verdeling: 2.200 sociale huurwoningen (menging op blokniveau), 2.200 middeldure huur- of koopwoningen en 1.100 marktwoningen.

Programma Sluisbuurt	**m² bvo ***
sociale huurwoningen	min. 110.000
studenten-/jongerenwoningen	min. 21.000
middensegment huurwoningen	min. 85.000
middensegment koopwoningen	min. 81.000
vrije sector huurwoningen	min. 52.000
vrije sector koopwoningen	min. 66.000
Totaal wonen	**max. 500.000 m² bvo**
onderwijs, maatschappelijke dienstverlening, cultuur etc.	23.000 - 28.000
stedelijke voorziening (Hogeschool Inholland)	25.000 - 30.000
detailhandel	4.000 - 6.500
horeca	1.000 - 2.000
hotel	8.000 - 10.000
bedrijvigheid + zakelijke dienstverlening	14.000 - 27.000
Totaal niet-wonen	**max. 100.000 m² bvo**
TOTAAL	**max. 600.000 m² bvo**

* incl. parkeergarages bovengronds

** min. 2 basisscholen zijn in combinatie met woonprogramma

Indicatief programma Sluisbuurt

Ruimtelijke opgave

De ruimtelijke opgave voor de Sluisbuurt is om specifieke kwaliteiten te bieden (opdat niet alle versnellingslocaties hetzelfde aanbod hebben) en een toekomstgericht plan te maken, aansluitend bij de veranderende wensen van de Amsterdamse bevolking en nieuwe typen werknemers. De ruimtelijke opgave bestaat uit de volgende punten:

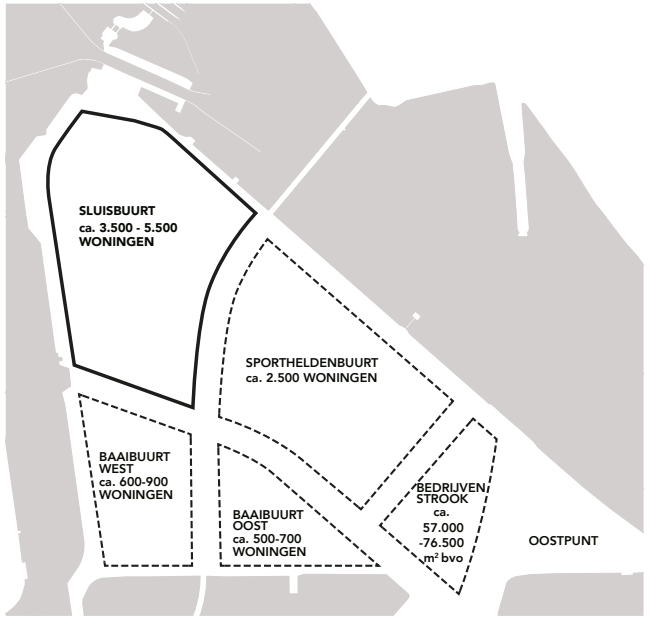
- Het creëren van een hoogstedelijk woonmilieu, in grote dichtheden en met een hoog voorzieningenniveau;
- Het bouwen van circa 5.500 woningen (maximaal programma, meer stedelijkheid en voorz.) met behoud van woonkwaliteit en bescherming van omliggende landschap door verdichting in het stedelijk gebied;
- Maximaal gebruik maken van de kwaliteit van de locatie, gelegen binnen de ring en aan het water, verknoopt met het omliggende landschap;
- Het versterken van de stedelijke structuur, met name door in de verbinding IJburg-binnenstad als schakel met de stad te fungeren;
- Oriëntatie op het stadscentrum en deel uitmaken van het waterfront aan het IJ;
- De ruimtelijke identiteit van de stad versterken met een krachtig, nieuw silhouet aan IJ-Oost;
- Voor het Zeeburgereiland: ontwikkeling van de volgende afzonderlijke buurt, sterk naar buiten gericht, doortrekken van de groene zone;
- De Oranjesluizen weer onderdeel uit laten maken van de stad, als bestemming en in de 'mental map' van de Amsterdammer. Om dat te bereiken, moet de kop van de Sluisbuurt een metropolitane plek worden, met hoge torens en een bijzondere stedelijke functie;
- De Sluisbuurt ontwerpen op basis van de beleidsprincipes van De Bewegende Stad, waarbij fietsen, lopen, sporten en bewegen centraal staan en de auto een ondergeschikte rol krijgt;
- De Sluisbuurt op duurzame wijze ontwikkelen, zowel milieutechnisch als sociaal.

Programmatische opgave

Wonen

Na de ontwikkeling van op IJburg, waar het behouden van gezinnen in de stad centraal stond, is het tijd om (ook) ruimte te bieden aan een nieuwe generatie starters, jonge gezinnen en ouderen die ook in de stad willen (blijven) wonen, vlakbij werk en voorzieningen. De bijzondere potentie van de locatie, en de behoefte aan een nieuw type woonmilieu in de stad, zijn aanleiding om in dit Stedenbouwkundig Plan uit te gaan circa 5.500 woningen (maximaal programma) in zo divers mogelijke typologieën. Het aantal van ca. 5.500 woningen is ca. 2.500 woningen meer dan in de Startvisie (2015) was opgenomen. Bij deze sprong is verkeersontsluiting een belangrijk aandachtspunt. Ter behoeve van de bereikbaarheid zijn daarom infrastructurele ingrepen nodig, bijvoorbeeld een nieuwe goede fietsverbinding met de stad, meer OV-lijnen en een andere kijk op mobiliteit in de Sluisbuurt.

Het woonprogramma van de Sluisbuurt omvat ongeveer 40% sociale huurwoningen (waarvan een deel studenten-/jongerenwoningen) en 60% vrije sector huur
of koop. Daarbij is ook aandacht voor het ontwikkelen van middeldure woningen voor mensen die te veel verdienen voor een sociale huurwoning en te weinig voor een doorsnee vrije sectorwoning. Verspreid door de wijk wordt in de Sluisbuurt woonruimte gereserveerd door mensen uit het 'Programma Kwetsbare Groepen'. Ook komt eventuele extra woningrealisatie boven de 5.500 primair ten goede aan deze groepen.

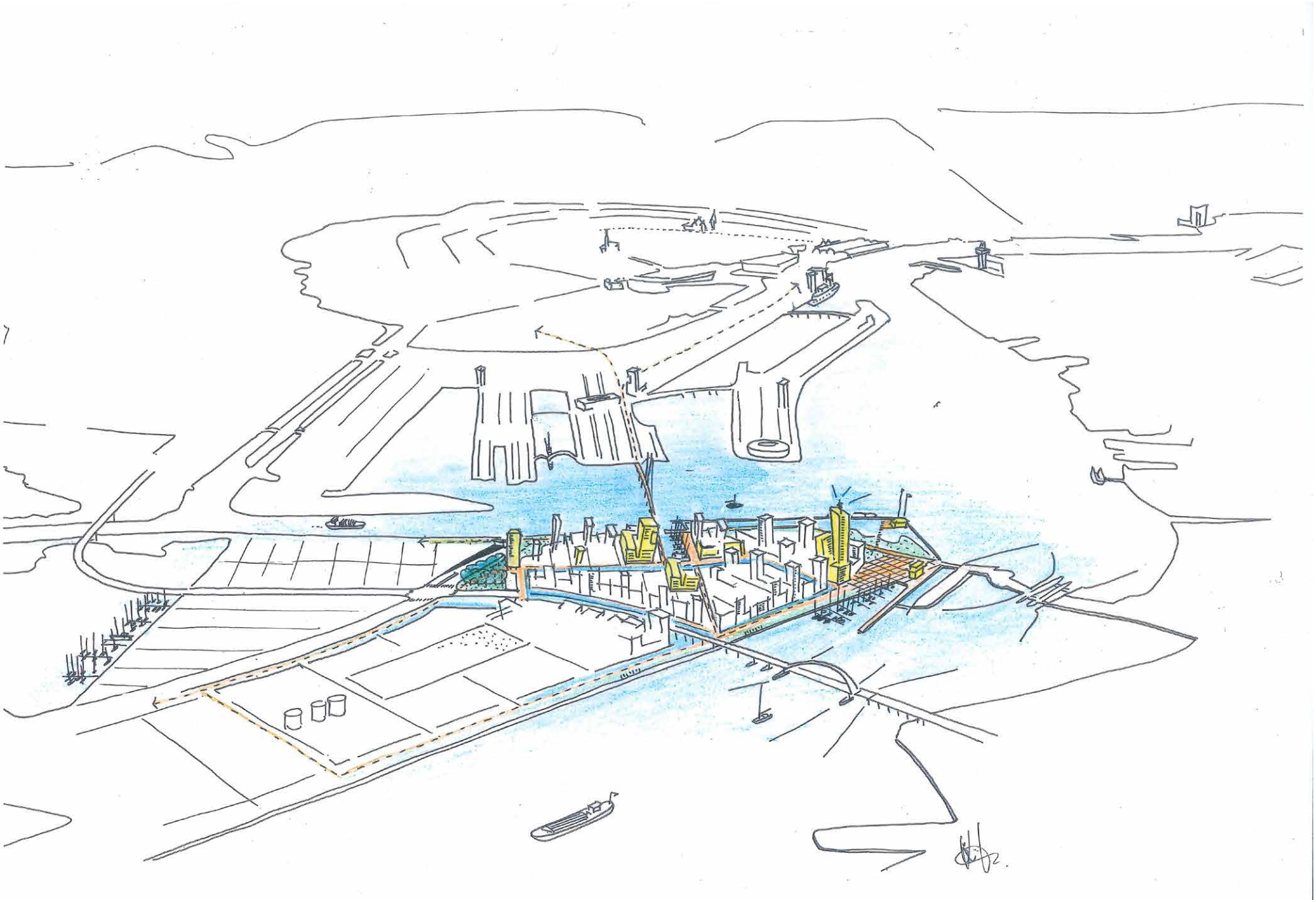


Programmaspreiding op het Zeeburgereiland

Voorzieningen

Naast woningen wordt maximaal 100.000 m² bvo aan niet-wonen ontwikkeld. Daaronder vallen niet alleen buurtvoorzieningen, werkruimten en commerciële functies, maar ook grote voorzieningen op stedelijk niveau, zoals een middelbare school en Hogeschool Inholland. In de verkenningen voor Ruimte voor de stad wordt de Sluisbuurt aangeduidt als een 'creatieve wijk'. Dit houdt in dat er werkfuncties wenselijk en kansrijk zijn. Voor de Sluisbuurt zijn dat kleinschalige bedrijven en co-working spaces, die goed samengaan met woonfuncties. Verhouding aantal arbeidsplaatsen/aantal inwoners is in een creatieve wijk 1:2 tot 1:4. Dat laatste sluit aan op het programma voor de Sluisbuurt.

Voor de ontwikkeling van de Sluisbuurt heeft ook een marktconsultatie plaatsgevonden.



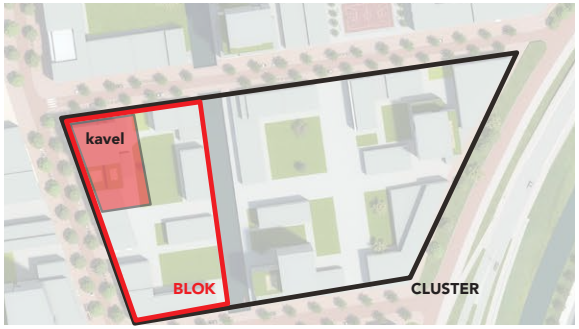
2

HET PLAN





Ruimtelijk concept van de Sluisbuurt: straten, stedelijke basis en hoogbouw



Principe opbouw (van groot naar klein): cluster, blok, kavel

Het stedenbouwkundig concept voor de Sluisbuurt maakt maximaal gebruik van de unieke kwaliteiten van de locatie: omringd door groot water en een markante plek bij de Oranjesluizen, vlakbij het stadscentrum, Waterland en de ring A10, op braakliggend terrein met een volledige vrijheid in ontwikkeling, zonder verstoring van omliggende buurten.

Hoogstedelijk en ontspannen

Het planconcept gaat uit van een maximaal programma van circa 5.500 woningen, werken en voorzieningen. De zeer forse dichtheid van de Sluisbuurt, en de verbeterde verbindingen met de stad, maken het mogelijk om een hoogwaardig en gevarieerd voorzieningenpakket aan te bieden.
Hoogbouw is een belangrijk planelement van de Sluisbuurt, niet als los accent, maar als integraal en kenmerkend onderdeel van het woonmilieu. Aan de voet van de hoogbouw bevindt zich een basis van stadsblokken en een zorgvuldig ontworpen openbare ruimte, bestaande uit rustige of levendige straten, voorzieningen en werkruimten in de plinten, groen en water.
De Sluisbuurt torent stoer aan de randen van het IJ, goed zichtbaar voor het ommeland, en versterkt het contrast tussen de stad en het aangrenzende open landschap. De oriëntatie is vooral richting de stad, met aan de randen stedelijke ruimten die verbinding zoeken met de omgeving. Ondanks de torens en zeer hoge dichtheid is de sfeer op straat ontspannen. De Sluisbuurt is auto-arm ingericht, met weinig parkeren op straat en een hoofdrol voor de fiets. Door winkels en voorzieningen in de plinten van de Hoogstraat te concentreren, zijn straten eromheen veel rustiger. Daar bevinden zich overal oases van speelplekken, groen en water.

Rijke variatie

Diversiteit, menging en flexibiliteit worden gestimuleerd door een ontwerp met uiteenlopende korrelgrootten van de bouwkavels. Het programma op die kavels biedt ruimte aan een rijke variatie van woningtypen in alle prijsklassen (waaronder 40% sociale huur), soorten ontwikkelaars, niet-woonfuncties zoals onderwijs, cultuur en wetenschap, winkels en kleinschalige bedrijvigheid zoals zzp'ers. Om variatie te helpen bewerkstelligen en in stand te houden, wordt gespreid door de Sluisbuurt werk- en atelierruimte geschapen en gereserveerd voor kunstenaars. Door deze menging ontstaat levendigheid gedurende de hele dag, wordt het gebied aantrekkelijk voor een brede groep stedelingen, en tegelijk weerbaar voor veranderingen op de woningmarkt.

De fietser centraal

Het gemeentelijk beleidsspeerpunt De Bewegende Stad was een uitgangspunt dat integraal in het hele planconcept is doorgevoerd. Het plan is dan ook niet primair op de auto gericht, maar vooral op bewegen. Buurt-, sport-, groen- en wijkvoorzieningen zijn verspreid aanwezig en nodigen uit tot lopen, sporten of fietsen. Qua infrastructuur en routes is de Sluisbuurt bovenal een echte fietsbuurt, waarin bewoners en passanten maximaal worden verleid om de fiets te pakken naar de stad of naar de groene buitengebieden.
Om diverse ambities voor de Sluisbuurt waar te maken, waaronder de Sluisbuurt als proeftuin voor De Bewegende Stad, en een stedelijk woonwerkmilieu als kwaliteit van de leefomgeving te garanderen, is een nieuwe fietsverbinding (naar het Oostelijk Havengebied) een essentieel stedenbouwkundig planelement. Ook als het gaat om de Sluisbuurt als echte fietsbuurt, met een lage parkeernorm, dan is de nieuwe fietsverbinding één van de bepalende planelementen. Daarnaast sluit de verbinding aan op de ambitie van Amsterdam, als groeiende fietsstad, om het fijnmazige netwerk uit te breiden.
Dit Stedenbouwkundig Plan gaat uit van een fietsbrug als voorkeursvariant van een nieuwe fietsverbinding, dat als fysiek element het 'horen bij de stad' versterkt; een definitieve vorm en route voor de verbinding wordt nader onderzocht.

Openbaar vervoer

De belangrijkste openbaar vervoershalte is de IJtram, bij de uitgang van de Piet Heintunnel.
De hele Sluisbuurt valt binnen een straal van 800 meter van deze halte. Bus 37 halteert bij dezelfde kruising. Op de Schellingwouderbrug is een nieuwe bushalte gewenst ter verbetering van de bereikbaarheid van woningen aan de noordrand van zowel de Sluisbuurt als de Sportheldenbuurt. De verlenging van tramlijnen 7 en 14 vanuit Flevopark is zeer gewenst en wordt al onderzocht.

Woonwerkmilieu

Wonen, werken en leven in de Sluisbuurt speelt zich af in een weefsel van stedelijke appartementenblokken, scholen, winkels, speelplaatsen, pocketparks en woontorens. Langs de fietsroute is er een concentratie van (stedelijke) voorzieningen, waaronder de Hogeschool Inholland en studentenhuisvesting in het hart van de buurt. De hoge plinten in het gebied faciliteren menging van wonen en werken in de buurt. De sfeer is er één van levendige stedelijkheid, maar zonder nadrukkelijke aanwezigheid van de auto. De plantsoenen, met ruimte voor bijvoorbeeld urban sports en ontspanning, nodigen uit tot ontmoeting, brengen licht en ruimte in de smalle straten en creëren een prettige woonomgeving in een hoogstedelijke sfeer.



Plankaart: Sluisbuurt

exploitatiegrens

infrastructuur
- assen wegen
- helling
- fietspad bestaand
- fiets-/voetpad
- bestaande bushalte
- toekomstige bushalte
- bestaande tramhalte
- verbinding met Zuiderzeeweg nader uit te werken
- brug langzaamverkeer (ligging n.t.b.)
- tunnelgebouw
- nader te ontwerpen open waterverbinding (ca. 4m breed)
- duiker verbinding
- toekomstige ontsluiting

openbare ruimte
- straten
- zone voetgangersverblijf
- ecologische verbindingszone
- stortsteen (waterkering)
- groene randen
- plantsoenen
- plantsoen met sport- en spelvoorzieningen
- plantsoen met natuurvriendelijke inrichting
- watergerelateerde recreatie
- kruinlijn
- bestaande bomen
- nieuwe bomen
- bomen op randvoorwaarden waterkering af te stemmen

bebouwing
- bouwveld, inclusief openbare ruimte (n.t.b.) bouwhoogte 20m
- torenzones 100-125m
- torenzones (indicatief) tot 80-100m, 60-80m, 40-60m en >30-40m
- rooilijn
- rooilijn met margestrook
- dove gevel

niet-woonfuncties
- voorzieningen in plinten
- stedelijke voorzieningen/paviljoen (max. hoogte 10m)
- locatie hogeschool In Holland (max. hoogte 30m)
- locatie VO school
- mogelijke locatie voor een BO school
- skatepark

reserveringen / indicatie
- zoekgebied boardwalks
- zoekgebied Piet Heinpark (ontwerp nader uit te werken)
- kavels baaibuurten (ontwerp n.t.b.)
- reservering parkeren
- zoekgebied ringslang corridor
- bijzondere randvoorwaarden kabels en leidingen
- externe veiligheids contour

PLANKAART

N.B.: de fietsbrug is onderdeel van lopende besluitvorming.

Het resultaat is een woonwerkmilieu dat radicaal anders zal aanvoelen dan elders in de stad.
Het concept is geïnspireerd op steden als Vancouver, Chicago of Toronto, maar probeert dat niet blindelings te kopiëren. Het is eerder een vertaling naar de Amsterdamse stedenbouwkundige cultuur en historie, met vertrouwde elementen uit onder meer het Oostelijk Havengebied, de Zuidas en IJburg. In de volgende paragrafen wordt het planconcept verder toegelicht.

Schakel tussen stad en land
De Sluisbuurt is gelegen aan de rand van de binnenstad, maar ook aan de rand van Waterland: 'met de voordeur aan het stadcentrum en het open land als achtertuin'. Die scharnierfunctie van het gebied wordt versterkt door het feit dat de buitenoevers een belangrijke verbinding vormen in het Nationaal Natuur Netwerk (NNN, voorheen EHS), tussen de natuur van Waterland en van de Gooi- en Vechtstreek. Het planconcept respecteert en koestert die groene verbinding in het ontwerp. Daarnaast brengt de nieuwe fietsbrug het buitengebied fysiek en gevoelsmatig veel dichterbij voor Amsterdammers die rust en recreatie zoeken in het Waterland, aan het IJmeer en de Diemerzeedijk.

Openbare ruimte
De openbare ruimte in de Sluisbuurt is helder en hierarchisch opgebouwd. Het gebied wordt omgeven door groene randen aan het water en randen die aansluiten op naastgelegen buurten. Drie centrale openbare plekken verbinden de Sluisbuurt met de omgeving:

- Sluispark aan het IJ. Vormgeving in samenwerking met RWS met inzet op versterking van het groene karakater.
- Waterbassin bij de aanlanding van de fietsverbinding in hart van de buurt
- Entreegebied bij de halte van de IJtram. Daar kan, boven de tunnel, het Piet Heinpark worden gerealiseerd die de Sluisbuurt verbindt met de toekomstige Baaibuurt.

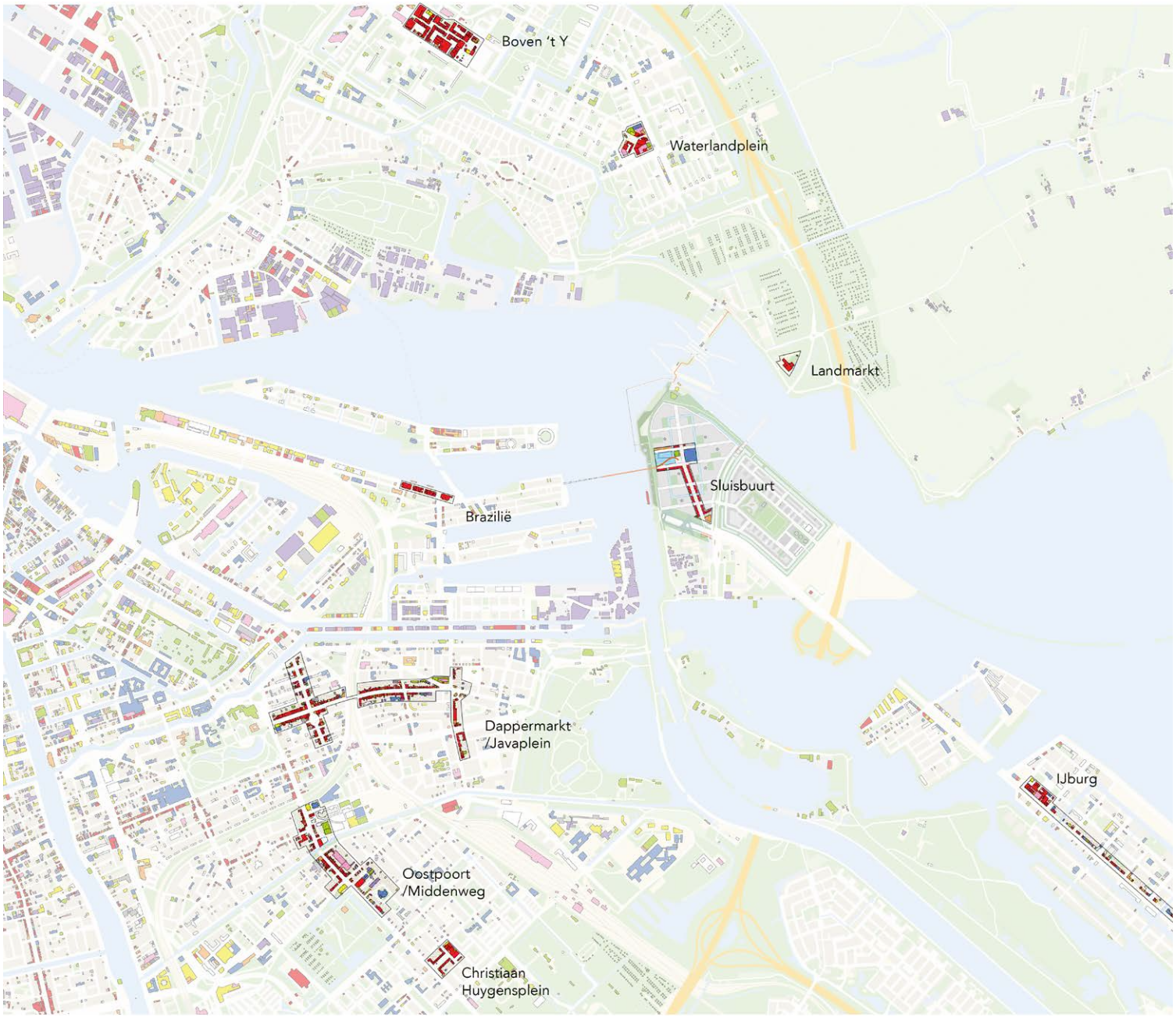
Deze plekken zijn onderling verbonden door de Hoogstraat (hoofdstraat van het plan) aan een doorgaande fietsroute. Dwarsstraten zijdelings aan de Hoogstraat bieden zicht op het IJ en maken het open water overal zichtbaar en voelbaar. De oriëntatie van deze straten is gericht op binnenstad. De interne waterstructuur is openbaar en toegankelijk, met een informeel netwerk van langzaam verkeersroutes langs voorzieningen, waaronder scholen en plantsoenen.

Duurzame technieken
Bouwen in hoge dichtheden is in zichzelf een duurzaam concept, bijvoorbeeld omdat het natuur en landschap rondom de stad ontziet, vraag en aanbod van voorzieningen bij elkaar brengt, en forensenverkeer vermindert. Daarnaast was ook de gemeentelijke Agenda Duurzaamheid een leidraad voor het ontwerp.
Het plan omarmt onder meer een 'Rainproof' ontwerp, bevordert schone lucht en 'bijna energieneutraal bouwen' met collectieve en gebouwgebonden technieken. De toepassing van groene gevels en daken draagt bij aan een aangenaam leefklimaat.
Vanwege de beoogde hoge dichtheden in de Sluisbuurt wordt een investeringsvoorstel voorbereid voor een (voor Amsterdam) nieuw type inzamelsysteem: Ondergronds Afval Transport (OAT). Het systeem bestaat uit een stelsel van ondergrondse buizen waardoor afval, gescheiden in fracties, wordt getransporteerd vanuit inwerpopeningen in gebouwen naar een inzamellocatie elders. Op deze manier heeft de afvalinzameling een minder nadrukkelijke weerslag op de openbare ruimte, in een verdichtende stad.

Plankaart
Op de plankaart voor de Sluisbuurt zijn minimale ruimtelijke randvoorwaarden vastgelegd om de gewenste kwaliteit voor het gebied te waarborgen, maar tegelijkertijd nog voldoende ruimte te bieden voor de exacte invulling ervan. Het is dan ook geen blauwdruk, een uitgedetailleerd plan, maar een flexibele, ruimtelijke opzet die sturing geeft aan de realisatie van de ambities voor de Sluisbuurt.

Vastgelegde elementen zijn waterlopen, straten en maximale hoogtes in bouwvelden. Daarnaast wordt aangegeven waar de scholen, winkels of werkplekken bij voorkeur ruimte moeten krijgen in plinten of als losse gebouwen. Plantsoenen, zoal ingetekend geven de locatie en omvang van ruimtes openbare ruimtes aan, waarbij de definitieve vorm in de uitwerking bepaald wordt. Dezelfde gedt voor hoogbouw, gebouwen hoger dan 30 meter, waarvan de locatie en maximale omvang bepaald is, maar de definitieve vormt niet.

De buurt is opgebouwd uit tien clusters, begrensd door dwarsstraten en randen van het gebied. Een cluster bestaat uit een aantal blokken, die op hun beurt uit meerdere uitgeefbare kavels bestaan. De maatvoering is zodanig dat de blokken en kavels een gevarieerde invulling toelaten. Volgende planfase in uitwerking van bouwenveloppen inclusief openbare ruimte, per cluster.



Toevoegen van een nieuw stuk stad, met voorzieningen voor de omgeving

2.1. WOONWERKMILIEU

Een typische Sluisbuurt bewoner werkt in Amsterdam, gebruikt vooral de fiets en heeft niet dagelijks een auto nodig; veel bewoners hebben dan ook geen eigen auto. Veel ongemak geeft dat niet. In deze buurt zijn winkels, de school, het park en horeca op loopafstand te vinden. Ook zijn er zelfstandige en collectieve werkruimtes in de plinten en de onderste lagen van de torens aanwezig.

Voorzieningen

De Sluisbuurt voegt een nieuw stuk stad toe aan Amsterdam. Naast de vele woningen zal er ook ruimte zijn voor benodigde voorzieningen.
Winkels, horeca en andere voorzieningen zijn vooral te vinden aan de Hoogstraat, in het Entreegebied, rond het Waterbassin en in het Sluispark.
Laatstgenoemde plek staat in de Structuurvisie Amsterdam 2040 aangewezen als metropolitane plek, zeer geschikt voor stedelijke functies zoals een bioscoop, museum of kennisinstituut.
Wijkvoorzieningen, zoals zorg en onderwijs, zijn verspreid over het gebied gesitueerd. Kleinschalige bedrijvigheid, waaronder zzp'ers, bureaus en start-ups, zijn overal in de buurt welkom.
De Sluisbuurt krijgt op den duur een centrumfunctie voor alle delen van het Zeeburgereiland, maar ook bewoners uit de directe omgeving van het Oostelijk havengebied en Schellingwoude kunnen hiervan gebruik maken. Andersom kunnen bewoners van de Sluisbuurt ook gebruik maken van voorzieningen elders op het eiland, zoals de Urban Sportzone in de Sportheldenbuurt.

Hoogstraat en dwarsstraten

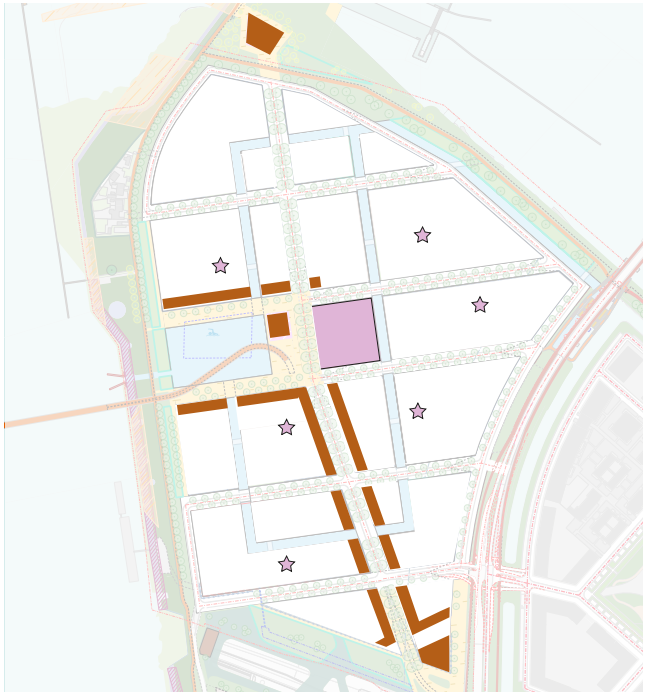
Samen met de Hoogstraat vormen de dwarsstraten de hoofdstructuur van het stratenpatroon.

De oriëntatie is zowel op het IJ als de binnenstad. De dwarsstraten zijn echte woonstraten, onderbroken door kleinschalige plantsoenen voor sport, spel of rust. Langs de gevels zit in het ontwerp een margezone van 1,50 meter voor een gevarieerde aansluiting van woningen op het maaiveld.
De Hoogstraat is de centrale winkelstraat van de Sluisbuurt en tevens de belangrijkste doorgaande fietsroute op het Zeeburgereiland. Vooral de zuidelijke helft wordt een druk bezocht gebied en heeft de meeste potentie voor winkels en voorzieningen. Supermarkten ('trekkers') worden op strategische locaties (niet naast elkaar) gepositioneerd, zodat levendigheid in de hele straat wordt gestimuleerd. De straat kent naast winkels ook een concentratie van horeca en andere (stedelijke) voorzieningen, waaronder Hogeschool Inholland als katalysator voor het gebied. De winkels zitten in de 'plinten' van gebouwen. Deze plinten hebben een extra verdiepingshoogte, zodat een brede invulling mogelijk is, van klein bedrijf tot restaurant.
De trottoirs aan de plinten zijn breed uitgevoerd, zodat ook terrassen mogelijk zijn.

Woonomgeving

De Hoogstraat is de ruggengraat van de Sluisbuurt, met een concentratie van winkels en voorzieningen. Loodrecht daarop lopen oost/west de dwarsstraten naar het IJ. Via de dwarsstraten is het weidse water daardoor niet alleen langs de oever, maar ook in het gebied te ervaren. Straten, plantsoenen en het water vormen samen de basis voor de openbare ruimte en zijn essentieel voor de woonkwaliteit in het gebied.

De stedelijke Agenda Groen signaleert een duidelijke behoefte van bewoners aan 'postzegel-



Niet-woonprogramma, voorzieningen in de Sluisbuurt (schematisch)



Sfeerbeeld: plinten in de Hoogstraat



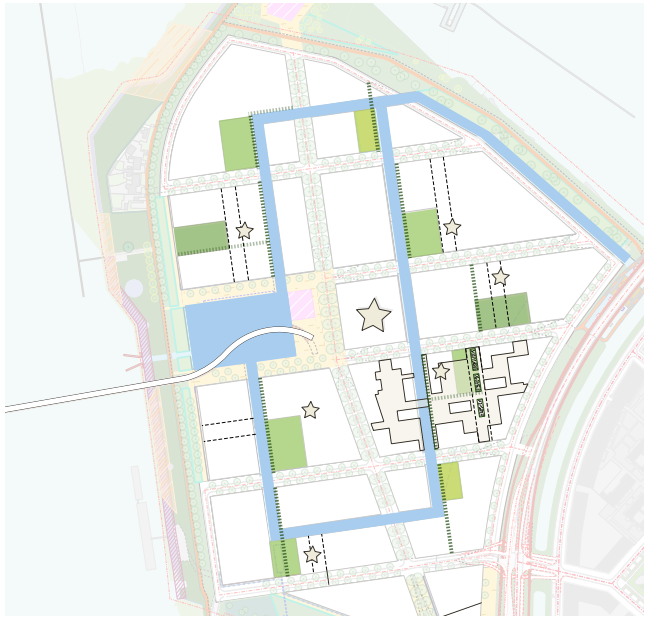
Sfeerbeeld: wonen in de dwarsstraat

parken' naast de deur. De Sluisbuurt speelt daar op in met kleinschalige plantsoenen die verspreid over de clusters worden ingericht, mogelijk samen met de lokale gemeenschap.
Plantsoenen kunnen ook thematisch worden ingericht, zoals urban sports, ontmoeting in de buurt en ontspanning aan het water. De groene open ruimtes langs de straten brengen extra licht en ruimte in het straatbeeld. De locaties ervan zijn nauwkeurig bepaald aan de hand van bezonning, wind en geluid, zodat deze plekken optimaal bijdragen aan een aangenaam stedelijke sfeer.
Naast plantsoenen besteedt het plan ook aandacht aan groene daken en gevels. Deze dragen bij aan de groenbeleving en het creëren van een prettige woonomgeving.
Aan de randen bevinden zich de grotere groen-ruimtes: het binnendijks groen en het Piet Heinpark.

Het omringende water van het IJ is vanwege vaarroutes niet toegankelijk voor bewoners. Daarom is in het hart van de Sluisbuurt een Waterbassin opgenomen voor diverse vormen van waterrecreatie, waaronder varen met kleine bootjes. Aangesloten op het Waterbassin meandert de interne waterstructuur door de bouwblokken heen. Dit water biedt extra woonkwaliteit, geeft verkoeling in de zomer, draagt bij aan een Rainproof ontwerp, en brengt het water van het IJ dichtbij. Een open waterverbinding via de dijk naar het IJ maakt het watersysteem robuust voor waterafvoer bij piekbuien en is gunstig voor onderhoud. De vormgeving van het binnenwater verschilt per locatie. Soms staan gebouwen met hun gevel in het water, elders zijn er kades of groene oevers. Oevers kunnen privaat zijn, maar het water is altijd openbaar toegankelijk.

Informeel fijnmazig netwerk
Door de gehele buurt bevindt zich een fijnmazig en (sociaal) veilig netwerk van openbare routes en plekken. Dit netwerk bestaat uit plantsoenen, informele tussenstraten en stegen, en een openbare route langs de watergang. De tussenstraten bedienen enkel de inritten van parkeervoorzieningen die niet via de dwarsstraten ontsloten kunnen worden .De stegen zijn voetgangersgebieden waar auto's niet zijn toegestaan, behalve in noodsituaties. De plantsoenen en de openbare route langs de watergang zijn specifieke voetgangersgebieden.
Dit openbaar netwerk verbindt niet alleen scholen en andere buurtvoorzieningen met elkaar, maar nodigt ook uit om ergens naartoe te wandelen, een rondje te hardlopen of ergens te spelen.
Dit netwerk van collectieve voorzieningen stimuleert ontmoetingen binnen de buurt. Op deze manier wordt de openbare ruimte een essentieel onderdeel van het dagelijks leven.

Bebouwing
De basis van de bebouwing bestaat uit middelhoog-bouw van maximaal 20 meter hoog, soms grond-gebonden met een voordeur aan de straat, soms appartementen, die typisch Amsterdamse straat-wanden kunnen vormen. Daartussen staan, op zorgvuldig aangegeven plekken en met een setback vanuit de rooilijn, torens varierend tussen 30 en 100 meter en hier en daar tot maximaal 125 meter hoog. Deze torens bieden een bijzondere aanvulling op de woonmogelijkheden in Amsterdam, met een weids uitzicht over de stad en het water. Daarnaast zijn deze torens ook gewoon onmisbaar om een robuust programma te realiseren, robuust genoeg om een gevarieerd aanbod van voorzieningen te bieden.



Buurtnetwerk langs water, scholen en plantsoenen (schematisch)


Kleinschalig groen in de stad (referentie Rotterdam)



Sfeerbeeld: stedelijk gebied met een groene rand

2.2. NATUUR EN STAD

De dijk rondom het Zeeburgereiland is oorspronkelijk aangelegd als een echte zeedijk, maar naar verwachting wordt het westelijk deel in 2022 afgewaardeerd tot een regionale waterkering. In het planconcept van de Sluisbuurt blijft de westelijke dijk echter als landschappelijk element herkenbaar, niet alleen als waterkering, maar ook als groene oever met ecologische waarde. Daardoor wordt de hoogstedelijkheid van de Sluisbuurt omzoomd door een zachte, natuurlijke en groene rand.

Ecologisch ontwerp dijk
De westoever van de Sluisbuurt is onderdeel van het Nationaal Natuur Netwerk (NNN) Het NNN (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur) verbindt de groene gebieden van Waterland met de Vechtstreek met als algemeen doel het in stand houden van de biodiversiteit van Nederland en is specifiek gericht op ringslang, waterspitsmuis en meervleermuis (doelsoorten) .
Het NNN is onderdeel van het planconcept Sluisbuurt. In het planconcept zijn drie belangrijke ecologische uitgangspunten verwerkt:
De inrichting van de ecologische verbindings-zone past bij de behoeften van specifieke doelsoorten fora en fauna, zodat zij zich met succes kunnen vestigen en verplaatsen;

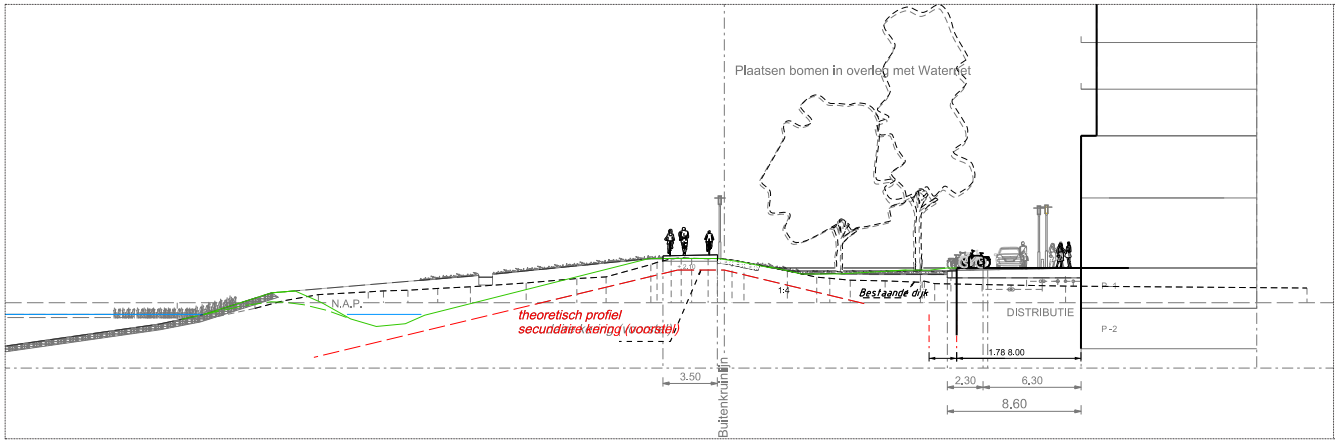
- De rietzone aan de kop van de Sluisbuurt vraagt om een verbinding met de oever aan de noordoostzijde van het eiland, als extra verbinding richting Waterland;
- Een natuurvriendelijke inrichting van groene plekken en oevers in de wijk versterkt de lokale biodiversiteit en draagt bij aan een gezonde en prettige leefomgeving.

De ecologische waarde van de dijk ligt vooral aan de buitenkant van de dijk, dus van de kruin tot in het buitenwater (zie uitwerking bijlage XI). Bij uitwerking van deze ecologische verbinding zijn eerder vastgestelde stukken leidend.

De kruin en binnenkant van de dijk zijn vooral voor recreatief gebruik. Langs de westelijke dijk wordt een netwerk van routes en plekken voorgesteld, voor mens en dier. Daarbij moeten we denken aan een lineaire groenruimte langs het water: soms smal als doorgaande route, soms breed als verblijfsruimte. Boardwalks op palen kan een oplossing bieden om recreatief gebruik te sturen en druk op deze ecologische oever te kunnen beperken. De mogelijkheid hiervan wordt onderzocht.

Daarnaast worden bij de Piet Heintunnel drijvende rietvelden gerealiseerd.

Water met rietzone
Langs de westoever is er ruimte in de buitendijkse zone om als onderdeel van het Nationaal Natuur Netwerk (NNN), een verbindingszone aan te leggen. De NNN verbindt de groene gebieden van Waterland met de Vechtstreek met als algemeen doel het in stand houden van de biodiversiteit van Nederland en is specifiek gericht op ringslang, waterspitsmuis en meervleermuis (doelsoorten) .
De buitendijkse zone is een belangrijk onderdeel in het functioneren van de NNN. In het inrichtingsplan van de buitendijkse zone worden maatregelen voorgesteld ter verbetering van de corridorfunctie. De maatregelen bestaan uit het aanleggen van een sloot, rietzones en poelen. Na de realisatie van de maatregelen wordt de buitendijkse zone onderdeel van het biotoop van de ringslang en waterspitsmuis en kunnen de drie doelsoorten deze zone gebruiken als corridor.



Dijkprofiel ecologische zone



Artistimpression van de westelijke oever

De sloot en rietzone (zie profiel) kunnen pas na de afwaardering van het veiligheidsniveau (van 1 naar 2) van de dijk in 2022 aangelegd worden.
Omdat de sluizen een knelpunt vormen in de verbinding tussen de corridor langs de Sluisbuurt en het leefgebied in Waterland wordt er gezocht naar versterking van deze corridor.

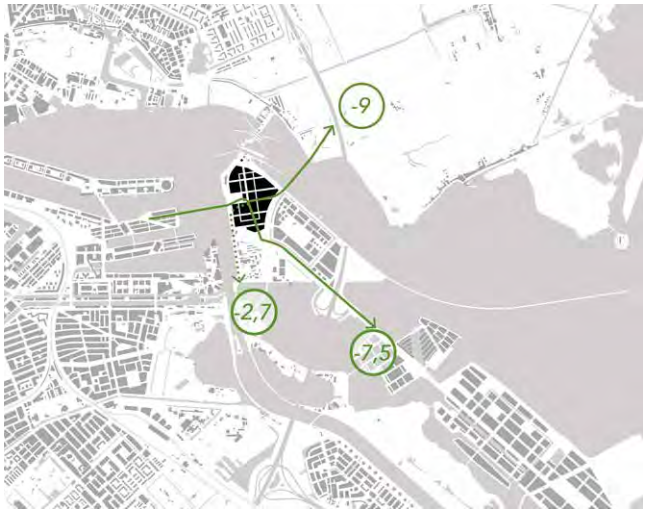
Hannesgat
De kop van de Sluisbuurt, waar twee dijken van het eiland samenkomen, staat bekend als het Hannesgat. Dit punt leent zich bijvoorbeeld voor 'zwevende' steigers boven de ecologische zone. Een plek met een weids uitzicht, waar mensen de ruimte en de ecologie intensief kunnen ervaren zonder deze te verstoren.

Fietsroutes
Het aanleggen van comfortabele fiets- en wandelroutes langs de dijk halen de druk op kwetsbare natuur elders weg en vergroten het draagvlak voor natuurbehoud. De recreatieve waarde van deze (on)verharde paden voor bijvoorbeeld fietsen, wandelen of hardlopen neemt immers toe. De realisatie van een fietsverbinding brengt het recreatieve landschap van Waterland tevens dichterbij.
Met de aanleg van een luie trap of lift aan de Schellingwouderbrug zou dit gebied nog gemakkelijker bereikbaar worden. De fietsroute over de dijk sluit aan op de ambitie van aantrekkelijke groenverbindingen uit de stedelijke Agenda Groen.

Agenda Groen
De gemeente kiest ervoor om de stad binnen de huidige stadsgrenzen te laten groeien. Daarmee blijft het groene landschap rondom de stad, de zogenaamde scheggen, beschikbaar voor recreatie, natuur en voedselproductie.

Qua ligging, hoeveelheden en inrichting sluiten zowel de plantsoenen als de parken van de Sluisbuurt aan bij de doelstellingen uit de Agenda Groen (2015-2018). Daarnaast verbindt een aantrekkelijke fietsroute de stad met landschappen in de regio en zal het rondje Zeeburgereiland jong en oud uit nodigen tot bewegen.
Het natuurinclusief bouwen dat wordt meegenomen in de ontwikkeling van de Sluisbuurt, bevordert verdere vergroting van de biodiversiteit. De ecologische knelpunten die nu nog in het gebied liggen, worden opgelost met de ontwikkeling van de Sluisbuurt.

Zoveel mogelijk van het groen in en om de Sluisbuurt wordt onderdeel van de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur. Het gaat dan in ieder geval om het buitendijkse groen, dat zal worden bestemd als 'ecologische verbindingszone', en het Sluispark, dat de status van 'Stadspark' zal krijgen.



Met de fietsverbinding sneller in het landschap


De westelijke dijk als huidige waterkering en groenverbinding



Sfeerbeeld: sporten in het plantsoen met fietsenstalling nabij

2.3. BEWEGENDE STAD

In Amsterdam doet één op de drie volwassenen te weinig aan beweging en een kwart van de kinderen onder de 14 jaar heeft overgewicht. Het stedelijk programma De Bewegende Stad wil daar verandering in aanbrengen. Onderdeel van het programma is 'De Amsterdamse Beweeglogica', die een relatie legt tussen de inrichting van de stad en de keuze van mensen om te bewegen. Het planconcept van de Sluisbuurt heeft goed naar die Beweeglogica gekeken en voldoet aan vrijwel alle bouwstenen van het beleid. De Sluisbuurt wordt door het programma dan ook zelfs als proeftuin voor de rest van de stad gezien. De Beweeglogica heeft vier uitgangspunten:

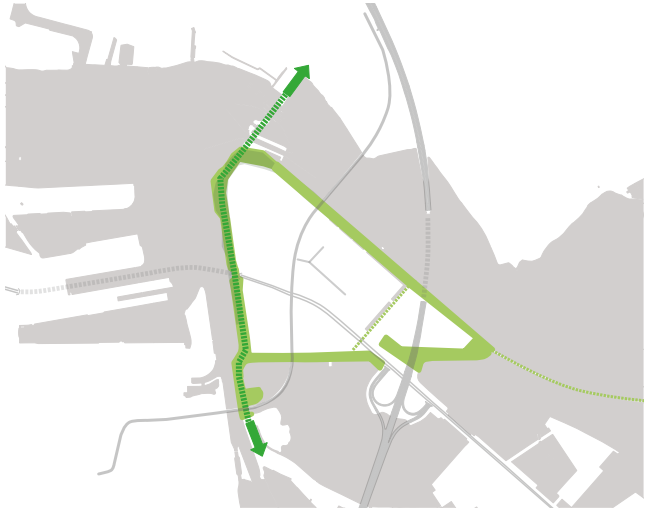
- De bewegende stad geeft ruim baan aan de fietser en de voetganger;
- In de bewegende stad is sport om de hoek;
- De bewegende stad is een speeltuin;
- In de bewegende stad wordt niet stil gezeten.

Ruim baan voor de fietser en de voetganger
Het planconcept van de Sluisbuurt stelt de fietser en voetganger centraal. De auto wordt er als het ware 'geduld' en heeft een perifere rol. Alle straten zijn ingericht op wandelaars. De trottoirs zijn in de dwarsstraten 3 meter aan de ene zijde en 5 meter aan de zonzijde van de straat. In de Hoogstraat zijn de trottoirs aan beide zijden 5.5 meter breed.
Het plan voldoet onder meer aan de volgende bouwstenen van het beleid:

- Wonen, werken en stedelijke voorzieningen zijn gemengd;
- Dagelijkse voorzieningen zijn goed per fiets en voet bereikbaar, met voldoende fietsparkeervoorzieningen;
- De buurt krijgt een fijnmazig stratenpatroon, met veel aandacht voor de overgang tussen openbare ruimte en bebouwing.

Sport om de hoek
In de naastgelegen Sportheldenbuurt zijn op fietsafstand twee sportvelden gepland, een sporthal en één van de grootste outdoor skatebanen van Nederland. Veel takken van sport kunnen daar straks goed terecht.
Daarnaast leent het Zeeburgereiland zich uitstekend voor een 'rondje Zeeburg' langs de oevers van het eiland, ideaal voor hardlopen, wandelen, fietsen of skeeleren. Het is een aantrekkelijke route van ongeveer vijf kilometer, vrij van gemotoriseerd verkeer en makkelijk te bereiken met de fiets.

Maar de buurt zelf nodigt uit tot bewegen. Een fijnmazig netwerk van buurtstraten, informele routes en plantsoenen maakt het aantrekkelijk om lopend of fietsend boodschappen te doen, een ommetje te maken, wat rond te zwerven, of ergens in een plantsoen te sporten of spelen.
De plantsoenen worden gevarieerd ingericht, aansluitend op de wensen van diverse leeftijdsgroepen. Ontwerpcriteria zoals veiligheid, identiteit, bezonning en kwaliteit stimuleren het gebruik ervan.



Routes over de dijk, rondje Zeeburgereiland



Sportvoorzieningen op het Zeeburgereiland



Sfeerbeeld: kanoën in de watergangen door de bouwblokken

De Bewegende Stad is een speeltuin
Brede stoepen en schoolpleinen, die ook na schooltijd openbaar toegankelijk zijn, lokken kinderen uit om naar buiten te gaan en te spelen. Het interne waternetwerk nodigt uit om met een bootje te varen. In een strenge winter kan er worden geschaatst in het Waterbassin bij de fietsverbinding. Daar kan ‘s zomers ook worden gezwommen.
Ook komt er een grote speeltuin met een buurt overstijgend niveau (liefst inclusief beheerder).
Een speeltuin waar buurtbewoners elkaar ontmoeten en kinderen zich uren lang kunnen vermaken en waa ook bewoners van IJburg en het Oostelijk Havengebied gebruik van gaan maken.

In De Bewegende Stad wordt niet stil gezeten
Ook gebouwen en hun directe omgeving kunnen bewegen uitlokken of juist ontmoedigen. Denk aan bijvoorbeeld sporten op het dak, de plek van trappen en liften, de routing in een gebouw of garages op loopafstand. Deze aandachtspunten worden later meegegeven aan de uitwerking per bouwenvelop.
De torens van de Sluisbuurt zullen tot slot een handzame markering worden voor fietsers in de wijde omtrek. Dit brengt het eiland gevoelsmatig dichterbij de stad en bevordert het gebruik van de fiets.

Evenementen rondom De Bewegende Stad
Om het belang van de Bewegende Stad in deze buurt te benadrukken, biedt de Sluisbuurt als proeftuin voor de stad voldoende mogelijkheden voor (jaarlijkse) evenementen binnen dit thema. Zo valt te denken aan een autovrije Hoogstraat op de Europese autovrije dag, waarbij voetganger en fietser centraal staan. De verblijfsruimte die dan ontstaat, kan gebruikt worden voor bijvoorbeeld een healthy food festival in samenwerking met lokale leveranciers. Ook de Nationale sportweek in september zou invulling kunnen krijgen in de Sluisbuurt, bijvoorbeeld met een challenge voor het rondje Zeeburgereiland of diverse watersportfestiviteiten in het Waterbassin.


Pyramide van Austerlitz (speeltuin met vereniging, Utrecht)


Fietshockey (urban sports, Parijs)


Pancras Plaza Kings Cross (plantsoen, London)





OPWAARDERING
BESTAANDE MOBILITEIT

VOORZIENINGEN
OP LOOPAFSTAND



FIETSBUURT

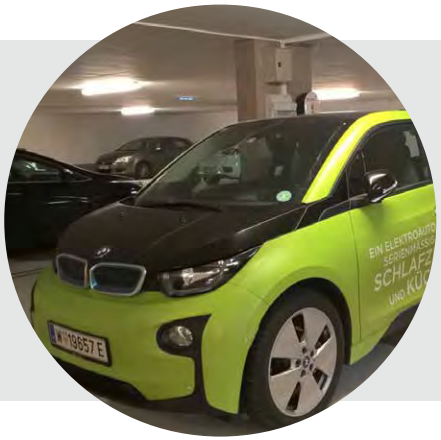
HIGH SERVICE

DEELCONCEPTEN

ADAPTIEVE
PARKEERGARAGES

SMART
MOBILITY







2.4. NIEUWE MOBILITEIT

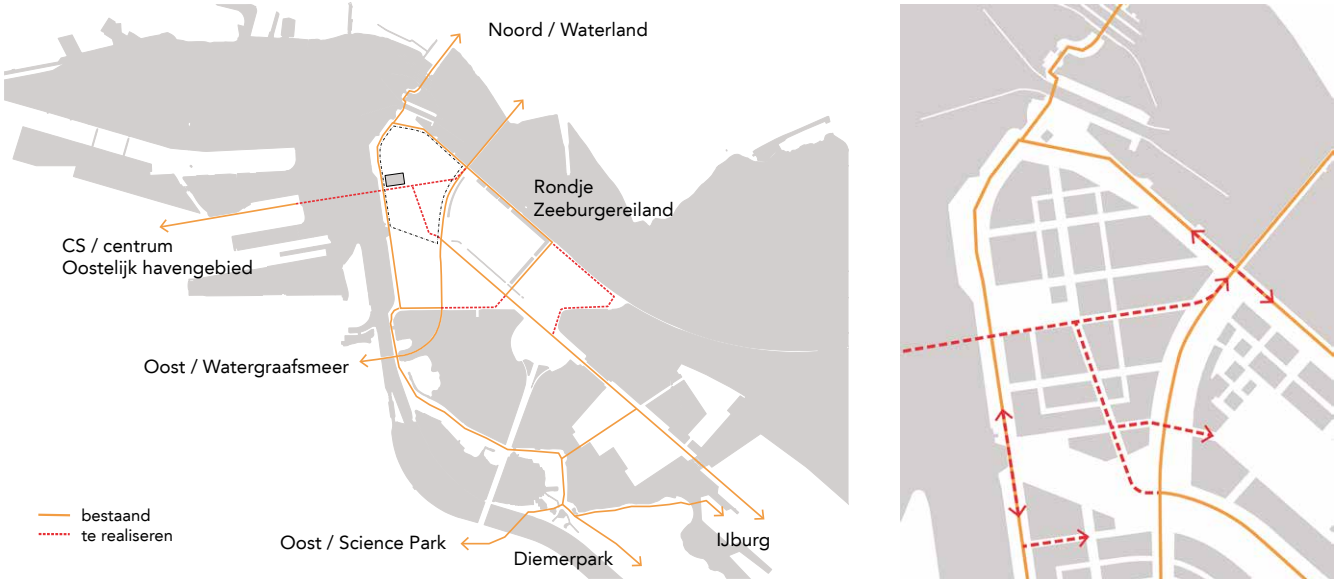
Het bouwen van circa 5.500 woningen met voorzieningen in de Sluisbuurt vraagt om een passend concept voor het verkeer, de bereikbaarheid en de ontsluiting van de buurt. De huidige verkeersontsluiting van de Sluisbuurt en het Zeeburgereiland is beperkt. Mogelijkheden om de auto-ontsluiting te verzwaren zijn beperkt door de afhankelijkheid van de op-/afrit A10 en de ontwikkeling van IJburg. Reden temeer om in te zetten op zoveel mogelijk mobiliteit via openbaar vervoer en langzaam verkeer, en het (eigen) autogebruik te ontmoedigen. Ook wordt hier ingezet op toekomstgerichte concepten als Smart mobility en Mobility as a service (MAAS). Deze aanpak sluit aan op het beleid voor de stad als geheel, waaronder het Meerjarenplan Fiets 2017-2022, Investeringsagenda OV en nieuwe parkeernormen.

Voor bestemmingen als het Buikslotermeerplein, Centraal Station, Leidseplein of het Amstelstation vanuit de Sluisbuurt lijkt qua reistijd de auto meestal de snelste optie. Maar wanneer rekening gehouden wordt met vertragingen, files, voor- en natransport, lopen naar de garage en zoeken naar een parkeerplek, dan zijn het openbaar vervoer en de fiets serieuze concurrenten voor de auto. Met een nieuwe fietsverbinding tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied geniet de fiets de voorkeur bij ritjes naar het stadscentrum. Ook binnen de Sluisbuurt is fietsen en lopen veruit de beste optie, mede door de substructuur van straten en doorsteken die het voor langzaam verkeer erg gemakkelijk maken.

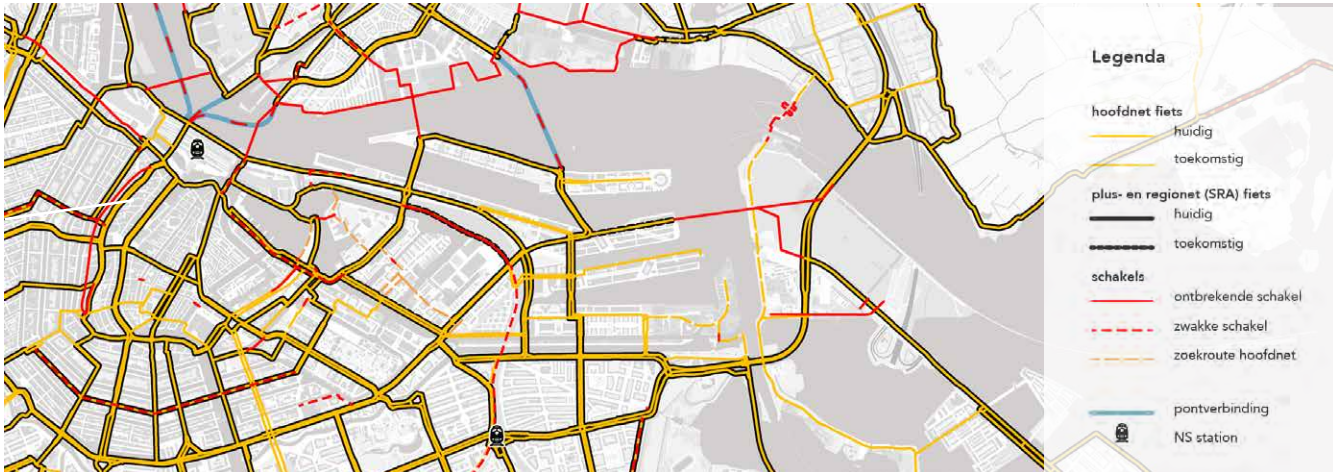
Fietsers

De barrière van het Amsterdam-Rijnkanaal zorgt ervoor dat fietsverkeer in het huidige netwerk richting het centrum nu nog ver moet omrijden (via Amsterdam-Oost). Om de Sluisbuurt dichter bij de stad te brengen, wordt aansluiting gezocht op het bestaande fietsnetwerk van de stad. Een fietsverbinding over het water, tussen het Oostelijk Havengebied en het centrum van de Sluisbuurt wordt compleet als er vanuit de Sluisbuurt ook een fietsroute naar de IJburglaan wordt gecreëerd.
De fietsverbinding is opgenomen in het nieuwe Meerjarenplan Fiets 2017-2022. Dit plan benoemt prioriteiten voor investeringen in het Amsterdamse fietsnetwerk. Het Plusnet binnen dit fietsnetwerk is gericht op snelheid en doorstroming. De route via de fietsverbinding (en de Hoogstraat) vormt een ontbrekende schakel binnen het netwerk.

De fietsroute stimuleert daarnaast beweging en versterkt concurrentie met de auto. Het is een belangrijke randvoorwaarde voor het hoogstedelijke en auto-arme woonmilieu in de Sluisbuurt. Op een hoger schaalniveau is de fietsroute een waardevolle schakel in de verbinding tussen IJburg, de binnenstad, Weesperplein en de binnenring. Dat belang neemt toe met de ontwikkeling van IJburg tweede fase.
Onderdeel van het fietsnetwerk zijn de zogeheten Groene Lopers. Eén van de uitgangspunten voor dit netwerk is het passeren van attractieve plekken en het doorkruisen van een fraaie, groene omgeving. De geplande fietsroute tussen de binnenstad, via de fietsverbinding bij de Sluisbuurt, richting het landschap van Waterland heeft de potentie om een nieuwe en waardevolle Groene Loper te worden.



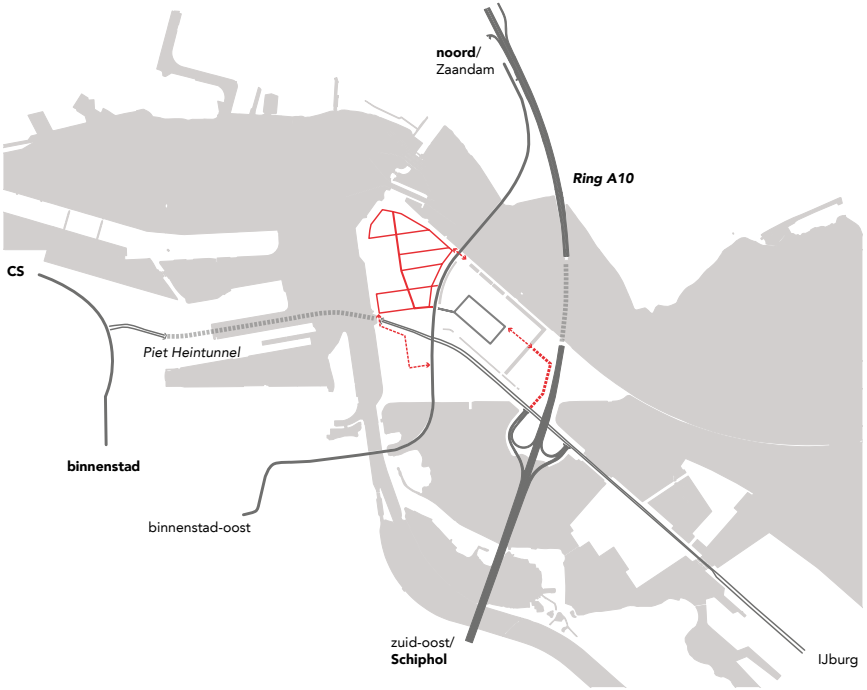
Fietsverbindingen Sluisbuurt/Zeeburgerland met de rest van de stad (links) en met de directe omgeving (rechts)



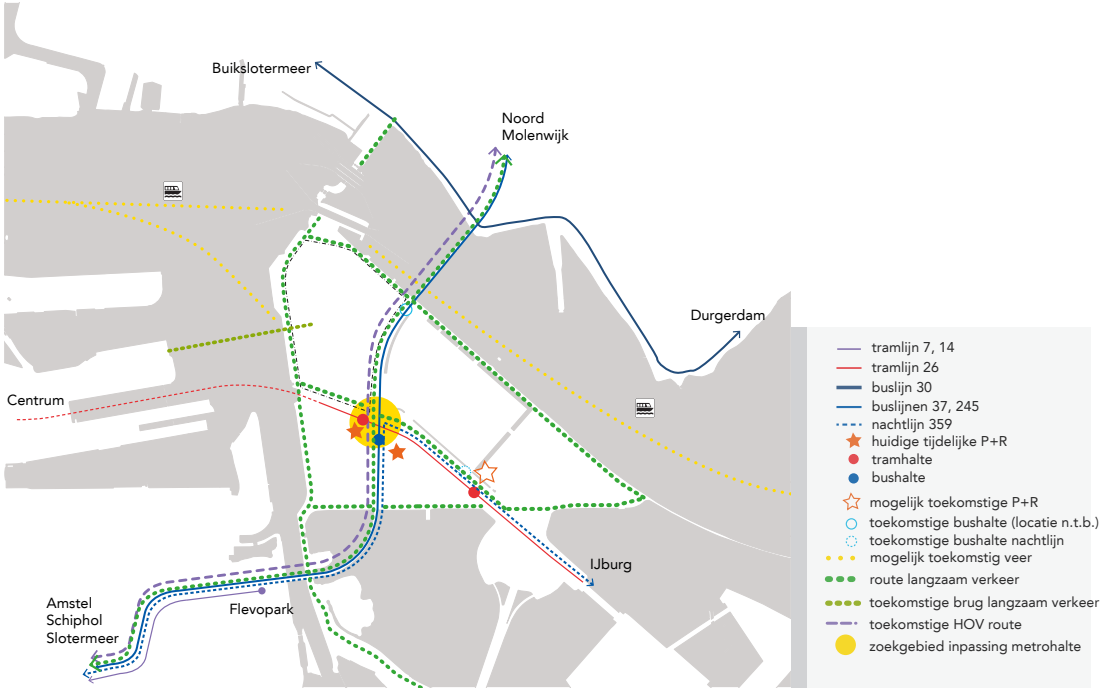
Fietsnetwerk Amsterdam, concept april 2017 (vrijgegeven voor inspraak)



Bereikbaarheid vanaf bestaande en mogelijk nieuwe bus- (rood) en tram- (oranje) haltes



Auto-ontsluiting van de Sluisbuurt



Bestaande en nieuwe OV-verbindingen

Openbaar vervoer
Goede openbaar vervoersverbindingen zijn onmisbaar voor het functioneren van de Sluisbuurt. De dichtstbijzijnde halte van de IJtram en bus 37 is bij de kruising Zuiderzeeweg/IJburglaan. Met uitzondering van het meest noordoostelijke deel van het plangebied liggen die haltes op acceptabele loopafstand. Zeker voor de tram wordt, door de relatief hoge frequentie, een wat grotere loopafstand geaccepteerd. In het plan wordt het overigens een aangename looproute, via de levendige Hoogstraat.

De komst van duizenden woningen en voorzieningen in de Sluisbuurt, de toekomstige Baaibuurt en de rest van het Zeeburgereiland noopt echter wel tot een verbeterd openbaar vervoer met meer capaciteit. Enkele korte- en lange termijn opties zijn:

- **IJtram**: verhogen van de betrouwbaarheid, snelheid en frequentie van tram 26. Er zijn al plannen om de capaciteit voor 2022 te vergroten;
- **Snelbus**: de haalbaarheid van een HOV-bushalte nabij de Schellingwouderbrug wordt onderzocht;
- **Pendelbus**: onderzoek naar kleinschalig (zelfrijdend) pendelvervoer tussen de tramhalte en de kop van de Sluisbuurt;
- **Nieuwe tramlijn**: er loopt een onderzoek naar het verlengen van lijnen 7 en 14 uit Oost richting IJburg;
- **Oostwest metro**: een toekomstige Oost-West metrolijn met eindhalte op het Zeeburgereiland wordt eveneens niet uitgesloten. Daar zou de Sluisbuurt ook zeer bij gebaat zijn.

Autoverkeer
De Sluisbuurt ligt vlakbij de ring A10, dus voor bestemmingen in de regio is het gebruik van de auto uiteraard aantrekkelijk.
Voor verplaatsingen binnen Amsterdam zijn er concurrerende alternatieven (fiets en openbaar vervoer). In de Sluisbuurt zelf wordt autoverkeer geminimaliseerd. Langzaam verkeer krijgt meer ruimte en routes dan de auto en er geldt een lage parkeernorm; een ideale omstandigheid voor standplaatsen voor deelauto's.
Het autoverkeer wordt vooral afgewikkeld via de Hoogstraat en (doorgeluste) dwarsstraten.
De auto-ontsluiting via de reeds bestaande weg aan de zuidkant van de westelijke dijk en de Baaibuurt is voorlopig vooral een route voor nood- en hulpdiensten, maar zo nodig kan onderzocht worden of opwaardering tot een volwaardige ontsluiting mogelijk is. Alleen voor nood- en hulpdiensten is er over de noordelijke dijk nog een route tussen de Sluisbuurt en de Sportheldenbuurt. Bepaalde plekken langs de oevers zijn niet bereikbaar voor autoverkeer. In deze zones, langs de westelijke oever en het Waterbassin, wordt nadrukkelijk ingezet op een aantrekkelijk verblijfsklimaat nabij het water, waar auto's niet in passen.

Naar aanleiding van verkeerskundig advies (en inspraak) is een tweede (auto)ontsluiting van de Sluisbuurt op de Zuiderzeeweg toegevoegd aan het plan. Deze tweede, nader uit te werken kruising, heeft een aantal voordelen ten opzichte van een enkele ontsluiting van het gebied.
Met het kiezen van de locaties van de gebouwde parkeerplaatsen kan de verkeersdruk verdeeld worden over de twee kruispunten en de straten in het gebied, zodat het autoverkeer in de Sluisbuurt zelf tot een minimum kan worden beperkt. Ook is een tweede ontsluiting gunstig bij wegwerkzaamheden of calamiteiten en voor nood- en hulpdiensten. De Hoogstraat blijft relatief rustig en kan ingericht worden als een erftoegangsweg (30 km straat). De parallelroute langs de Zuiderzeeweg tussen de twee kruispunten wordt afgesloten voor autoverkeer en is alleen voor fietsers beschikbaar. Belangrijk is dat een tweede kruispunt Sluisbuurt de doorstroming van het OV op de Zuiderzeeweg niet wordt vertraagd door afstemming van verkeersregelinstallaties. Het schetsontwerp van de kruising wordt in het voorlopig ontwerp van de openbare ruimte nader gedetailleerd.

Circulatie
Voor de verkeerscirculatie in de Sluisbuurt is gekozen voor een Hoogstraat die midden door het plangebied loopt. Alle (doorgeluste) smallere dwarsstraten die aansluiten op de Hoogstraat zijn in twee richtingen bereden met uitzondering van de straten vormgegeven met de rode pijlen op de afbeelding hierboven; langs de westelijke oever is er éénrichtingsverkeer. Doordat alle straten in twee richtingen bereden zijn wordt de verkeersbelasting in de Sluisbuurt zoveel mogelijk verspreid en kan het verkeer zo snel mogelijk afgewikkeld worden richting de Hoogstraat. Alle wegen in het gebied zijn befietsbaar en gecategoriseerd als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit kan gestimuleerd worden door de aanleg van drempels. Toepassing van drempels op de juiste plekken, en voldoende hoogteverschil tussen trottoir en wegdek, dragen tevens bij aan de regenwaterafvoer in de buurt.



Referentie inpassing parkeren bovengronds (De Kom, Nieuwegein)



Verkeersciculatieplan Sluisbuurt (schematisch)



Mogelijke uitwerking van de parkeerstrategie in de Sluisbuurt (schematisch)

De Hoogstraat, 30 km/u, geschikt voor (zwaar) tweerichtingsverkeer, sluit op twee punten aan op de Zuiderzeeweg, een 50km/u weg. De aansluitingen liggen tussen het kruispunt Zuiderweeweg/ IJburglaan en de Schellingwouderbrug. De eerste is een volwaardige kruising bij de toegang sportheldenbuurt en de tweede is een t-kruising ter hoogte van de eerstvolgende dwarsstraat in de Sluisbuurt, nog voor de constructie van de schellingwoudebrug. Volgens gemeentelijk (Verkeer en Openbare Ruimte) verkeerskundig onderzoek naar de effecten van de toekomstige Sluisbuurt op de verkeersafwikkeling in de omgeving, is voor een goede afwikkeling in de spits en een veilige oversteek voor het langzaam verkeer, plaatsing van een verkeerslichteninstallatie noodzakelijk op beide kruispunten.

Parkeren

Een consequentie van het auto-arme woonconcept van de Sluisbuurt, gericht op langzaam verkeer en hoge verblijfskwaliteit, is het hanteren van een beperkte parkeernorm voor auto's. Het autogebruik in de toekomst blijft echter onduidelijk. Nieuwe trends als autonome voertuigen kunnen betekenen dat over een aantal jaar de mobiliteit radicaal anders is. In de Sluisbuurt wordt een relatief lage parkeernorm aangehouden van 0,3pp/w vergelijkbaar met het centrum van de stad.

Traditioneel zijn ondergrondse parkeergarages op eigen terrein voor bewoners de gangbare oplossing voor nieuwe woonlocaties: in de Sluisbuurt is dat voor slechts de helft van de parkeerplaatsen de oplossing.
Voor de overige plekken wordt gezocht naar innovatieve oplossingen die het mogelijk maken om het aantal parkeerplaatsen in de toekomst terug te brengen als het autobezit daalt. Voor voorzieningen is één pp/180 m² bvo tot maximaal één pp/125 m² bvo toegepast, vergelijkbaar met de norm voor B-locaties ten behoeve van werkfuncties.
De parkeernorm voor woningbouw in de Sluisbuurt is in de eerste tenders gemiddeld 0,5 en wordt stapsgewijs naar beneden bijgesteld met als doel te komen tot een gemiddelde parkeernorm van 0,3 voor de buurt als geheel. Er zijn verschillende type woningen waardoor maatwerk nodig is. Hiervoor is een specifieke norm per woningtype bepaald op basis van de Nota Parkeernormen Auto (8 juni 2017):

- 0 - 1 pp/w voor sociaal/studentenhuisvesting
- 0 - 1 pp/w voor middeldure huur
- 0,3 - 1 pp/w voor 30-60 m2 bvo
- 0,6 - 1 pp/w voor >60 m2 bvo

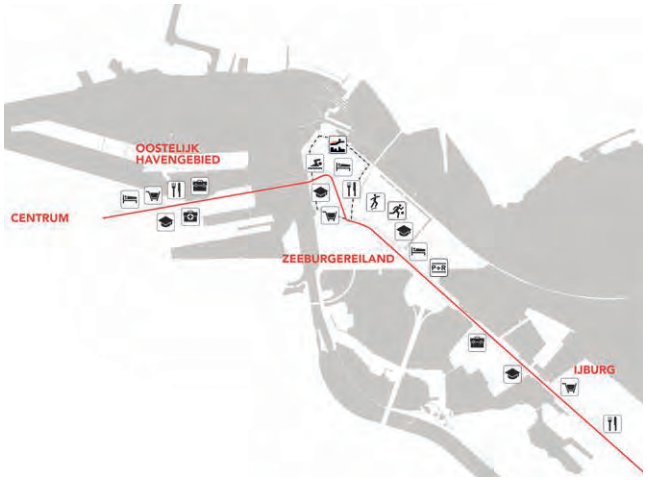
Volgens de normen voor auto parkeren geldt er een ruime bandbreedte. Ruimtelijke gezien wordt – uitgaande van een gemiddelde parkeernorm van 0,3 – het aantal parkeerplaatsen in de Sluisbuurt gemaximaliseerd op 240pp in de openbare ruimte en 1920pp in gebouwde voorzieningen. Sturen op een maximaal aantal vanwege de beschikbare ruimte is conform beleid. Daarnaast is het streven dat er zo min mogelijk, maar wel een reëel aantal parkeerplaatsen (dus ook niet te weinig) wordt gerealiseerd.
De haalbaarheid van deze normen is afhankelijk van diverse beleidsmaatregelen en goede alternatieven. Goede alternatieven zijn een fietsverbinding naar het centrum van de stad, goede fietsenstallingen in alle gebouwen en goed openbaar vervoer.
Momenteel wordt hard gewerkt aan verbetering en uitbreiding van het OV van en naar de Sluisbuurt.

Als veel bewoners op de (binnen)stad georiënteerd zijn, hebben ze minder vaak een auto nodig, omdat dagelijkse verplaatsingen waarschijnlijk met de fiets en het OV gebeuren. Om bewoners te stimuleren geen auto te kopen (en te parkeren) zijn naast goede fiets- en OV-verbindingen ook alternatieven voor het bezit van een auto nodig. Het bezit en gebruik van deelauto's is daarvoor een goed alternatief dat onderdeel moet zijn van het woonconcept. Het stimuleren van deelauto's wordt hiermee onderdeel van de duurzaamheidsaspecten in tenders.

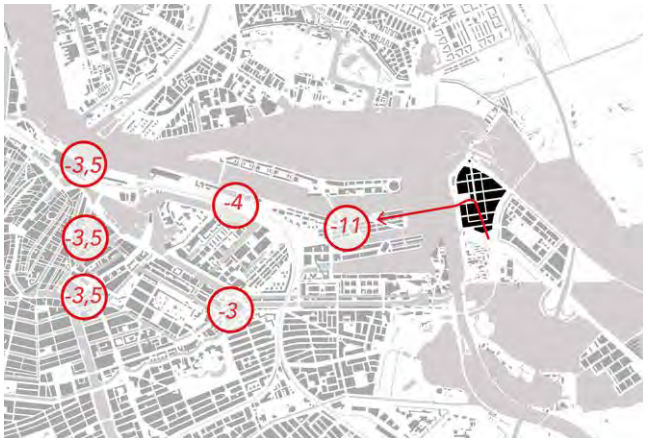
De parkeerstrategie gaat uit van het zo veel als mogelijk flexibel gebruiken van garages.
Dat betekent dat garages dubbel gebruikt worden (door bewoners, bezoekers en werknemers).
De ondergrondse ruimte onder marktsectorwoningen is te beperkt om het hele parkeerprogramma in op te lossen. Een aanzienlijk deel van de parkeervraag zal daarom in alternatieve gebouwde vormen opgelost worden: onder openbare gebouwen, in losse parkeergebouwen aan de rand van de buurt of in inpandige maar bovengrondse garages. Voor alle garages die niet onder gebouwen worden gepositioneerd geldt dat deze ofwel aanpasbaar moeten zijn of demontabel, zodat als de parkeervraag in de toekomst daalt, deze gebouwen een andere functie kunnen krijgen. Hiermee wordt voor het parkeren (zowel in aantallen als in de vorm van het parkeren) de nodige flexibiliteit ingevoerd.



Sfeerbeeld: fietsen over de Hoogstraat



Fietsroute langs (toekomstige) voorzieningen



Met de fietsverbinding sneller in de stad

2.5. DE FIETSER CENTRAAL

Een nieuwe fietsbrug als gewenste fietsverbinding opent een wereld aan mogelijkheden, met aangename routes tussen de binnenstad, het Zeeburgereiland en IJburg. Een tochtje naar Waterland, het Diemerpark en Muiden wordt een stuk vanzelfsprekender, net zoals een (recreatief) rondje binnen-IJ.

Fietsbuurt

Alle straten in de Sluisbuurt vallen onder het 30 km/uur regime en zijn ingericht op fietsen en lopen. Door het spreiden van voorzieningen over de hele buurt wordt lopen en fietsen gestimuleerd. De Hoogstraat wordt een vanzelfsprekende levendige wandel- en fietsroute, en ook aantrekkelijke directe routes naar OV-haltes, de stad en het ommeland maken het gemakkelijk om de auto te laten staan. Nabij de OV-haltes wordt gebouwd in een hoge woondichtheid, zodat bewoners kunnen profiteren van korte loopafstanden.
Het Sluispark, Entreegebied en het Waterbassin (de drie voornaamste openbare plekken) krijgen een hoogwaardige fietsenstalling, misschien met services als fietsreparatie en –verhuur. Diverse vormen van fietsparkeren zijn verspreid door de buurt en voldoende aanwezig in de openbare ruimte.

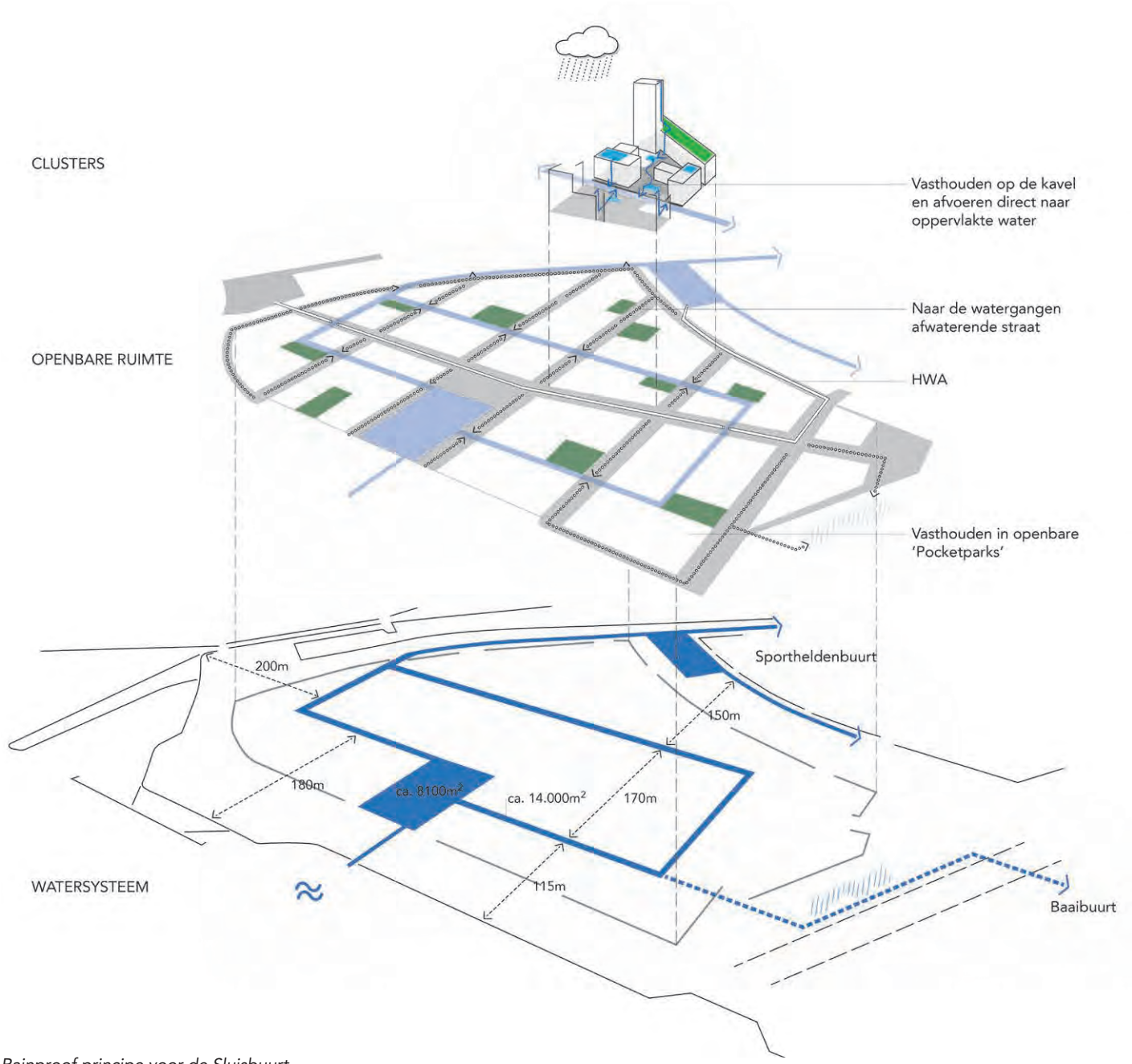
Voor bewoners wordt uitgegaan van een fietsparkeernorm van circa 3 plekken per woning (afhankelijk van de woninggrootte) op eigen terrein en 1 plek elders. Voor bezoekers wordt een norm van 0,3 plek/woning gehanteerd.
Hierbij wordt de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (concept 24/11/16) aangehouden. Op kavelniveau en in de gebouwen wordt daarnaast veel aandacht besteed aan de kwaliteit van fietsparkeren en een goede toegankelijkheid, zoals grotere liften en hellingbanen. Alle straten in de sluibuurt vallen onder het 30 km/u regime. Dat houdt in dat fiets en auto zich gemengd op één rijloper bewegen.

Fietsverbinding

Een nieuwe fietsbrug zal de route richting de binnenstad veel directer en comfortabeler maken. De brug brengt het Zeeburgereiland en IJburg qua ruimtelijke beleving een stuk dichterbij de stad en maakt de Sluisbuurt zowel fysiek als mentaal onderdeel van het stedelijk weefsel. De fietsbrug vormt de voornaamste poort naar de stad en mag daarom worden opgevat als een randvoorwaardelijke drager van het op de fietser gerichte planconcept. In het plan ligt de aanlanding van de brug direct in het hart van de Sluisbuurt met de hoogste concentratie aan voorzieningen en ook Hogeschool Inholland. De fietsroute door de Sluisbuurt vergroot het draagvlak voor deze voorzieningen, passend bij een gemengd, stedelijk woonmilieu.

Als onderdeel van de Hoogstraat activeert de fietsroute de buurt en wordt levendigheid bevorderd. Andersom komen door de realisatie van de fietsroute voorzieningen van de Sluisbuurt/Zeeburgereiland (o.a. scholen, sport/spel, winkels, horeca) en de natuur van Waterland/Diemerscheg ook dichterbij voor bewoners in de rest van de stad.

Op stedelijke schaal is de fietsverbinding een logisch onderdeel van de ontwikkeling van Amsterdam, vergroting van het centrumgebied, en de ontwikkeling van het waterfront. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is reeds ruimte gereserveerd voor een verbinding naar Sporenburg. Een fietsbrug biedt, anders dan een pont, een vaste verbinding, maakt continue doorstroming mogelijk en levert een grote bijdrage aan het gebruik van de fiets. Nautische randvoorwaarden vanuit RWS en veiligheid zijn aandachtspunten bij het ontwerp, zoals voldoende breedte voor fietsers/voetgangers. Het toelaten van scooters zou de doelstellingen van De Bewegende Stad ondergraven, en veroorzaakt geluidhinder, luchtverontreiniging en conflicten op de brug. De toegang voor scooters zou ontmoedigd kunnen worden door bijvoorbeeld camerabewaking.



Rainproof principe voor de Sluisbuurt





Referenties groen in, op en om bebouwing

2.6. DUURZAAMHEID

De Sluisbuurt wordt een duurzame buurt. Aan de basis van duurzaamheid staat de keuze voor hoge dichtheid, een stedelijk en compact woonmilieu binnen de ring van Amsterdam. Dit leidt tot efficiënt grondgebruik en tot kansen voor uitwisseling en delen. Daarnaast is zowel in de realisatie van de gebouwen en openbare ruimte als in het gebruik van de wijk, duurzaamheid een belangrijk onderdeel. De wijk wordt nu gebouwd, maar duurzaamheid is in beweging. Wetgeving, maatschappelijk draagvlak, technologie, betaalbaarheid etc. ontwikkelen zich in een hoog tempo. Een goede basis met impact nu en flexibiliteit in de toekomst is een belangrijk uitgangspunt bij de keuzes voor de invulling van het Amsterdamse duurzaamheidsbeleid in de Sluisbuurt.

Het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Amsterdam heeft vijf pijlers: klimaatbestendige stad, circulaire economie, schone lucht, duurzame energie en gemeente duurzaam. Voor de Sluisbuurt is gekozen voor de onderstaande uitgangspunten. Op alle uitgangspunten geldt dat de normen van vandaag als minimale ondergrens gelden. Dit betekent dat de gemeente in elke opeenvolgende tender de duurzaamheidsambities voor de Sluisbuurt stapsgewijs zal verhogen, steeds hogere duurzaamheidseisen zal stellen en aan zal sluiten bij de nieuwste innovaties en ontwikkelingen.

Klimaatbestendige stad
De Sluisbuurt wordt 'Rainproof' opgezet. Water-opvang van extreme buien wordt opgelost door een robuust systeem van een Waterbassin en een daarop aangesloten watercircuit met een open verbinding met het Amsterdam Rijnkanaal; voor extreem hoog water en het voorkomen van in-/uitvaren van van pleziervaart dienen voorzieningen getroffen te worden. Er wordt gestreefd naar zo veel mogelijk rechtstreekse waterafvoer naar oppervlaktewater. Daarnaast wordt vasthouden van water op kavels gestimuleerd. Ophoging van het maaiveld met waterdoorlatend zand biedt een goede basis voor waterberging (ook op kavels). Het straatprofiel van de dwarsstraten begeleidt (in verdere uitwerking) waterafvoer richting het oppervlaktewatersysteem. Groene gevels en daken dragen bij aan een water-vertragend effect. De focus van Agenda Groen 2015-2018 ligt onder andere op toevoeging van 50.000 m² groen dak in Amsterdam, vergroening voor opvang van regenwater en verkoeling. Daken kunnen tevens gebruikt worden voor een (collectieve) daktuin of zonnepanelen (geel dak). Hierbij gaat aandacht uit naar integratie van gele en groene daken.
De plantsoenen zijn van toegevoegde waarde wat betreft van vermindering/voorkoming van nadelige effecten van hevige regenval. Zo kunnen de plantsoenen ontworpen worden met attractieve (innovatieve) toepassingen, mogelijk uitgevoerd als speelelement zoals een waterplein.

Circulaire economie
Circulaire economie wordt voor gebiedsontwikkeling vertaald in aanpasbaar bouwen en het scheiden van afval voor de winning van grondstoffen uit (schone) fracties. In de Sluisbuurt, met hoogbouw en hoge dichtheid, wordt voorzien dat gebouwen voor langere periode blijven bestaan. Wat betreft circulair bouwen is de inzet daarom toekomstbestendig bouwen: het gebouwcasco is zodanig aanpasbaar dat functiemenging en aanpassing van woning-typologie eenvoudig is te realiseren. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is het streven naar een hogere verdiepingshoogte in de plinten (in ieder geval in de Hoogstraat) zodat uitwisselbaarheid van woon- en niet-woonfuncties in de toekomst mogelijk blijft. De plinten zijn multifunctioneel in gebruik en hebben een uitnodigend (transparant) karakter. Daarnaast wordt tijdens de ontwikkelfase ingezet op tijdelijke functies, zoals creatieve broedplaatsen, en is ervoor gekozen om 10% van het gebied voorlopig niet in te vullen. Hierdoor kan ingespeeld worden op toekomstige wensen en behoeften.

Afval
Landelijk en in Amsterdam geldt de doelstelling om 65% van het huishoudelijk afval te scheiden vanaf 2020. 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. Afval wordt (conform gemeentelijk beleid) gescheiden ingezameld in fracties: papier, glas, plastic, groente/fruit, textiel en restafval. Vanwege de beoogde hoge dichtheden in de Sluisbuurt wordt een investeringsvoorstel voor-bereid voor een (voor Amsterdam) nieuw type inzamelsysteem: Ondergronds Afval Transport (OAT).

In een verdichtende stad ontstaat meer afval binnen een kleiner gebied, met als gevolg dat afvalinzameling een nadrukkelijke weerslag op de openbare ruimte heeft wanneer het traditionele systeem van ondergrondse containers wordt toegepast: kwantitatief meer vierkante meters voor afvalcontainers, meer vervoersbewegingen om deze te legen en kwalitatief grotere kans op negatieve effecten als zwerfafval en bijplaatsing anderzijds. Het OAT-systeem bestaat uit een stelsel van ondergrondse buizen waardoor afval wordt getransporteerd vanuit een inwerpopening (in gebouwen, niet in de openbare ruimte).



Referentie Zuidas, toepassing van een groen dak met zonnepalen en verblijfsfunctie



Referentie Zuidas, toepassing van een groen-blauw dak met verblijfsfunctie

Gemeente duurzaam, duurzame openbare ruimte

Grote delen van de Sluisbuurt kennen een gemengd milieu van wonen en andere voorzieningen. Voorzieningen en bouwen in hoge dichtheid beïn-vloeden het lichtniveau op straat. Om te anticiperen op het lichtniveau van de omgeving wordt energiebesparende verlichting (LED) toegepast: een benodigd verlichtingsniveau op straat, dimbaar, met zo min mogelijk energieverbruik. Dimbare verlichting is ook wenselijk voor de ecologische zone aan de westoever, mogelijkheden nader te onderzoeken.
Naast de Amsterdamse standaard voor materialen met lange levensduur, wordt indien mogelijk gekozen voor hergebruik van klinkers in parkeer-stroken (circulaire economie) conform het Puccini beleid. Nader onderzocht wordt of funderingslagen onder bestrating uitgevoerd kunnen worden met andere materialen dan hoogwaardig puin, zodat dit materiaal vrijkomt voor andere vormen van hergebruik.

Het afval gaat vervolgens naar een inzamellocatie, de terminal. Het systeem wordt zo ontworpen dat scheiden van meerdere fracties in de toekomst mogelijk is.
Het investeringsvoorstel voor het OAT-systeem wordt in het najaar van 2017 voorgelegd.
Daarnaast zal worden onderzocht op welke wijze afvalstromen, waarvoor inzameling met OAT niet geschikt is (grofvuil, glas en textiel), kunnen worden ingezameld. Een eventuele terugvaloptie is het traditionele systeem van ondergrondse containers.

Schone lucht
In de Sluisbuurt wordt de mobiliteit van auto's beperkt en gebruik van schone voertuigen gefaciliteerd, ter bevordering van schone lucht. Het gebied wordt ingericht conform gemeentelijke ambities van de Bewegende Stad, waarbij ingezet wordt op een lage parkeernorm, focus op langzaam verkeer (o.a. fietsverbinding) en gebruik van openbaar vervoer. Mobiliteitsconcepten om autobezit en -gebruik te verminderen, worden nader onderzocht en ontwikkeld. Dit gebeurt in samenhang met de uitgevraag aan marktpartijen in gebouwtenders. Zo leent de buurt zich goed voor een flexibel systeem van elektrische deelauto's. Voor bezoekers van de Sluisbuurt worden in de openbare ruimte elektrische laadpalen aangeboden. In samenwerking met Amsterdam Elektrisch worden mogelijkheden hiervoor bekeken aangaande locaties, aantallen en techniek.

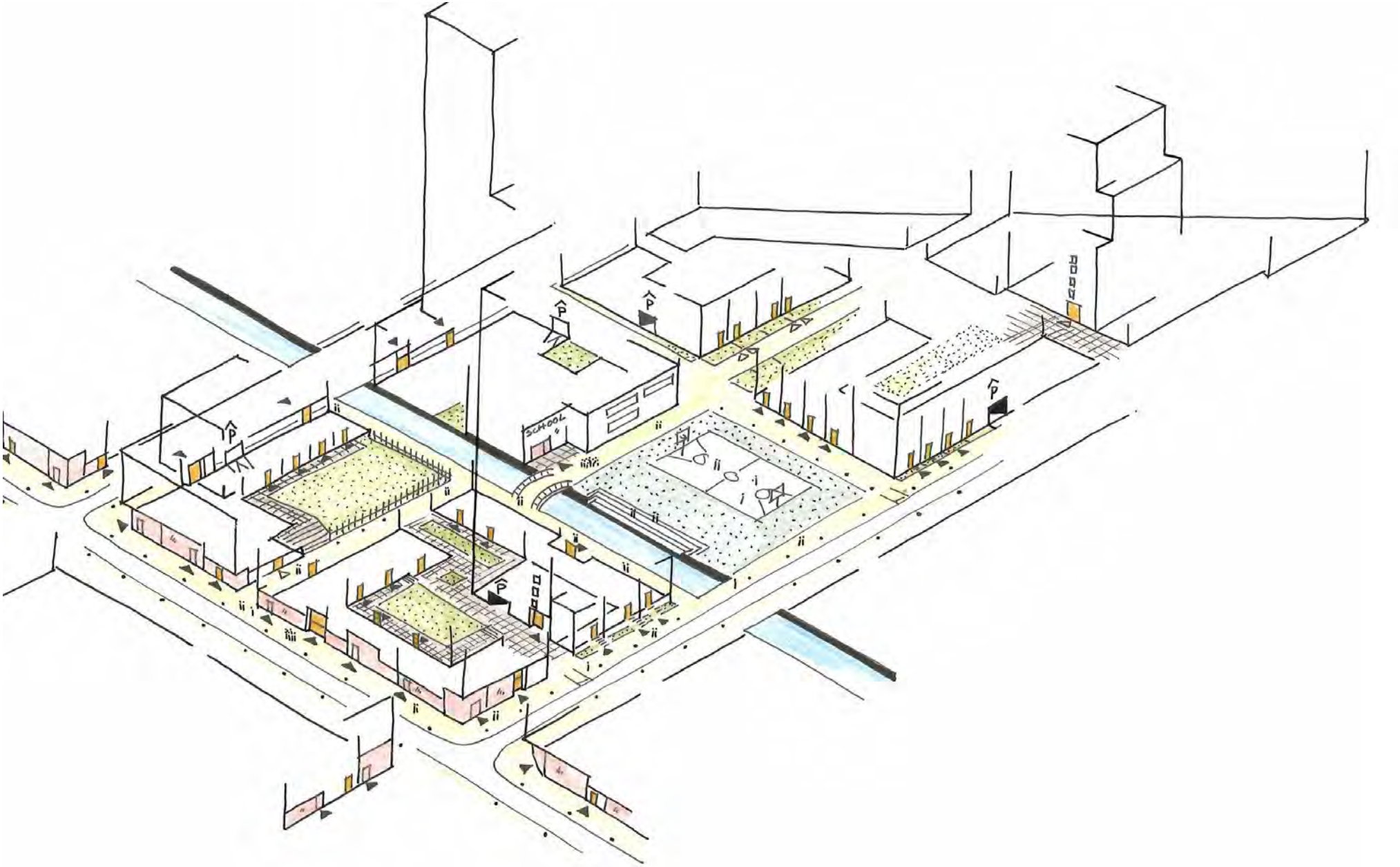
Duurzame energie
De energievraag in de Sluisbuurt zal zoveel mogelijk worden beperkt door ontwikkeling van energiezuinige gebouwen: gestreefd wordt naar een EPC van 0,15 of lager.

Naar verwachting zullen rond 2020 de Rijksrichtlijnen voor Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG) gaan gelden. Naast een maximum voor energieverbruik stelt BENG ook minimaal 50% lokaal, duurzame opwek. Vooralsnog kunnen bestaande richtlijnen als Energie Maatregelen op Gebiedsniveau (EMG) worden gebruikt om energiebronnen buiten de Sluisbuurt in te zetten voor de 50% norm. Stadsverwarming draagt zo voor een groot deel bij aan het percentage duurzaam opgewekte energie. De Sluisbuurt wordt aangesloten op stadsverwarming: een aardgasloze buurt. Aansluitplicht van woningen op het stadswarmtenet wordt vastgelegd in een warmteplan (gelijktijdige vaststelling met het Investeringsbesluit). Daarbij wordt met Westpoort Warmte een concessie overeengekomen met leveringsvoorwaarden. Door verplichte aansluiting op stadswarmte wordt gebruik gemaakt van restwarmte en dus minder fossiele brandstof. In het warmteplan wordt de Diemer Centrale aangehouden als bron voor restwarmte. Ook lokale koude levering door Westpoort Warmte is mogelijk, zonder aansluitplicht.

Panden kunnen individueel of gezamenlijk per blok aangesloten worden. Daarbij zijn zelfbouwers bij wet niet verplicht aan te sluiten op een distributienet voor energie. Het warmteplan staat toe gebouweigenaren af te zien van verplichte aansluiting op het stadswarmtenet, mits de alternatieve verwarming even duurzaam/duurzamer is dan het collectieve systeem (conform de Warmtewet). Op deze manier is ruimte voor innovatieve energie-concepten op blokniveau. Duurzame elektriciteit kan lokaal worden opgewekt op daken en gevels met zonnepanelen (aandacht voor goede balans gele en groene daken).

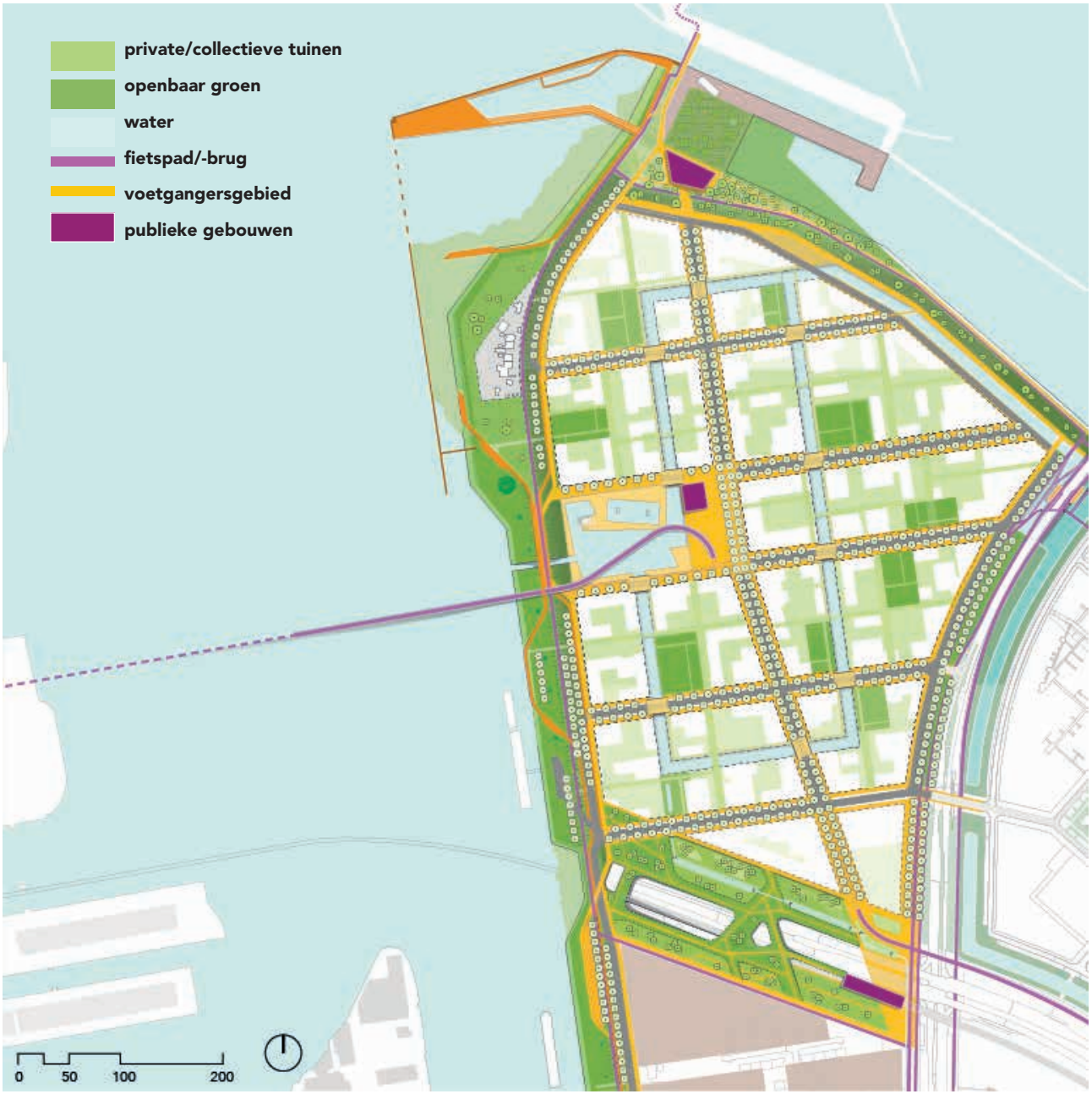
Omdat de combinatie hoogbouw en hoge dichtheid de ruimte voor lokale opwek beperkt, worden via de EMG collectieve opwekvoorzieningen buiten het plangebied mogelijk gemaakt, mits goed handhaafbaar. In het warmteplan is bepaald in welke mate duurzame elektriciteit hiervoor kan worden gebruikt. Het Beeldkwalitetisplan voor de Sluisbuurt geeft sturing aan zonnepanelen in relatie tot ruimtelijke en architectonische kwaliteit.
Vrijstaande windmolens zijn (momenteel) niet mogelijk op het Zeeburgereiland, niet alleen ruimtelijk maar ook door regelgeving vanuit het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB). Omdat windenergie hier wel veel potentie heeft, is nader onderzoek denkbaar naar geavanceerde toepassingen, geïntegreerd in gebouwen. Dit wordt nader uitgewerkt en komt terug in bijzondere gebouwtenders voor hoogbouw.

Gronduitgifte en duurzaamheid
In de tenders voor gebouwen wordt duurzaamheid voor minimaal 30% meegewogen als gunningscriterium, met een afwegingskader aangaande alle genoemde aspecten zoals Rainproof en circulair bouwen. Meetmethoden zijn bijvoorbeeld BREEAM, GPR-gebouw en DPC. Per gronduitgifte wordt bezien op welke duurzaamheidseisen wordt getenderd. In verdere uitwerking van gebouwtenders worden meetmethoden en criteria bepaald. Deze kunnen in verschillende fasen van de planontwikkeling worden bijgesteld door voortschrijdend inzicht. Daarmee kan, zodra nieuwe ontwikkelingen haalbaar zijn, het ambitieniveau aangescherpt worden.

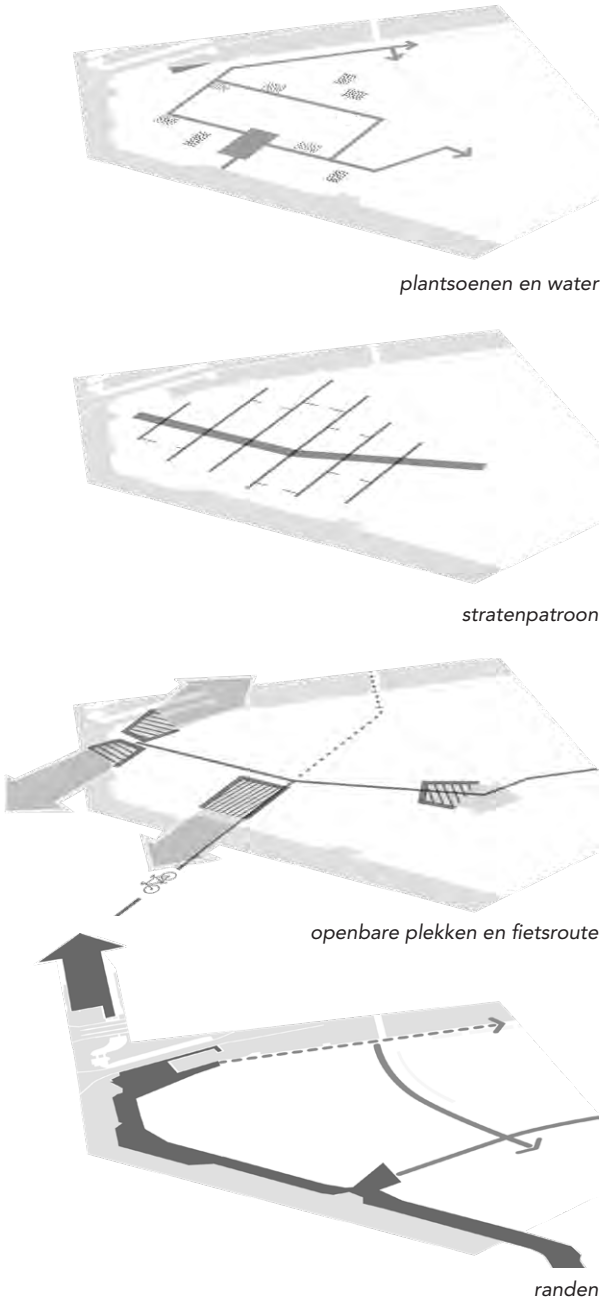

SCHOOL

3

PLANUITWERKING



Impressie van de openbare ruimte in de Sluisbuurt, op basis van een proefverkaveling



plantsoenen en water

stratenpatroon

openbare plekken en fietsroute

randen

Planconcept Sluisbuurt (schematisch)

3.1. OPENBARE RUIMTE

Het hoogstedelijk bouwprogramma voor de Sluisbuurt en de ambitie om er een autoarme fietsbuurt van te maken, stelt hoge eisen aan de uitwerking en inrichting van de openbare ruimte. Dat geldt vooral voor de straten, de waterlopen en het groen. Daarin hebben de grote publieke plekken Sluispark, Waterbassin en Entreegebied een bijzondere betekenis.

Het belang van openbare ruimte

De groeiende behoefte om te wonen in centrum-stedelijke gebieden in Amsterdam, legitimeert een krachtige aandacht voor (groene) openbare ruimte in deze delen van de stad. En die stimulans wordt gevoed door de in opkomst zijnde kenniseconomie waarin het draait om contacten en interactie . Redenen hiervoor zijn dat de behoefte aan stedelijk wonen minder woonoppervlak per huishouden impliceert en hiervoor compensatie gezocht wordt in de openbare ruimte. Bovendien wordt het gebruik van de openbare ruimte diverser door het vervlechten van werk- en vrije tijd en ons wisselende activiteitenpatroon.

Uit het Grote Groenonderzoek (2013) blijkt een enorme toename van het gebruik van parken en woonomgevingsgroen in de centrumstedelijke gebieden in de stad. Voor de parken binnen de Ring kan in het algemeen gezegd worden dat dit verdubbeld en in sommige gevallen verdrievoudigd is. Het gebruik van het woonomgevingsgroen is met 8% toegenomen de afgelopen jaren. De verdichtende stad kan niet zonder groen. Groen in de directe woonomgeving, als onderdeel van een rijk centrumstedelijk voorzieningenniveau, is een noodzakelijke vestigingsconditie. Een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte en dito voorzieningenniveau vormen een doorslaggevende vestigingsfactor voor stedelijke georiënteerde huishoudens en bedrijven.

Openbare ruimte in de Sluisbuurt

De Sluisbuurt kent hoge dichtheden, en ligt zo dicht bij de urban fabric dat zij, mits goed ontsloten met openbaar vervoer en fiets (en auto), daar zelf ook deel van gaat uitmaken. Dat betekent dat het hoogstedelijk bouwprogramma voor de Sluisbuurt en de ambitie om er een autoarme fietsbuurt van te maken, hoge eisen stelt aan de uitwerking en inrichting van de (groene) openbare ruimte. Daarin hebben de grote publieke plekken Sluispark, Waterbassin en Entreegebied een bijzondere betekenis. Maar de kwaliteitseisen gelden ook voor straten, waterlopen en groen in de directe woonomgeving.
Dat betekent weer dat de openbare ruimte niet gezien moet worden als een tweedimensionaal vlak alleen, maar als het geheel van platte ruimte, wanden met verschillende functies en voorzieningen, en mensen die er gebruik van maken.
De Sluisbuurt is bedoeld voor stedelijk gerichte huishoudens. Dat is een veelkleurig palet bestaande uit onder anderen studenten, startende huishoudens (al dan niet met kinderen), empty nesters en expats. Daarnaast zijn er werkfuncties en wordt de Sluisbuurt dagelijks bezocht door docenten en studenten van de Hogeschool. Tegelijkertijd is de Sluisbuurt, mits goed ontsloten door fietsbruggen en openbaar vervoer, ook een doorgangsroute naar en van IJburg, Borneo/Sporenburg, Schellingwoude en andere delen van Noord.

Kortom, de Sluisbuurt wordt bevolkt en bezocht door veel en verschillende soorten mensen die om verschillende redenen op verschillende momenten van de dag gebruik moeten maken van de openbare ruimte in het gebied.
De functie van openbare ruimte als doorgaansroute is een essentiële. Dat maakt de plek niet alleen veiliger, maar lopende en fietsende stedelingen zijn ook een attractie an sich.

Aangevuld met de landschappelijke kwaliteiten van de dijk en het buitendijks gebied in het noordwesten van de Sluisbuurt kenmerkt het gebied zich door een afwisselend arrangement van openbare ruimten op cruciale plekken met een uitstekende interne en kansrijke externe connectiviteit. De vergezichten en band met het water geven de openbare ruimte in de Sluisbuurt een extra dimensie.
Hoogbouw op de juiste plek is een belangrijk stedenbouwkundige manier voor het realiseren van de hier boven geschetste kwaliteit van de openbare ruimte. Weliswaar is verdichting ook met andere bebouwingstypen te bereiken, maar hoogbouw heeft als positieve effect dat er meer ruimte kan worden vrijgespeeld voor publieke ruimte.

Randen van de Sluisbuurt

De Sluisbuurt ligt aan twee kanten aan het water en aan twee kanten aan de hoofdinfrastructuur. De westrand grenst aan het Amsterdam-Rijnkanaal en de noordrand aan de Oranjesluizen. De westrand is van oorsprong een oude dijk, die verderop als de Diemerzeedijk helemaal naar Muiden loopt en het Zeeburgereiland onderdeel maakt van het regionale groene netwerk.

1



Entreegebied impressie

2



Waterbassin impressie

3



Sluispark impressie



Referentie Rotterdam



Referentie Kopenhagen



Referentie Parijs

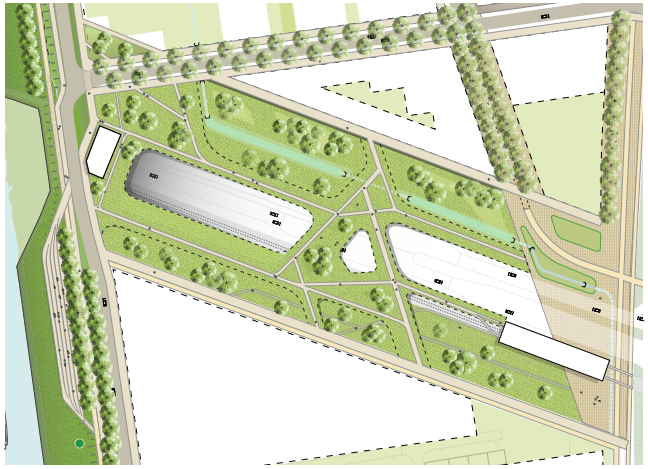
De Zuiderzeeweg doorsnijdt het Zeeburgereiland in verticale richting en scheidt de Sluisbuurt van de naastliggende Sportheldenbuurt. De kruising van de Zuiderzeeweg met de IJburglaan is een drukke, centrale plek op het Zeeburgereiland.
Alle buurten komen hier bij elkaar, rondom de IJtram- en bushalte. De verkeersdrukte van deze assen zorgt er ook voor dat bebouwing aan de zuidoostkant van de Sluisbuurt moet worden afgeschermd voor geluidhinder. De bereikbaarheid van de Sluisbuurt is het beste aan de zuidkant, maar de ruimtelijke oriëntatie van de buurt richt zich vooral op de binnenstad, aan de overkant van het Amsterdam-Rijnkanaal, waar de Sluisbuurt 'bij hoort'.
Aan de noordelijke en westelijke rand van de Sluisbuurt bevinden zich de beste landschappelijke kwaliteiten. Daar liggen ook de grote groene ruimtes: de dijk, het buitendijks groen en het Piet Heinpark. De waarde van deze gebieden is vooral de beleving van het landschap en de recreatieve routes. Voor sport, spel, ontmoeting en ontspanning zijn er kleinere groene plekken of plantsoenen in de Sluisbuurt zelf.

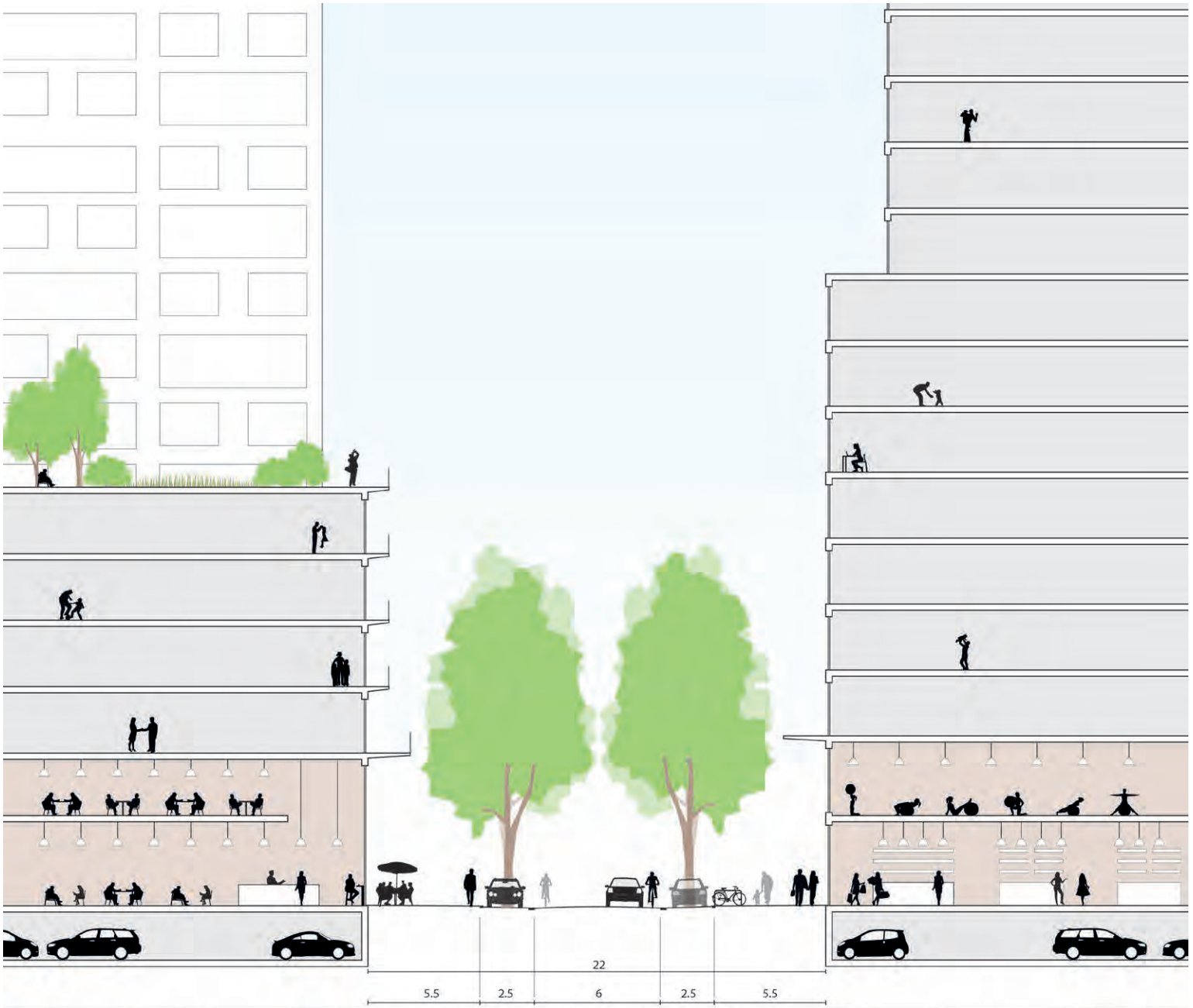
Drie plekken
Drie bijzondere plekken, met ieder een eigen karakter, staan aan de basis van het plan: het Entreegebied, het Waterbassin en het Sluispark. Deze drie plekken hebben een stedelijke functie en uitstraling. Zij liggen alle drie langs de Hoogstraat en verbinden de buurt met de omgeving; visueel en door de aanlanding van hoofdroutes. Op deze plekken zoekt de Sluisbuurt aansluiting bij de sluizen, de IJtramhalte en Borneo-Sporenburg.

Entreegebied (1)
De zuidoostelijke hoek van de Sluisbuurt biedt vooral infrastructurele mogelijkheden voor de Sluisbuurt. Dit is de entree van de Sluisbuurt, met name voor het gemotoriseerd verkeer. Deze plek heeft de meeste potentie om verbinding te maken met de rest van het Zeeburgereiland, vanwege de kruising van belangrijke fietsroutes en de halte van de IJtram. De route vanaf de tramhalte loopt over het plein bij de kruising. Zowel de route als het plein moeten ingericht worden voordat de eerste bewoners en gebruikers arriveren. Een fietsenstalling bij de tram- en bushalte is een belangrijke vereiste voor de realisatie van een fietsbuurt. In de toekomst wordt hier ook aansluiting gezocht met de Baaibuurt. Een plein, ingericht met water en groen, markeert deze plek voor passerende routes, zoals de langzaam verkeerroute richting de dijk. Hier is ook ruimte voor een kunstwerk, die iets van intimiteit kan scheppen in de grote open ruimte van het kruispunt IJburglaan-Zuiderzeeweg.
Dit gebied biedt daarnaast ruimte om, in de vorm van een toekomstig Piet Heinpark, een aangename voetgangersverbinding te maken tussen de Sluisbuurt en de Baaibuurt. Het park ligt op het dak van Piet Heintunnel. Bovenop de tunnel kan worden gerecreëerd, de strook parallel aan de tunnel wordt ecologisch ingericht om de waterberging in het gebied te verbeteren. De technische haalbaarheid ervan wordt nog onderzocht.



Randen


Voorbeelduitwerking Piet Heinpark



Beeldvorming: profiel van de Hoogstraat, op de fietsroute

Waterbassin (2)
Op deze plek in het hart van de buurt wordt verbinding gezocht met de overzijde, en daarmee de rest van de stad. De verbinding wordt fysiek gemaakt door middel van een fietsverbinding, die uitkomt aan de westelijke oever bij het Waterbassin. Bij de aanlanding van de fietsverbinding begint de route naar de binnenstad. Langs de oevers van het Waterbassin is er mogelijkheid voor horeca en terrassen in de zon. De fietsverbinding, het waterplein, en de concentratie van (stedelijke) voorzieningen maakt deze locatie al vanaf de eerste ontwikkelfase tot een bijzondere verblijfsplaats; het levendig hart van de Sluisbuurt, met Hogeschool Inholland en studentenhuisvesting.
Het Waterbassin is toegankelijk voor gebruik, anders dan het ruwe en door beroepsvaart in beslag genomen water buiten de dijken. In het kader van de Bewegende Stad zouden hier diverse vormen van watersport (ook schaatsen) kunnen plaatsvinden.
De oever aan de dijkzijde van het bassin wordt ecologisch ingericht, met een waterzuiverende werking. Of het uiteindelijk haalbaar is om een open waterverbinding met het buitenwater te creëren, wordt samen met de betreffende waterbeheerders onderzocht.

Sluispark (3)
Bij het Sluispark op de kop van het Zeeburgereiland komen de dijken, verschillende routes en de Oranjesluizen bij elkaar. Het is daarnaast een belangrijk punt in de waterkering, zowel voor het Zeeburgereiland als voor de hele stad. Dat maakt het Sluispark tot een spannende plek, met groen, kunst, paden en een weids uitzicht over het IJ.

Ten zuiden van het Sluispark ligt de locatie waar hoogbouw optimaal tot zijn recht komt, de plek voor de hoogste toren van de Sluisbuurt.
Wegens de markante ligging kreeg deze plek in de Structuurvisie Amsterdam 2040 al de aanwijzing van 'metropolitane plek': een locatie die betekenis kan geven aan het IJ en de Sluisbuurt, en tevens een icoon voor Amsterdam kan worden. Dit is dan ook een geschikte plek voor evenementen of een museumfunctie. In samenwerking met Rijkswaterstaat kan vorm gegeven worden aan de groene inrichting van het Sluispark, waarbij ook te denken valt aan publieke functies als een bezoekerscentrum.

Hoogstraat
De Hoogstraat 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 aangename voetgangersroute van de tramhalte tot het Sluispark en bevordert de bereikbaarheid van (dagelijkse) voorzieningen voor de voetganger.
In de Sluisbuurt zijn de meeste wijkvoorzieningen van het hele Zeeburgereiland gepland.
Daarnaast heeft de Sluisbuurt een schakelrol tussen het Oostelijk Havengebied en het Zeeburgereiland. Die rol komt met name tot uitdrukking in de winkels en voorzieningen aan de Hoogstraat. De fietsroute vanuit het Oostelijk Havengebied loopt door de Hoogstraat. Dat is belangrijk omdat hierdoor een breder publiek dan eilandbewoners alléén gebruik zal maken van de voorzieningen.

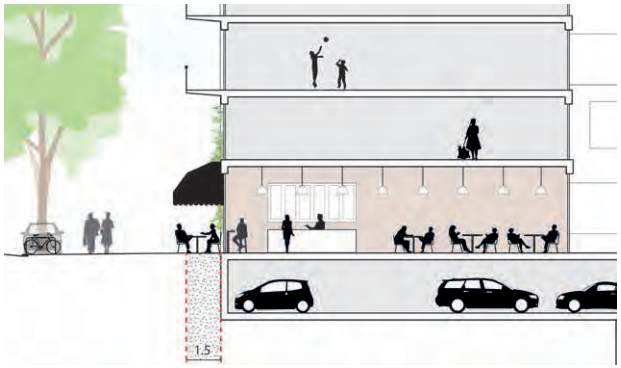


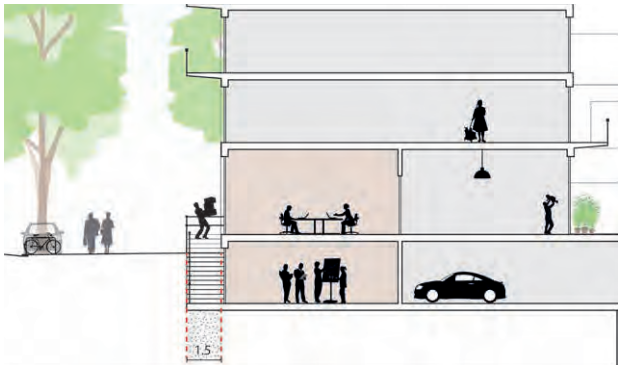
Schakels met de omgeving (schematisch)

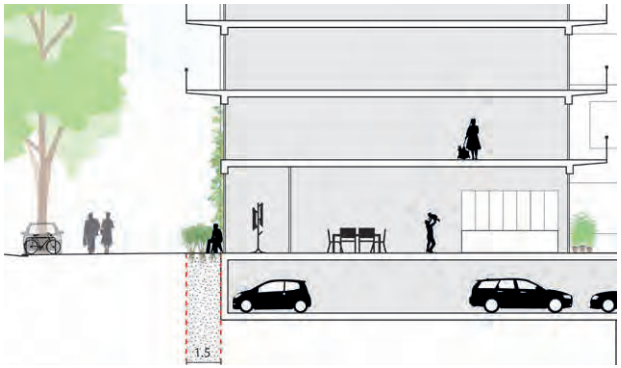

Sfeerbeeld van het Waterbassin



Sfeerbeeld: profiel van een dwarsstraat, met een plantsoen







Diverse voorbeelden van gebruik van de margestrook in relatie tot de plint

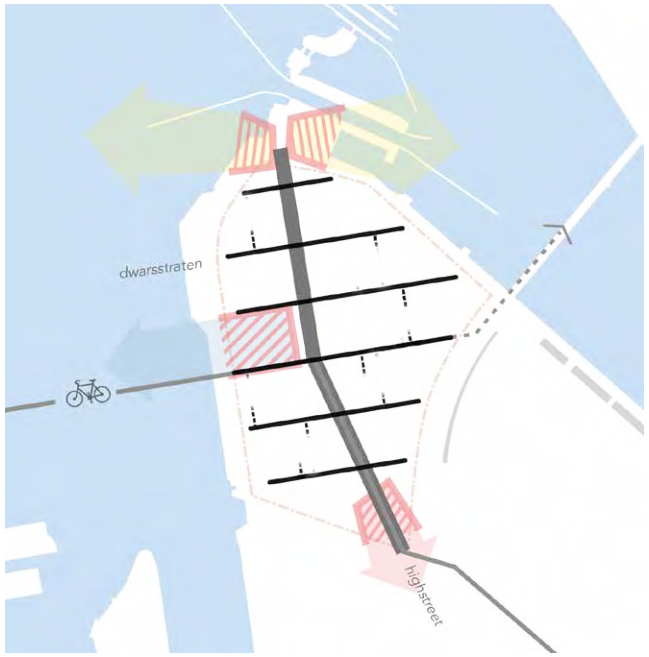
Aansluiting openbaar-privé
De levendige Hoogstraat heeft een profiel met brede trottoirs, die ruimte bieden aan bijvoorbeeld terrassen. Vanuit ruimtelijke kwaliteit en veiligheid zijn in de plinten van de te realiseren Hoogstraat geen bergingen of inritten van garages mogelijk. Blinde gevels die geen interactie aangaan met de straat dragen niet bij aan het creëren van een prettig verblijfsklimaat.
De plint is twee verdiepingen, ongeveer zeven meter hoog, waardoor de begane grond optimaal geschikt is voor uiteenlopende woon- en niet-woonfuncties. De plinten dienen een open en transparante uitstraling te hebben. Daarnaast is het belangrijk dat er een doorlopend straatbeeld wordt gecreëerd. Daartoe worden in de bouwenveloppen regels voor de gevelwanden in de rooilijn opgenomen. Hier zijn af en toe ook accenten tot 30 meter mogelijk. Luifels zijn welkom om de plint te benadrukken en de windhinder op straat te beperken. Boven de plint zijn balkons en erkers mogelijk in de aangegeven zone, in de bovenbouw vindt er een terugspringing plaats ten opzichte van de rooilijn.

Dwarsstraten
Door de relatief hoge bebouwing langs de smalle straten ontstaat intimiteit en een hoogstedelijke sfeer in de straten van de Sluisbuurt. 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 straten komen uit op de dijk aan de westrand. Het omliggende water van het IJ is op deze manier ook voelbaar in de woonstraten binnen het gebied.

De meest zuidelijke dwarsstraat (oostzijde) vormt hoofdontsluiting van de buurt voor autoverkeer vanaf de Zuiderzeeweg, en verbinding met de Sportheldenbuurt. Een tweede ontsluiting koppelt de tweede dwarsstraat (nader uit te werken) aan de Zuiderzeeweg. De meer centraal gelegen dwarsstraat (verlengde van de fietsverbinding) dient als fietsroute richting Noord en Waterland.

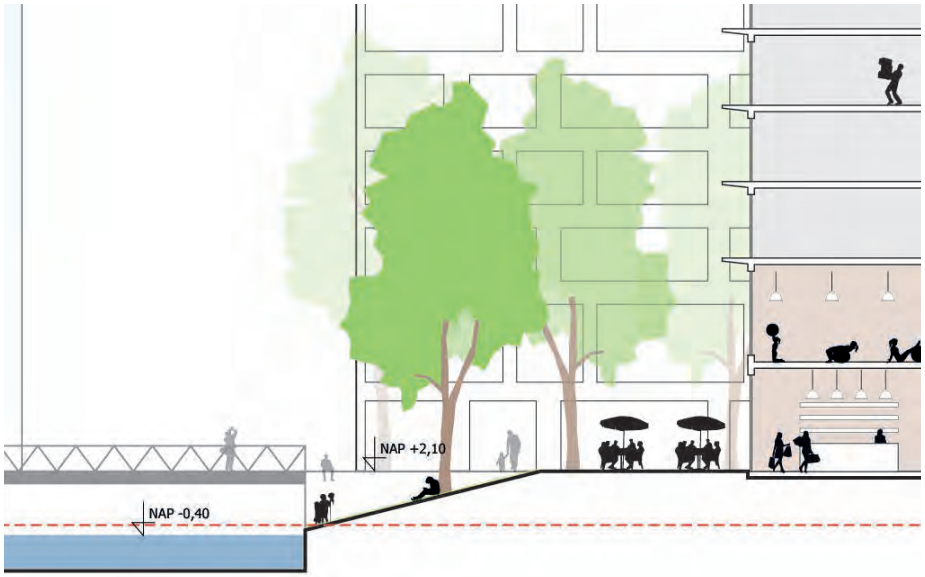
Aansluiting openbaar-privé
De woonstraten van de buurt, dwarsstraten, hebben een asymmetrisch profiel: anticiperend op bezonning kent de zonzijde een breder trottoir dan de schaduwzijde. Hier is een brede zone (breder dan in de Hoogstraat) aangegeven voor balkons, erkers en uitkragingen boven de plint. In de bovenbouw vindt terugspringing plaats ten opzichte van de rooilijn. In de woonstraten geldt verder een lager percentage bebouwing in de rooilijn dan in de Hoogstraat.

Margestrook
Aan beide zijden van de straat is een margestrook opgenomen van maximaal 1,50 meter breed. Deze ruimte biedt vrijheid in de manier van aansluiting tussen gevel en openbare ruimte.
Ondergrondse garages mogen maximaal één meter (inclusief gronddekking) boven het maaiveld uitsteken in de bebouwing en niet onder de margestroken worden geprojecteerd. Op deze manier zou deze laag in de toekomst kunnen worden getransformeerd naar een souterrain, waarbij de margezone gebruikt kan worden voor lichttoetreding. De margestrook kan ook gebruikt worden voor het opvangen hoogteverschillen, inrichten als geveltuinen en het goed inpassen van toegangen (tot bijvoorbeeld de fietsenstalling).

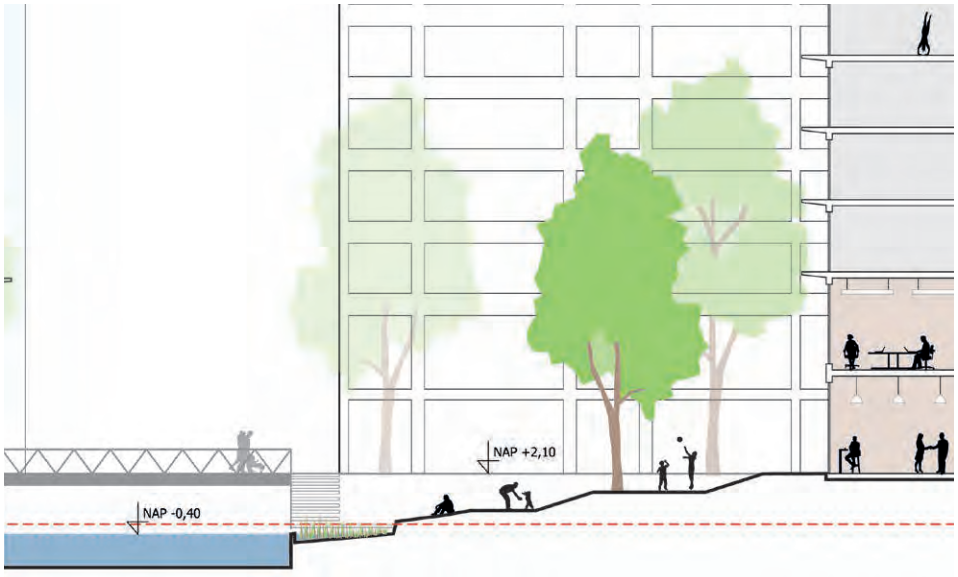


Stratenpatroon (schematisch)

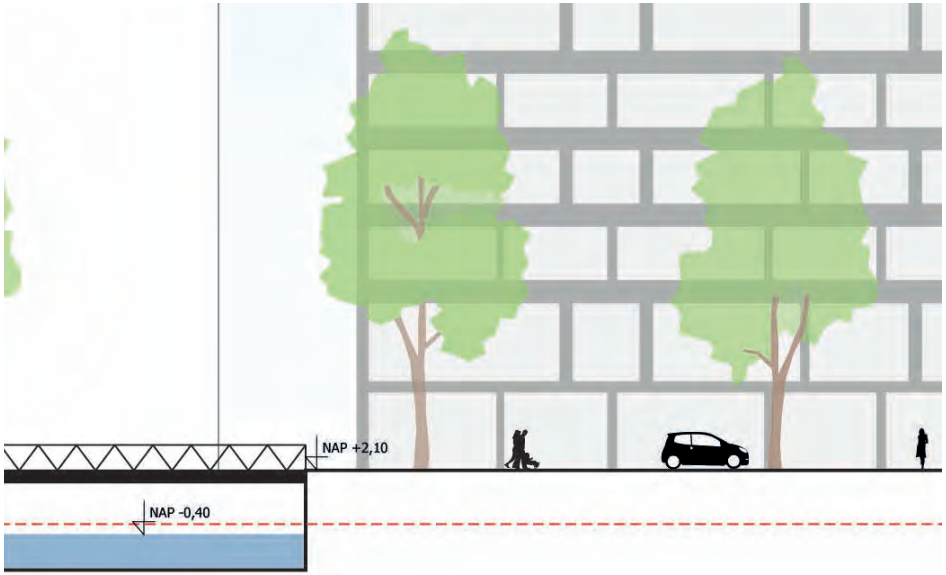

Referentie margestrook (City at Eye Level, Stipo 2016)



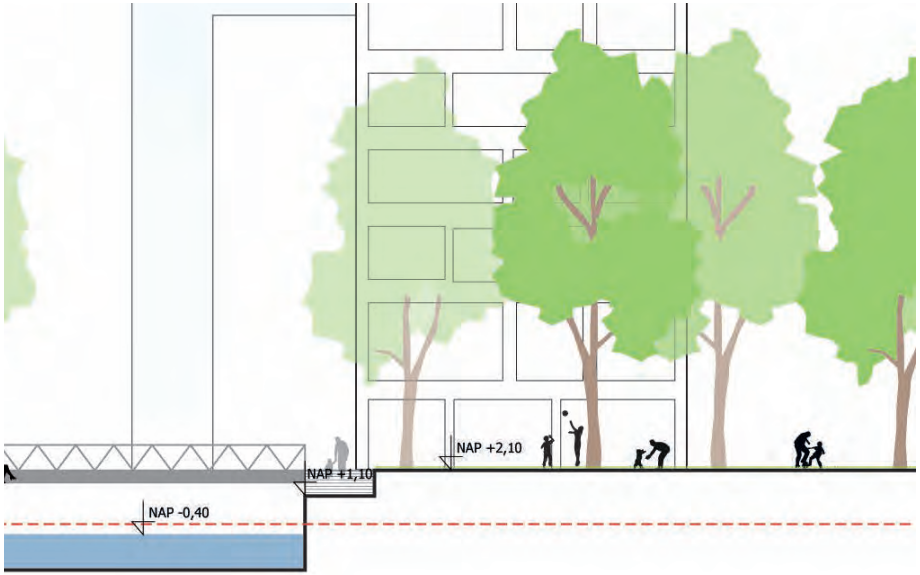
Kadeprofiel - hellend



Kadeprofiel - natuurvriendelijk



Kadeprofiel - recht



Kadeprofiel - getrapt

Waternetwerk
Het systeem van Waterbassin en watergangen kent geen doodlopende uiteinden, dat is essentieel voor de doorstroming en waterkwaliteit van de Sluisbuurt. Ter bevordering van de waterkwaliteit wordt minimaal 20% van de oevers natuurvriendelijk ingericht, waaronder de oever van het Waterbassin aan de dijkkant. Om de waterkwaliteit te behouden, zijn de richtlijnen voor drijfbladplanten en ondergedoken planten uit de Kaderrichtlijn Water maatgevend.
Er is bewust gekozen voor onderhoud vanaf het water en de watergangen zijn daarom passend gedimensioneerd: minimaal 2,50 meter doorvaarthoogte, 12 meter doorvaartbreedte en minimaal 1,85 meter diepte. De opening van de toekomstige sluis bedraagt minimaal 20x5 meter en er is ruimte voor twee laad- en losplaatsen ten behoeve van Waternet, bijvoorbeeld één langs het Waterbassin en één langs de noordelijke oever, of aan een plantsoen bij een watergang.

Watergangen
De watergangen zijn opgenomen in de blokken. Langs het binnenwater zullen voornamelijk verticale, stedelijke kades voorkomen, maar het profiel kan op verschillende wijzen worden ontwikkeld, variërend van blok tot blok. Hier en daar kan een groene oever gevormd worden, bijvoorbeeld door plaatsing van een plantsoen aan het water.
De kade kan op bepaalde plekken geprivatiseerd en lager gelegen zijn met een besloten sfeer, maar het water dient altijd openbaar toegankelijk te zijn (geen steigers in de watergang). Hier is klein, recreatief vaarverkeer mogelijk. De structuur van het binnenwater is afgestemd op een optimale waterhuishouding.

Afstanden tussen de gebiedsranden en watergangen geven voldoende ruimte voor het ontwikkelen van de blokken en garanderen tegelijkertijd goede afwatering, rekening houdend met de randvoorwaarden voor ‘Rainproof’. De watergang parallel aan de noordelijke dijk wordt vanwege de primaire waterkering zoveel mogelijk behouden. Deze watergang zal aangesloten blijven en krijgt een betere verbinding (grotere duiker) met het water in de Sportheldenbuurt. De waterstructuur van de Sluisbuurt blijft voorlopig aangesloten op het water in de Baaibuurt en het gemaal aldaar.
De vormgeving van de grachten wordt verder uitgewerkt in het openbare ruimteplan. Daarin zullen ook de veiligheidsmaatregelen m.b.t. drenkelingen een plek krijgen.

Openbare route langs het water
Langs de watergangen is aan één kant een doorgaande openbare route voorzien. De route kan oversteken ter plaatse van de (auto-)bruggen, maar ook op bepaalde plekken middenin clusters via een langzaam verkeersbrug. De route komt ook langs plantsoenen, wat een aanleiding kan zijn om deze te integreren in het ontwerp voor het plantsoen. Op overige plekken is de route minimaal vier meter breed. De waterroute is onderdeel van het ontwerp openbare ruimte.

Waterbassin
Het Waterbassin aan de westrand vormt samen met de watergangen een gesloten circuit.
De mogelijkheid van een (toekomstige) open verbinding met het binnen-IJ wordt nog onderzocht; pleziervaart op het Amsterdam Rijnkanaal is vanuit RWS niet wenselijk.

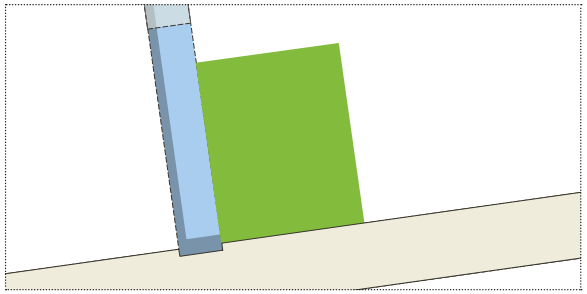


Watersysteem

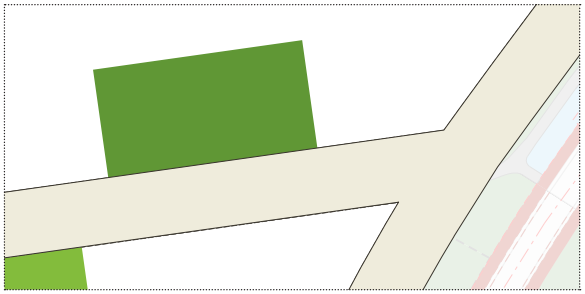

Referentiebeeld kademuurplant

SLUISBUURT

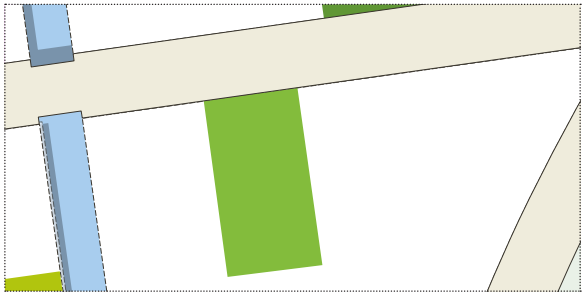
1



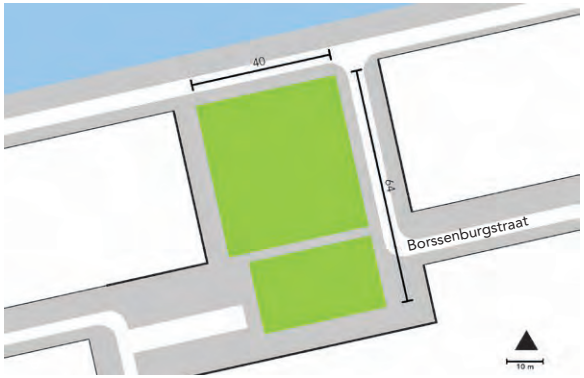
2



3



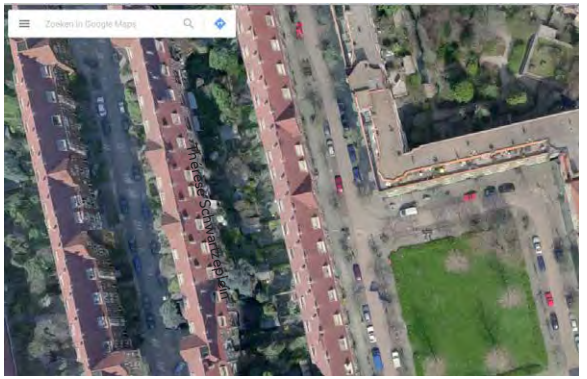
VOORBEELDEN AMSTERDAM



Plantsoen met focus op vrij gebruik
Afmetingen ca. 40m x 64m



Plantsoen met focus op (sport-) activiteit
Afmetingen ca. 40m x 56m



Plantsoen met focus op spelen
Afmetingen ca. 35m x 40m



Plantsoen Borssenburgplein



Plantsoen Ceintuurbaan



Plantsoen Thérèse Schwartzeplein

Het doel van de open verbinding is om twee peilgebieden met elkaar in directe verbinding te brengen. Door zo het bergend vermogen van het watersysteem van het eiland te koppelen aan dat van het hoofdboezemsysteem, wordt het systeem robuust gemaakt voor piekbuien. Deze ingrepen zorgen samen voor een Rainproof gebied, ook in de toekomst.

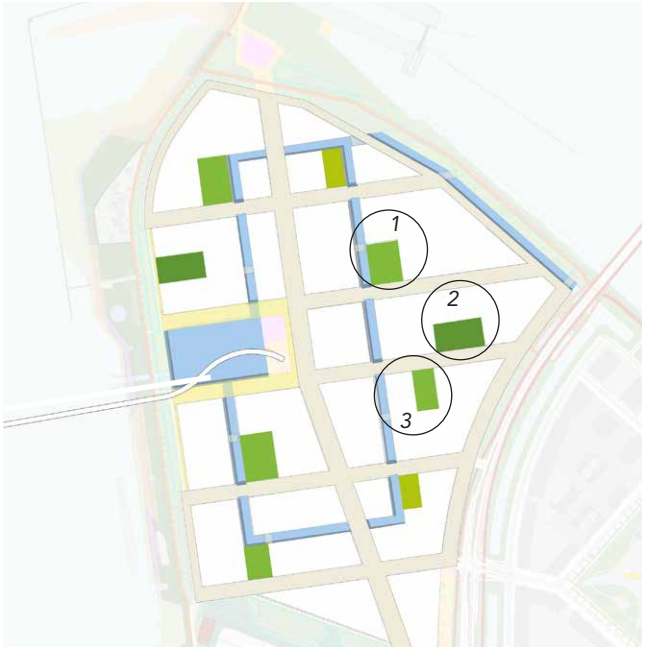
Plantsoenen

In elk cluster wordt een openbaar plantsoen van formaat ingericht. Dat is essentieel in een stedelijk milieu. De stedelijke huishoudens (met name startende gezinshuishoudens) krappe tijd-ruimtebudgetten hebben, waardoor ze zijn aangewezen op voorzieningen, waaronder plantsoenen en speelplekken, in de buurt.
De plantsoenen dragen bij aan een prettige, gezonde woon- en leefomgeving. Ze worden allemaal ingericht met bomen en krijgen zo veel mogelijk zon om de verblijfskwaliteit te verhogen. De plekken worden zo divers mogelijk ingericht om uiteenlopende leeftijdsgroepen aan te trekken. Bij sommige plekken zal de nadruk liggen op sport en spel, bij anderen meer op natuur en ontspanning. Ook combinaties zijn mogelijk. Alle plantsoenen zijn openbaar en dus voor iedereen toegankelijk. Zo is er voor iedere bewoner groen om de hoek te vinden.

De groene plekken zijn niet alleen ‘oases van rust’ zijn waar je kunt ‘ontsnappen aan de drukte van de stad’, maar vervullen de functie van markante plekken in de stad waar je deel kunt nemen aan het leven van alledag. Hier spelen kinderen met elkaar, ontmoeten ouders andere ouders, ontstaan informele contacten en ontstaan er ‘ogen op straat’. Buurtcohesie en veiligheid beginnen met informele ontmoetingen in de buurt.

De plantsoenen liggen qua locatie evenredig verspreid over de clusters, zijn altijd verbonden aan de openbare ruimte en hebben een minimaal oppervlak van 1.000 m². Door enkele te koppelen aan een schoollocatie of de watergang, ontstaat er vanzelf een locatie specifieke differentiatie tussen de plantsoenen. De globale plek van de plantsoenen is bepaald in de plankaart, de exacte ligging, vorm en oppervlak wordt verder uitgewerkt in de richtlijnen per cluster en kan daardoor beperkt afwijken.

Naast deze plantsoenen komen er ook nog kleinere groenruimtes, oftewel ‘pocketparks’, binnen elk cluster op uitgeefbaar terrein (privé) maar desalniettemin zoveel mogelijk voor publiek gebruik. Voor de inrichting van deze pocketparks worden in de bouwenveloppen inrichtingseisen vastgelegd. Zo moeten de parkjes, indien op een parkeerdek gelegen, een minimale gronddekking krijgen om het planten van bomen mogelijk te maken. De parken moeten divers in formaat en gebruik zijn, een beschutte ligging hebben, met mogelijkheden tot spelen.



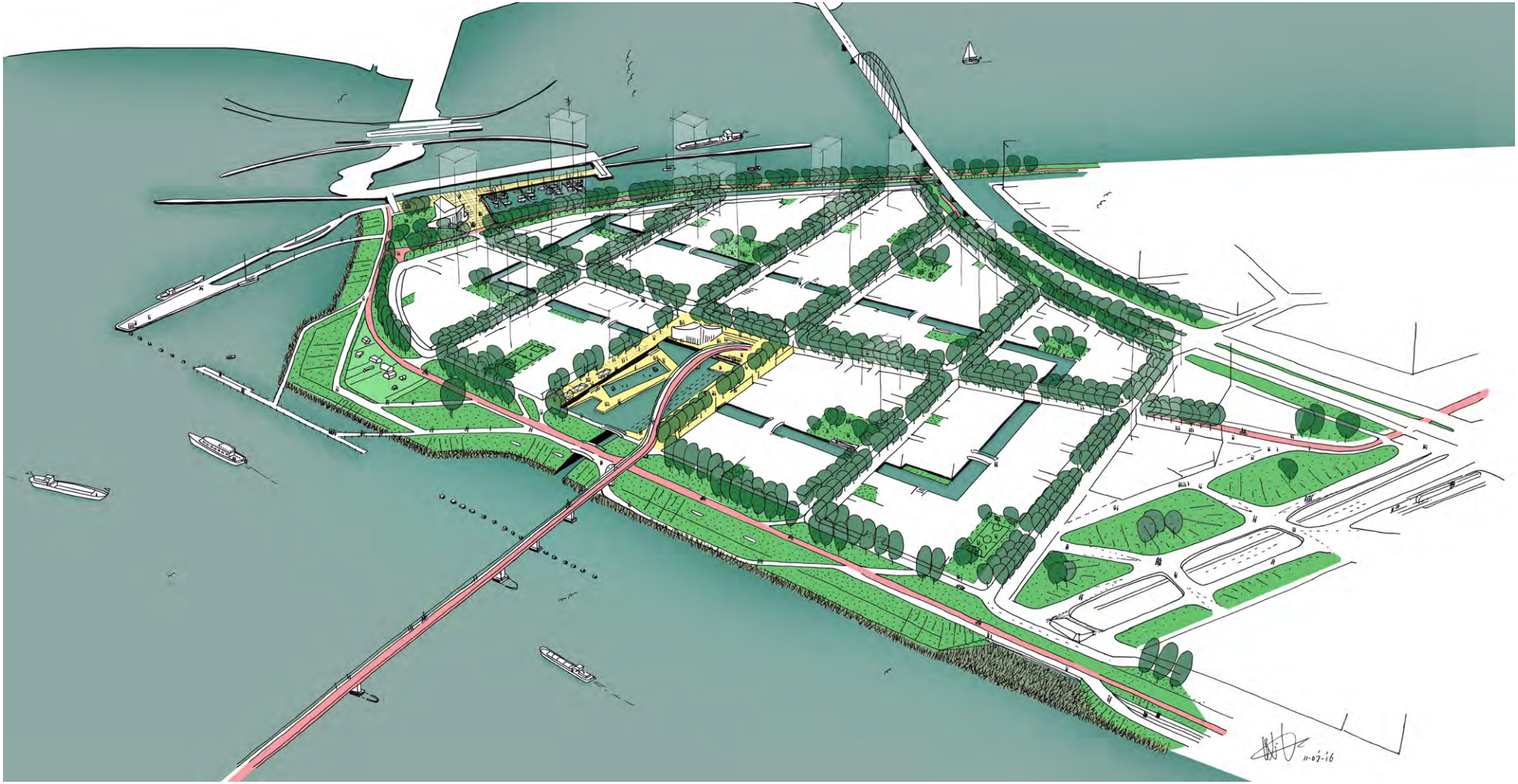
Openbare plantsoenen (schematisch)

bruto groen*	**ca. 9 ha.**
netto groen**	ca. 2.9 ha.
waarvan plantsoenen	ca. 1.5 ha.
totaal groen / woning	**ca. 16.5 m²**
netto groen / woning	ca. 5.3 m²
plantsoenen / woning	ca. 2.7 m²

* inclusief Sluispark, Piet Hein Park en deel dijken

** Plantsoenen en binnenzijde dijken

Cijfermatigheden groengebruik Sluisbuurt



Sfeerbeeld bomen en groen in de Sluisbuurt

Bomen
Het aanplanten van bomen heeft niet alleen ruimtelijke- en belevingswaarde, maar is ook belangrijk voor de luchtkwaliteit en verkoeling in de zomer. In totaal worden in de Sluisbuurt ongeveer 900 bomen worden geplant.
Een voorlopig voorstel voor boomsoorten is:

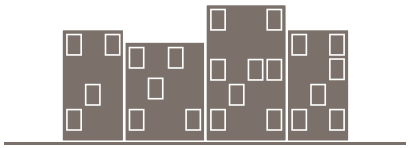
- Hoogstraat: Amsterdamse iepen, die benadrukken dat deze straat onderdeel is van de stad Amsterdam;
- Dwarsstraten: nader te bepalen boomsoorten, eventueel thematisch per straat;
- Dijkzone: voornamelijk essen, voortbordurend op de dijk van de Sportheldenbuurt. Een gedeeltelijke ophoging van de grond (in de zuidelijke helft van de westelijke dijk) met circa 0,3 tot 0,5 meter zou daarvoor voldoende worteldiepte moeten bieden. Aanplanting van bomen in de dijkzone geschied in overleg met de dijkbeheerder;
- Piet Heinpark: bomen van bijzonder ecologische waarde, zoals de grauwe/witte abeel en de esp. Het plantplan moet nog exact worden bepaald, in verband met de tunnelbuizen en het tracé van kabels en leidingen;
- Zuiderzeeweg: grauwe abelen, voortbouwend op reeds staande bomen;
- Sluispark: zwarte populier.

De keuze van de boomsoorten zal in het VO ontwerp Openbare Ruimte definitief worden gemaakt.

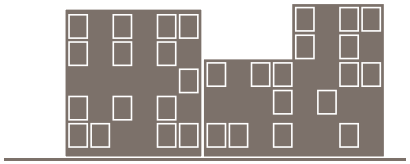


Voorstel bomenplan Sluisbuurt

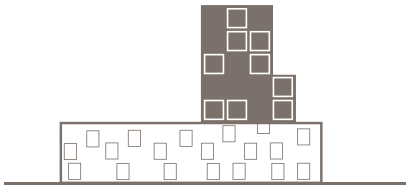
1. Hoogstraat: Amsterdamse lep
2. Dwarsstraten: diverse boomsoorten
3. Dijkzone: es
4. Zuiderzeeweg: grauwe abeel
5. Sluispark: zwarte populier
6. Piet Heinpark: diverse boomsoorten



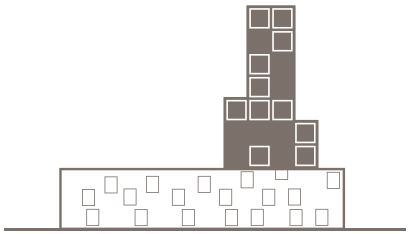
GRONDGEBONDEN
EN TOT 15 METER
550 woningen
10% van totaal



APPARTEMENTEN
TOT 20 METER
3.575 woningen
60% van totaal

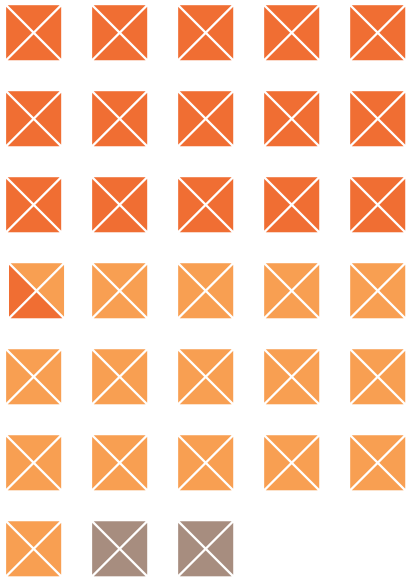


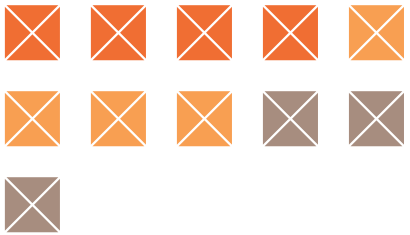
TORENS
TOT 80 METER
825 woningen
20% van totaal



TORENS
TOT 125 METER
550 woningen
10% van totaal









100 woningen

sociale huur

midden segment

duur segment

totaal aantal woningen
Sluisbuurt: max. 5.500

Indicatie van de verdeling van het woonprogramma naar type, hoogte en segment

3.2. PROGRAMMA

De Sluisbuurt heeft een fors bouwprogramma van een binnenstedelijke intensiteit. De hoge dichtheid (ca. 200 woningen per hectare) die hiermee gepaard gaat, geeft een ruim draagvlak voor dagelijkse en bijzondere voorzieningen, en dat vergroot de aantrekkelijkheid van het gebied. Stevige bebouwing en hoogbouw vereist een verregaande 'dienstbaarheid aan de straat'.
Er wordt dan ook veel aandacht besteed aan de stad op ooghoogte: mooie, hoge, veranderbare plinten. Maar ondanks stevige volumes blijft de 'korrel' van kavels klein. Dat vergroot de kansen op variatie en verandering, en biedt ook kansen voor verschillende typen ontwikkelaars.

Wonen
Het programma voor wonen is maximaal ca. 500.000 m² bvo, waarvan 40% sociale huur en 60% vrije sector. De Sluisbuurt is interessant voor bijna alle doelgroepen die stedelijk willen wonen. Belangrijk is de juiste stedelijke sfeer, met bijbehorende voorzieningen en een gevarieerde woningvoorraad variërend van sociale huur voor gezinnen tot studio's voor alleenstaanden, van middeldure (huur) woningen voor jonge stellen tot luxe huur- of koopappartementen.
Studenten en jongeren zullen hier graag willen wonen. Adaptieve studenten-/jongerenwoningen kunnen later, indien gewenst, opgewaardeerd en samengevoegd worden tot starterswoningen of reguliere huur-woningen. Hierbij is het van belang dat er buiten-ruimte aanwezig is of gemakkelijk toegevoegd kan worden. Het creëren van bouwblokken voor collectieve opdrachtgevers (groepen) is kansrijk. In de Sluisbuurt is er ook ruimte voor innovatieve woonconcepten en kleinschalige bedrijvigheid in de vorm van tijdelijke experimenten of pilots.
Stadsbreed dreigt op elke nieuwbouwlocatie steeds weer een hard contrast te ontstaan tussen enerzijds sociale huur en anderzijds het dure segment. Daarom wordt in de Sluisbuurt uitdrukkelijk gestreefd naar een goede sociale balans, met aandacht voor huurders en kopers die juist iets zoeken in het middensegment. Om te borgen dat er voldoende middensegment gerealiseerd wordt en beschikbaar blijft, zullen bij de uitgifte voorwaarden worden gesteld ten aanzien van de maximale huren en de periode waarna huurwoningen verkocht mogen worden (het zogenaamde 'uitponden'). Daarbij zal de gemeente met haar grondprijzen ook rekening houden met de wens om grotere middensegment huurwoningen te realiseren in de Sluisbuurt.
De gekozen kleinschalige verkavelingsstructuur per bouwcluster maakt het mogelijk dat verschillende woonsegmenten fijnmazig worden gemengd. Op deze manier worden verschillende doelgroepen bij elkaar gebracht, passend bij een gezonde stedelijke omgeving.

Werken
De Sluisbuurt leent zich goed voor het mix-type woonwerkwijk. Dit type woonwerkwijk wordt gekarakteriseerd met een flexibiliteit in de (non-residentiële) functies, wat de economische vitaliteit en diversiteit in de wijk ten goede komt, zowel voor de zichtbare als niet-zichtbare, kleinschalige bedrijvigheid (zzp'ers en Home Based Businesses) van maximaal 500 m². Door uitwisselbaarheid van (non-residentiële) functies toe te staan ontstaat er een economisch levendige wijk waar naast het aantal gevestigde bedrijven ook met name het aantal start-ups hoger ligt dan in woonwijken waar dit niet het geval is.
Er moet voldoende ruimte beschikbaar zijn voor ondernemers om zich te vestigen in de Sluisbuurt. Niet alleen aan huis maar ook in de vorm van ontmoetingsplekken en werklocaties.
Om de Sluisbuurt tot een economisch dynamische en vitale wijk te maken, is het belangrijk om niet alle zichtbare bedrijvigheid op één locatie binnen de wijk te concentreren maar juist langs meerdere assen (niet alleen de Hoogstraat, maar ook de dwarsstraten) zodat dit kan doordruppelen naar de rest van de wijk. Dit bevordert naast het aantal bedrijven dat zich in de wijk vestigt ook het aantal start-ups dat in de wijk zal ontstaan.

De Sluisbuurt wordt ook wel aangewezen als een 'creatieve wijk' ('Ruimte voor de Economie van Morgen', concept mei/juni 2017). Creatieve wijken zijn woonwerkwijken die door menging met zelfstandige kantoorruimtes voorzien in de behoefte aan informeel stedelijk werkmilieu, en daarbij programmatisch aansluiten op het bestaande centrummilieu binnen de ring A10. Hier is ruimte voor kleinschalige kantoorruimte in het wonen, maar ook voor grote bedrijfsverzamelgebouwen die interactie versterken. Op dit moment zijn de huidige verbindingen met het Centrum en de rest van de stad niet optimaal. Wanneer de bereikbaarheid voor fiets en openbaar vervoer worden verbeterd, is in een latere fase een betere menging met kleinschalige kantoorruimte mogelijk; ook om de creatieve sector in de wijk een goede kans te geven. Hierbij is het van belang dat er voldoende beschikbare woningen voor de creatieve klasse moeten komen in de wijk. Deze werknemers verdienen namelijk teveel voor de sociale huursector, maar te weinig om op de vrije markt een geschikte, betaalbare woning te vinden.



Sfeerbeeld: concentratie aan voorzieningen in de Hoogstraat

Voorzieningen
Het programma voor niet-wonen is maximaal 100.000 m² bvo. In het maximale programma zullen er naar verwachting, naast de hogeschool Inholland, vier tot vijf onderwijslocaties nodig zijn. Scholen worden bij voorkeur geïntegreerd in het stedelijk weefsel en gecombineerd met andere buurtvoorzieningen om continue levendigheid op deze plekken te bevorderen.
Buurtoverstijgende voorzieningen, zoals een bioscoop of een museum, geven het gebied extra identiteit en cachet, en versterken de positie van de Sluisbuurt op de woningmarkt. Er zijn plekken in het gebied die specifieke kansen bieden voor niet-woonfuncties. Zo passen maatschappelijke buurtvoorzieningen goed in de intieme dwarsstraten, terwijl commerciële functies zich thuis voelen in de levendige Hoogstraat. De noordzijde van het Waterbassin (bezonning) en het Sluispark (uitzicht) zijn aantrekkelijke locaties voor horeca.



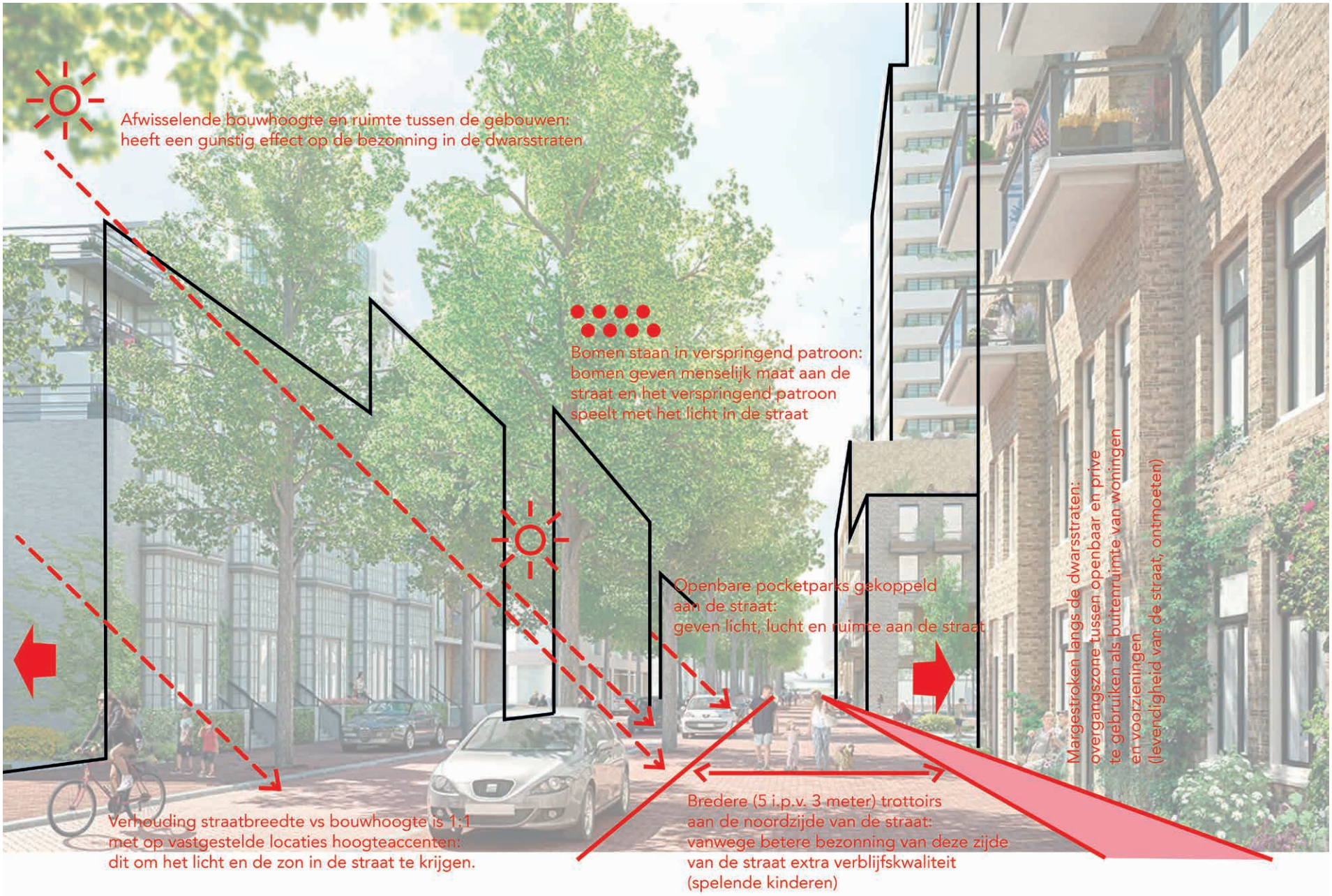
Sfeerbeeld: Hogeschool Inholland, Hoogstraat langs de fietsroute

Flexibiliteit
Voor de Sluisbuurt wordt niet alles direct vastgelegd in een gedetailleerd plan, maar worden bandbreedtes aangegeven voor toekomstige ontwikkeling. Een goede balans tussen regie en vrijheid wordt bevorderd door heldere lange termijn ambities, een strak gedefinieerde openbare ruimte, en spelregels op clusterniveau.

Bandbreedte
De ambitie is om een hoogstedelijk programma te creëren, maar met een marge in het programma. Het plan gaat uit van de maximale ambitie: circa 5.500 woningen met bijbehorende voorzieningen, met een ondergrens van minimaal 3.500 woningen. Het koersen op de maximale ambitie lijkt vooralsnog gerechtvaardigd, met de bijzondere potentie van deze locatie en de behoefte aan een nieuw type woonmilieu in de stad. De hoofdstructuur in het ruimtelijk ontwerp kan zowel het lage als het hoge programma aan. Bij het lage programma wordt het behoud van stedelijke wanden en plinten aan de Hoogstraat en in de dwarsstraten wel meer een uitdaging.

Plintfuncties
Daarnaast zijn er hoge plinten voor aanpasbaarheid van de begane grond (en nog hogere plinten langs de Hoogstraat) die anticiperen op de gebruiksdynamiek in het gebied. Dit is belangrijk voor de toekomstige ontwikkeling van niet-woonfuncties en flexibiliteit van invulling in de loop van de tijd. Ook op de hogere etages wordt gestreefd naar menging met niet-woonfuncties. Een hogere verdiepingshoogte in de torens zou hier kunnen zorgen voor bijzondere werkfuncties of collectieve (commerciële) voorzieningen, zoals rooftopbars/-restaurants.Het is van belang dat de plinten al vanaf het begin gevuld zijn en er geen sprake is van leegstand. Om dit te stimuleren wordt gerekend met een lagere grondwaarde en worden met de beleggers afspraken gemaakt over lagere of ingroeihuren. Ook wordt ruimte geboden aan tijdelijke functies, die in tweede instantie definitief in de plinten een plek kunnen krijgen.

Nader te bepalen programma
Ten slotte is in totaal is 10% van het uitgeefbare terrein (binnen het maximale programma) nader te bepalen, naar behoefte vanuit bewoners/gebruikers, vraag vanuit de markt en initiatieven in de stad. Hier is ruimte voor experiment en innovatie als integraal onderdeel van het plan: zowel in gebouwde vorm als open ruimte. De invulling (nog vrij in het Stedenbouwkundig Plan) is divers en kan variëren van speelplek en (educatieve) moes-/kweektuin tot tijdelijke parkeergarage, bijzonder woonprogramma of commerciële voorzieningen. Betrokkenen zouden periodiek bij elkaar kunnen komen om de invulling van deze ruimtes continu te herzien.
Afhankelijk van de marktontwikkeling kunnen plekken later worden ingevuld en kunnen tijdelijke succesverhalen een permanente plek krijgen in de Sluisbuurt. Van belang hierbij is tijdens de bouw, maar ook als de buurt volledig ontwikkeld is, het kunnen opvangen van de continue dynamiek van de buurt: 'ademruimte' in het plan. Dit draagt bij aan een toekomstbestendig plan voor de Sluisbuurt.



Spelregels ten behoeve van een aangenaam verblijfsklimaat op straat; middelhoogbouw, tot 20 meter, vanuit de straten

3.3. BEBOUWING: BLOKKEN EN TORENS

Het stedenbouwkundig weefsel biedt goede mogelijkheden om de Sluisbuurt in zeer hoge dichtheden te ontwikkelen, met behoud van diversiteit, groen en ruimtelijke kwaliteit. De Hoogstraat en de dwarsstraten vormen de het vaste kader van het weefsel, waarbinnen een grote variatie aan bouwvormen mogelijk is.

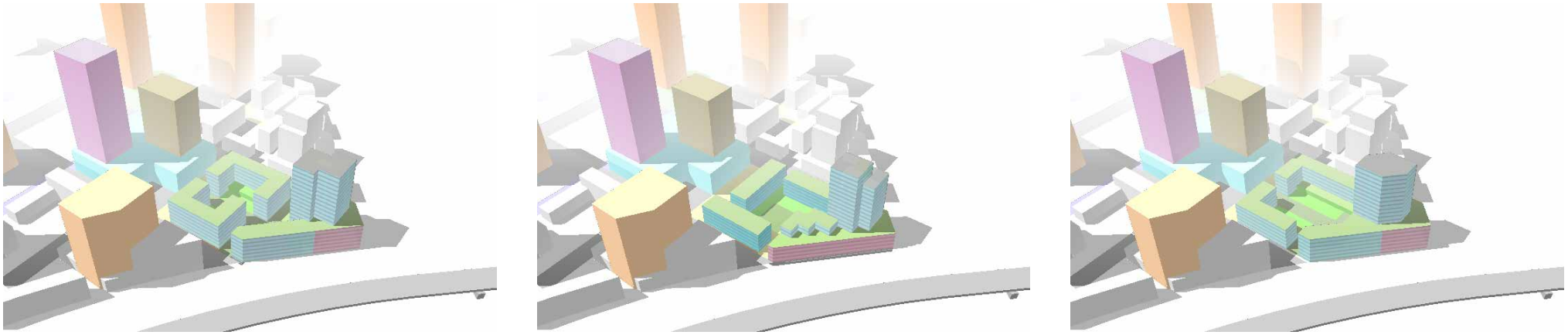
Stedelijk weefsel

De maatvoering van de bouwvelden tussen de dwarsstraten maken een gevarieerde ontwikkeling mogelijk. Deze bouwvelden bieden genoeg flexibiliteit om verschillende soorten blokken en kavels te definiëren, met in 'ontwikkelkorrels' van uiteenlopende grootte en diverse vormen tussen gesloten en open bouwblok in. Zo wordt de gewenste stedelijke diversiteit in bebouwing gewaarborgd.

Hoge torens hebben bijvoorbeeld bouwenveloppen van circa 30.000 m² bvo, maar in hetzelfde cluster kunnen ook middelgrote en kleinere ontwikkelingen plaatsvinden vanaf circa 2.000m² bvo (ca. 20-25 woningen). Het stedelijk weefsel van de Sluisbuurt faciliteert een dichtheid vergelijkbaar met Westerdok in Amsterdam, namelijk tot circa 200 woningen per hectare. De dichtheid van Borneo-Sporenburg is de helft van wat er in de Sluisbuurt kan worden gerealiseerd. Torens hebben brede basis met ruimte voor (fiets-)parkeren op de eigen kavel en niet-woonfuncties in de plint.



Concept voor eenheid binnen het woonmilieu, met integratie van hoogbouw, en voorzieningen (paars) in de plinten en toppen van hogere torens



Mogelijke voorbeelduitwerkingen met (half) gesloten bouwblokken met hoogteaccent(en) en binnenterrein(en)



Mogelijke voorbeelduitwerkingen: diversiteit op clusterniveau

Diversiteit als voorwaarde
De Sluisbuurt kenmerkt zich om te beginnen door een stedelijke 'basis' van middelhoge woningbouw aan levendige straten en hoogwaardige groene ruimten. Daar bovenop is er de hoogbouw, als integraal onderdeel van het woonmilieu, die soms hoog boven de basis uit torent, met een weids uitzicht over stad en water:

- **Basis**: de basisbebouwing, de "stratenstad", is maximaal 20 meter hoog, en langs de Hoogstraat en N-O rand accenten van maximaal 30 meter hoog. Hogere en lagere bebouwing vormen samen een blok, met verschillende woontypologieën.

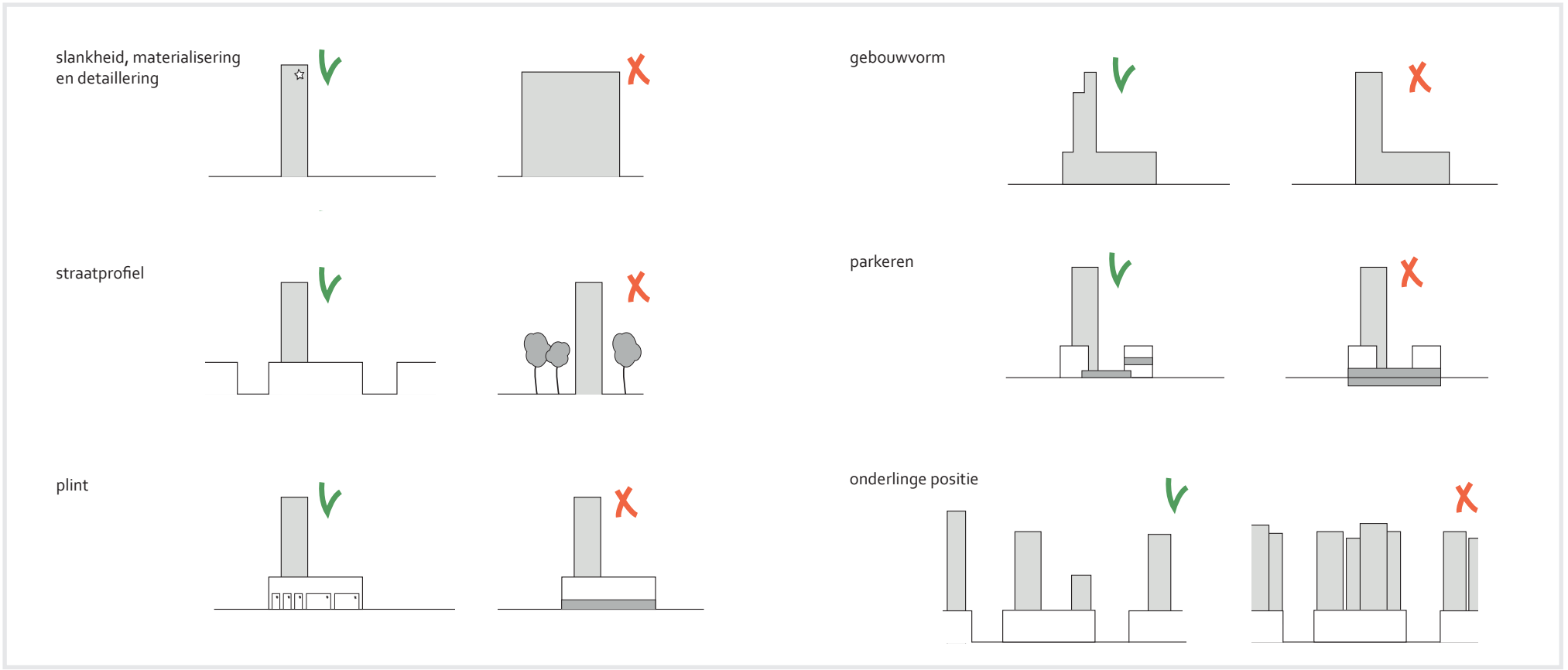
- **Torens:** de torens, de "verticale stad", zijn integraal onderdeel van het weefsel, geen losse accenten of solitairen in het groen. Er wordt aandacht besteed aan de overgang tussen hoogbouw en de openbare ruimte.

- **Plinten:** zijn minimaal 3,5 meter hoog, zelfs hoger in de Hoogstraat. Voor werkruimtes is een dubbele hoogte wenselijk. Daardoor is de begane grond flexibel in het gebruik, ook voor commerciële- en maatschappelijke voorzieningen. Dat bevordert de sociale veiligheid en levendigheid in de straat. Fietsenstallingen en bergingen zijn geïntegreerd in de onderste lagen van de bebouwing.

- **Voorzieningen:** zitten vaak in de plint (vooral in de Hoogstraat) maar kunnen ook op hogere verdiepingen zitten. Op deze manier wordt er ook 'in de hoogte stad gemaakt', inclusief de bijbehorende voorzieningen (o.a. rooftop bar, speeltuin etc.).

  Scholen krijgen kavels grenzend aan plantsoenen in de verschillende deelgebieden van de Sluisbuurt. De overige groenruimte kan op diverse vormen geïntegreerd zijn in het blok: groene daken, gevels, (gemeenschappelijke) tuinen en pocketparks. Deze ruimte biedt niet alleen intimiteit, rust, bescherming en kijkgroen, maar kan ook van ecologische meerwaarde zijn en bijdragen aan de Rainproof-ambitie.

De potentie en rijkdom van het stedenbouwkundig concept komt voort uit de hoge dichtheid en de ruimtelijke diversiteit. Het streven is om in elk bouwcluster een breed aanbod van korrelgrootten, blokken en bouwtypologieën te bereiken. Daardoor ontstaat een gemengde wijk en een gevarieerd stedelijk beeld. Die variatie maakt het ook mogelijk om, bij een veranderende markt, het programma aan te passen.



Uitgangspunten voor de inpassing van torens in de Sluisbuurt

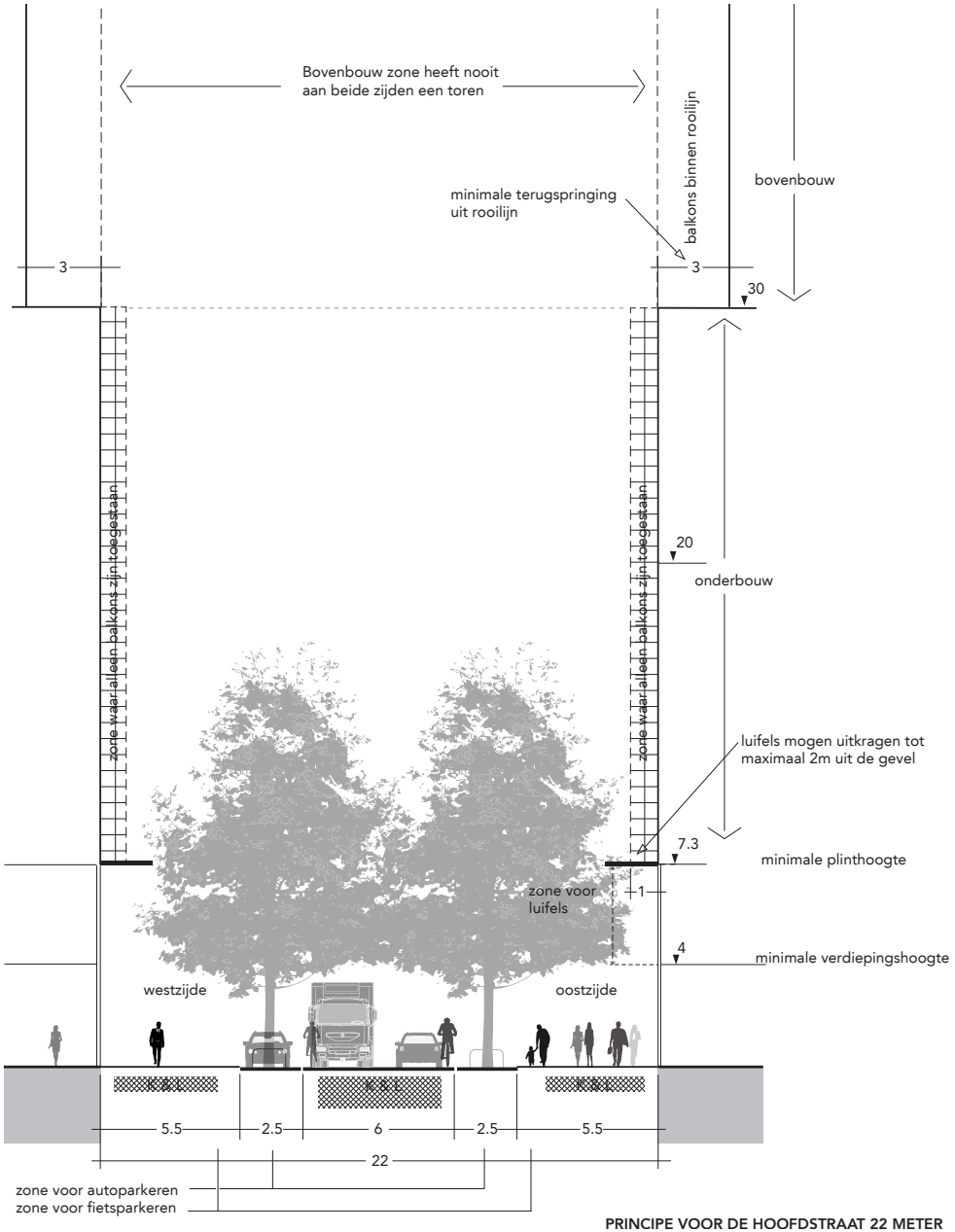
Uitzicht en transparantie - woontorens
In het ontwerp staan twaalf torens met bouwhoogtes tussen 40 en maximaal 80 meter en vijf torens met bouwhoogtes tussen 80 en maximaal 125 meter.
Om redenen van uitzicht, silhouet en nabijheid van openbaar vervoer staan de hoogste torens bij de sluizen en staan er ook torens bij de halte van de IJtram.
De identiteit van de Sluisbuurt wordt mede bepaald door het omringende water, maar andersom draagt de Sluisbuurt ook bij aan het 'Waterfront' van Amsterdam, met een nieuw stedelijk silhouet.

De differentiatie van bouwhoogtes in de Sluisbuurt is bepalend voor dit silhouet. Het architectonische beeld is er één van slanke torens met een uiteenlopende architectuur, en daaronder straatwanden van gemiddeld zes lagen, gelegen aan compacte groene hoven, speelplekken en buurtvoorzieningen.
Bij de positionering van de torens is zorgvuldig gekeken naar de ruimtelijke beleving:

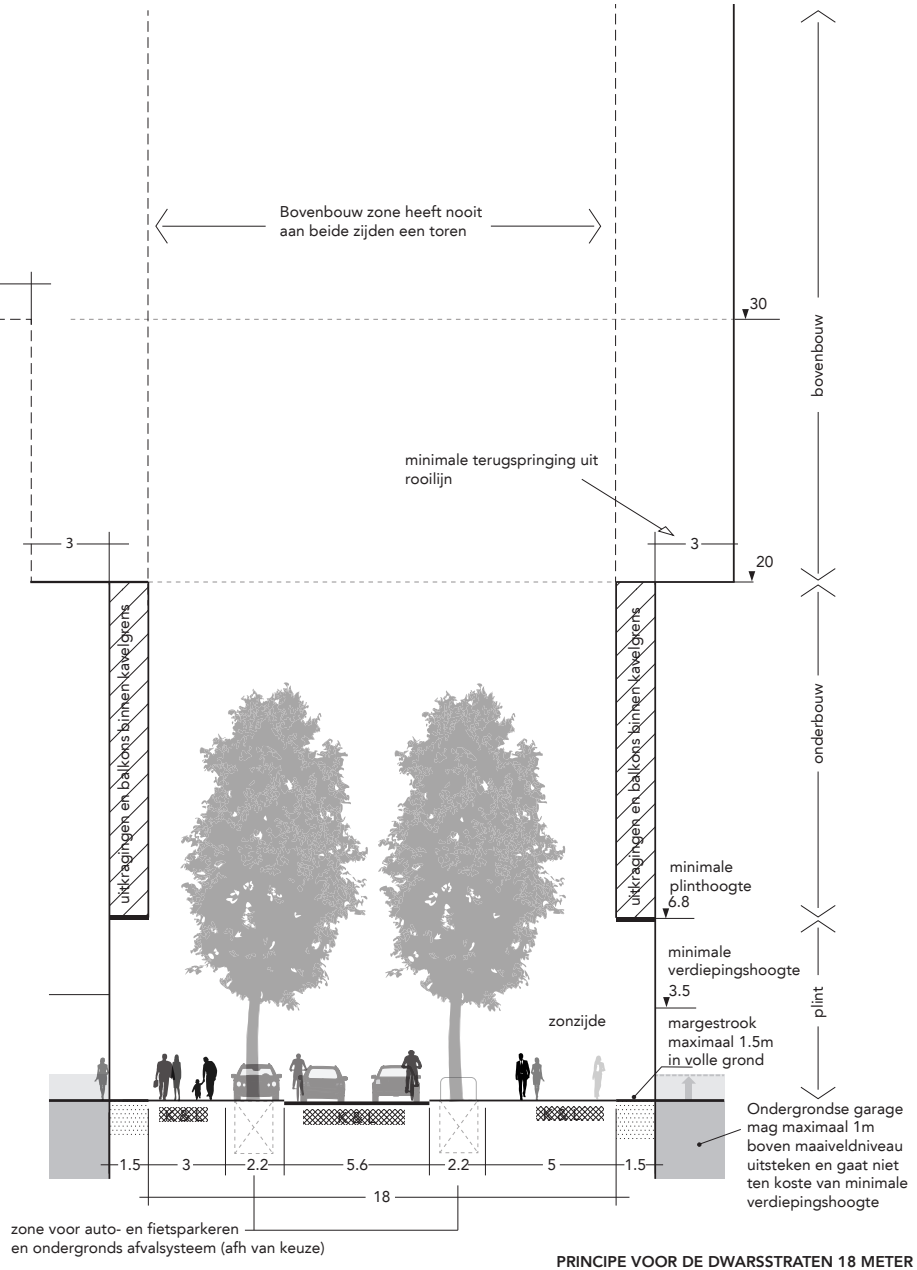
- De hoogste torens zijn noordelijk geplaatst ten behoeve van bezonning in het gebied.
  Het noordelijk deel van de Sluisbuurt is tevens het meest zichtbare deel vanaf het IJ;
- De hoogste torens zijn vervolgens midden in het gebied geplaatst, met aflopende bouwhoogte richting de oevers voor optimale benutting van het uitzicht in het gebied;
- De torens worden alternerend geplaatst, met voldoende afstand tot elkaar, zodat zicht en zonlicht optimaal worden benut; een transparant silhouet is hier een gevolg van;
- Gekozen is voor smalle torens, met een footprint van ca. 500-700 m² bvo, die tevens 'verjongen' (slanker worden in de hoogte). Dit versterkt de transparantie;
- Elke toren staat op een 'podium', een wat breder voetstuk, en ligt iets terug ten opzichte van deze basisbebouwing aan de rooilijn. Dit vermindert windhinder op straat en aanwezigheid van torens in het straatbeeld.



Positionering hoogbouw zoekgebieden t.b.v. uitzicht, transparantie en bezonning; hoogteaccent richting de kop.



PRINCIPE VOOR DE HOOFDSTRAAT 22 METER



PRINCIPE VOOR DE DWARSSTRATEN 18 METER

Principes voor aansluiting op de openbare ruimte

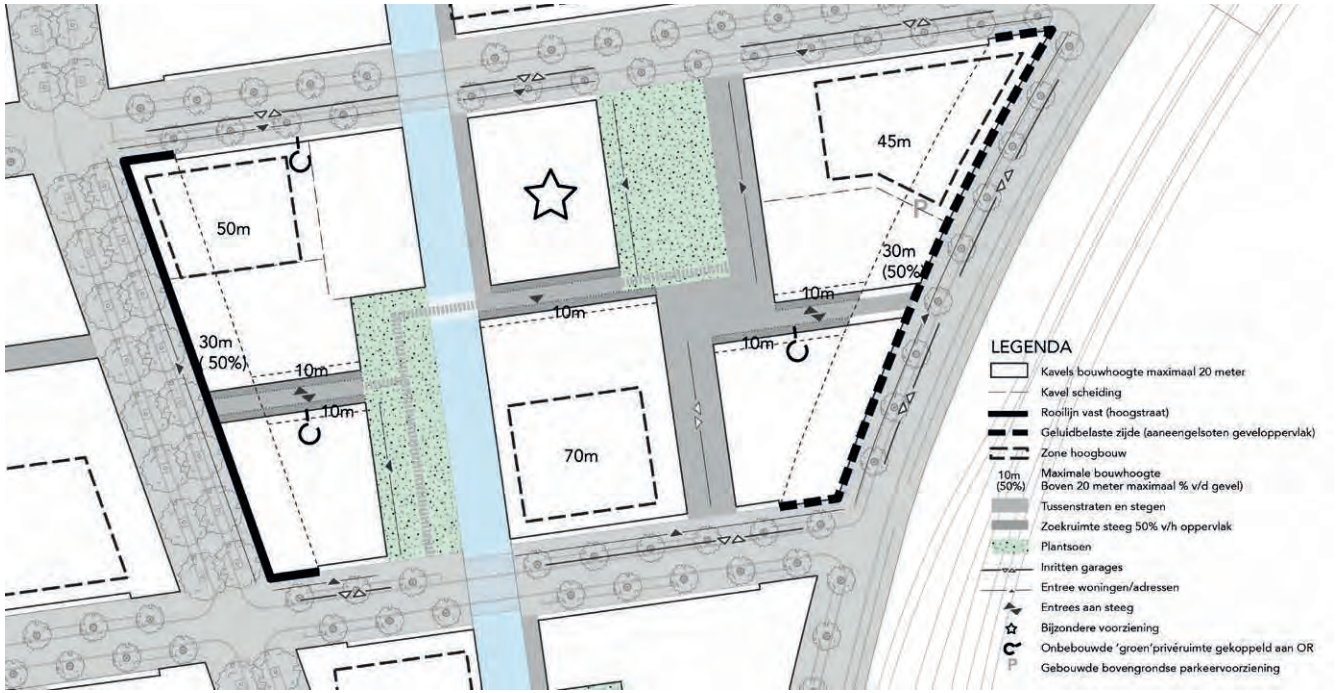
Richtlijnen voor uitwerking
Het Stedenbouwkundig Plan voor de Sluisbuurt bestaat uit tien bouwclusters (ook wel 'bouwvelden' genoemd). Elk cluster heeft twee tot drie bouwblokken die op hun beurt weer uit meerdere uitgeefbare bouwkavels bestaan. In elk cluster zit openbare ruimte die per fase uitgewerkt wordt. De openbare ruimte op de clusters kan bestaan uit plantsoenen, doorsteken, langzaam verkeersroutes en een openbare wandelroute langs het water. Voor de kavels op de clusters stelt de gemeente bouwenveloppen op, waarin onder meer randvoorwaarden staan voor de uitwerking van een kavel, inclusief ruimtelijke eisen, programma en beeldkwaliteit. Deze kaders waarborgen de kwaliteit van het gebied en zijn dan ook input voor en aanvullend op het bestemmingsplan

Algemene randvoorwaarden
Voor alle clusters gelden de volgende algemene randvoorwaarden:

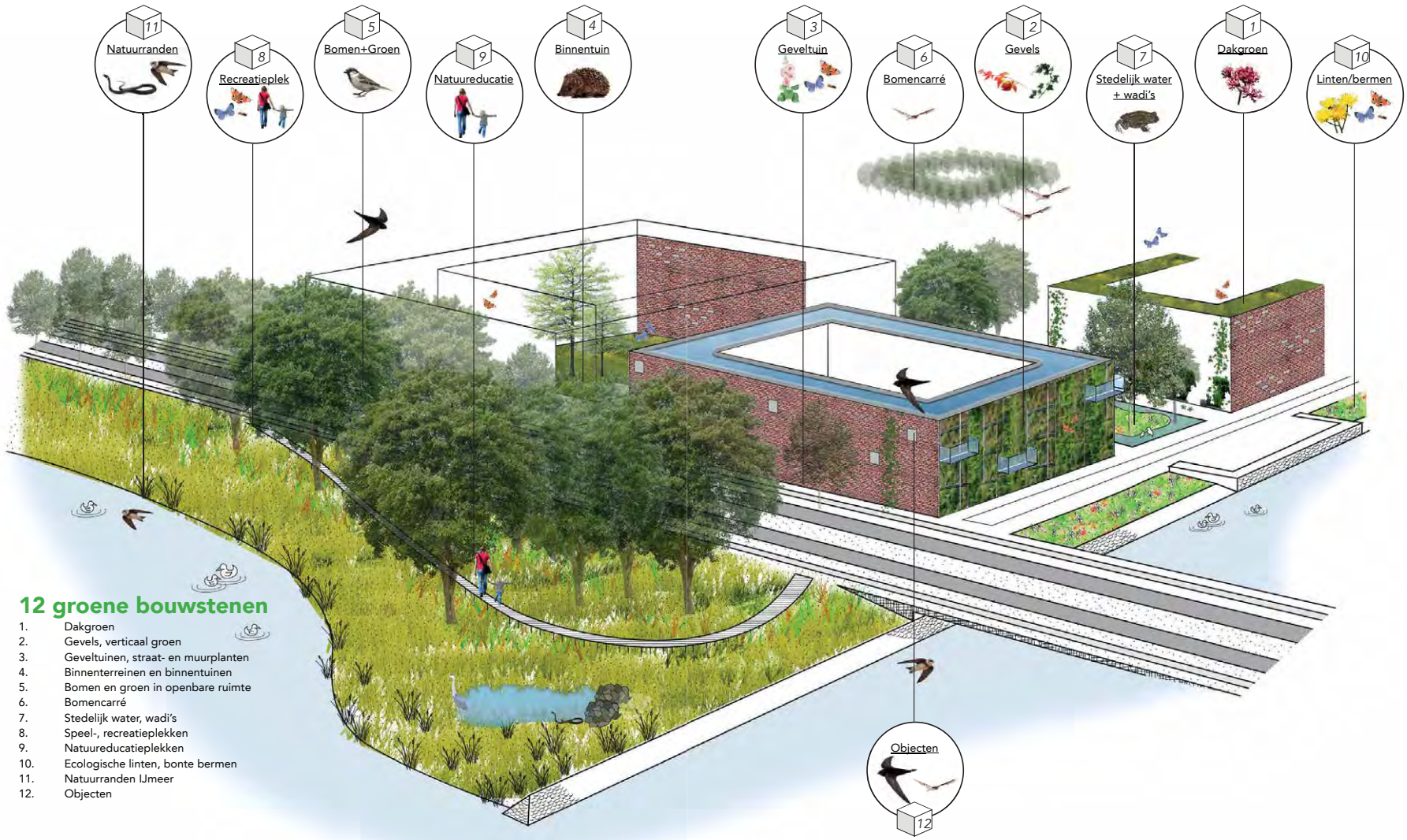
- Langs de hoogstraat aaneengesloten bebouwing in de rooilijn;
- De informele langzaam verkeersroutes in de clusters zijn altijd autovrij, behalve als er een inrit p-garage ontsloten moet worden of het voor nood- en hulpdiensten noodzakelijk is;
- De hoeken van de hoogstraat met de dwarsstraten zijn cruciaal voor de beleving op straat. Deze dienen te worden bebouwd langs de rooilijn en hebben publieke plinten;
- Langs de zuidoostelijke rand van het gebied dient de gevelwand aaneengesloten zijn, in verband met geluidshinder van de Zuiderzeeweg en de IJburglaan;
- Maximale bouwhoogten zullen per kavel worden aangegeven voor optimale bezonning van de openbare ruimte;
- Maximale hoogte van de torens wordt in de plankaart aangegeven.



Clusterverdeling in de Sluisbuurt



Voorbeelduitwerking van een bouwenvelop, hoofdprincipes op clusterniveau



Ten behoeve van een natuurinclusieve buurt zullen bouwstenen opgesteld worden, vergelijkbaar met het product voor de ontwikkelingen op Centrumeiland 2016

Specifieke randvoorwaarden
- uit te werken in de bouwenveloppen
In de volgende planfase wordt de openbare ruimte van clusters, dwarsstraten, doorsteken, waterlopen en plantsoenen verder uitgewerkt. Vanuit die uitwerking kunnen locatiespecifieke randvoorwaarden worden gesteld voor de betreffende bouwenveloppen, zoals:

- Maximale bouwhoogte
- Regels voor de hoogbouw (torens)
- Minimaal en maximaal programma
- Bijzondere voorzieningen of sociale projecten
- Maximaal aantal parkeerplaatsen
- Regels voor fietsenstallingen en bergingen
- Aansluiting met de openbare ruimte
- Energievoorziening en duurzame energie
- Groene gevels en daken
- Randvoorwaarden m.b.t. kabels en leidingen



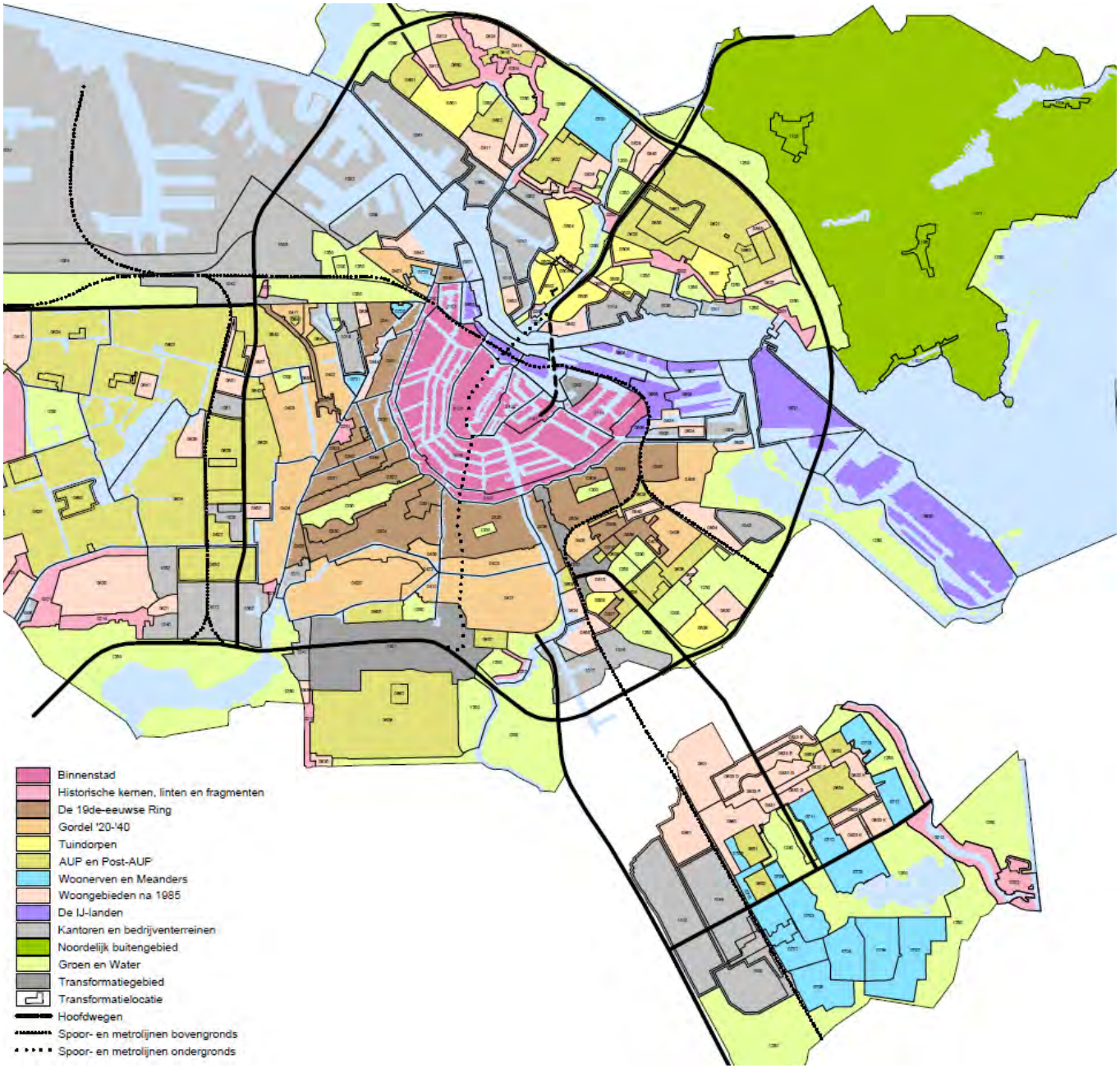
Voorbeeld van nestkas ingemetseld (natuurinclusief bouwen)

Natuurinclusief bouwen: water en groen
Gezien de hoge bebouwingsdichtheid is een groene inrichting van groot belang voor het woonklimaat van het gebied. Ook in het belang van de rainproof ambitie van het gebied is dit een pré.
Kansen kunnen met name gezocht worden in daktuinen, groene openbare ruimtes en tuinen. Als minimaal 30% van het dakoppervlak tot 20 meter beplant wordt, heeft dit grote invloed op de afdrachtvertragende werking, maar ook de gewenste beeldkwaliteit vanaf de straat: zowel sedumdaken als hoger opgaande beplanting. Hierbij moet niet alleen worden gedacht aan het maximaliseren van het oppervlak, maar ook gekeken worden naar het soort beplanting. Sedumdaken hebben een flink lager waterbergende werking en een lagere kwaliteit in uitstraling dan een daktuin met hoger opgaande beplanting. Bij het bouwen dient er vooraf rekening gehouden te worden met een minimale gronddekking op deze locaties.

Groene openbare ruimtes kunnen voor een nog groter deel bijdragen aan de leefbaarheid van de buurt, door ze groen in te richten. Op deze plekken kunnen bomen het verblijfsklimaat verbeteren en bijdragen aan de verlaagde waterafdracht van de kavel.
In de bouwplannen dient nadrukkelijk aandacht te zijn voor aanleg, beheer en onderhoud van het groen op openbaar en uitgeefbaar terrein. Dit met het oog op het behoud van een hoogwaardige uitstraling van het gebouw en gebied. Tot slot kan verticaalgroen zoals gevelbeplanting van grote waarde zijn voor de uitstraling van een straat.

Naast groene maatregelen ten behoeve van tijdelijke wateropslag en/of vertraagde waterafdracht, wordt ook gevraagd om aanvullende maatregelen voor 'waterneutrale bouwenveloppen' om aan de ambitie te voldoen. Volgens het programma Rainproof impliceert dit onder andere een hoge plaatsing van technisch/elektrische installaties en vitale infrastructuur en een vertraagde waterafdracht via een geknepen afvoer, afgevoerd naar een hemelwaterriolering met een maximaal debiet van 0,9 mm/uur (2,5l/s/ha)

Hoe paradoxaal het ook klinkt, bij de realisatie van nieuwbouw bestaan er veel kansen voor de vergroting van de biodiversiteit van Amsterdam. Nestkasten voor vogels (zie referentiebeeld hieronder) en verblijfplaatsen voor vleermuizen kunnen zichtbaar, maar ook vrijwel onzichtbaar worden toegepast in de gevels. Ook deze voorzieningen maken onderdeel uit van het natuurinclusief bouwen.



Fragment uit De schoonheid van Amsterdam - welstandsgebieden

3.4. WELSTANDSKADER EN STURING OP RUIMTELIJKE KWALITEIT

Het welstandskader van de Sluisbuurt is de Welstandsnota (De Schoonheid van Amsterdam 2016) Ruimtelijke Systeem 9 'De-IJlanden'.

Voor de Sluisbuurt is het bestaand Ruimtelijke Systeem IJlanden is van toepassing als basis. Enkele aanpassingen zijn noodzakelijk, met vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan / Investeringsbesluit.

- Welstandsniveau verhogen van welstandsvrij en gewoon naar bijzonder
- Toevoegen nieuw deelsysteem 0910

Het Beeldkwaliteitsplan voor de Sluisbuurt (zie uitgangspunen in bijlage XIII) is een nadere uitwerking waarmee transformatie en ontwikkelingen in het gebied specifiek worden gestuurd.

Ruimtelijk systeem: de IJ-landen

De IJ-landen is het ruimtelijk systeem, dat bestaat uit het verstedelijkt havengebied, het nieuwe eiland IJburg en het Zeeburgereiland. Het IJ is de verbindende factor. Dit systeem is het nieuwe gezicht van de stad aan het IJ. Kenmerkend aan dit jonge ruimtelijk systeem is het handhaven van de schiereilanden met kades en daartussen havenbekkens en in het vervolg daarvan de aanleg van nieuwe eilanden in het IJ-meer.
In de afgelopen decennia is deze zone getransformeerd van een barrière tussen de stad en het water in een hoog stedelijke reeks nieuwe woon- en werkgebieden met een afwisselend karakter, waarin stedenbouwkundig en architectonisch maatwerk is geleverd. De gebieden zijn intensief verkaveld in blokken en stroken met hoge dichtheid, die afhankelijk van positie en deelgebied bebouwd zijn met allerlei verschillende soorten en maten gebouwen. In het Ruimtelijk systeem worden de volgende deelgebieden onderscheiden:
Verstedelijkt havengebied (9a) en IJ- en Zeeburg (9b). Met de Sluisbuurt zal een derde deelsysteem aan de Nota worden toegevoegd. In de beschrijvingen en criteria zijn twee gebiedstypen onderscheiden.

(9a) Verstedelijkt havengebied

Het verstedelijkt havengebied is een zone van schiereilanden en kades, waar de teruglopende havenactiviteit is vervangen door woon- en werkbebouwing. Kenmerkend zijn zorgvuldig samengestelde stedenbouwkundige plannen met experimentele verkavelingen en architectonisch hoogstaande gebouwen van verschillende maat en schaal, die naar het water op verschillende manieren een nieuw front vormen. Het Centraal Station is een bijzonder gebouw in dit ruimtelijk systeem.

(9b) IJ- en Zeeburg

De eilanden van IJ- en Zeeburg zijn gebieden die relatief recent in ontwikkeling zijn genomen. Ze sluiten mede met hun afwisselende bebouwing aan op het verstedelijkt havengebied, zonder tot een zelfde intensiteit te komen. Voor de Sluisbuurt wordt een nieuw deelsysteem aan de Nota toegevoegd: (9c) Sluisbuurt - Gebied 0910, Welstandsniveau: Bijzonder (sterk).

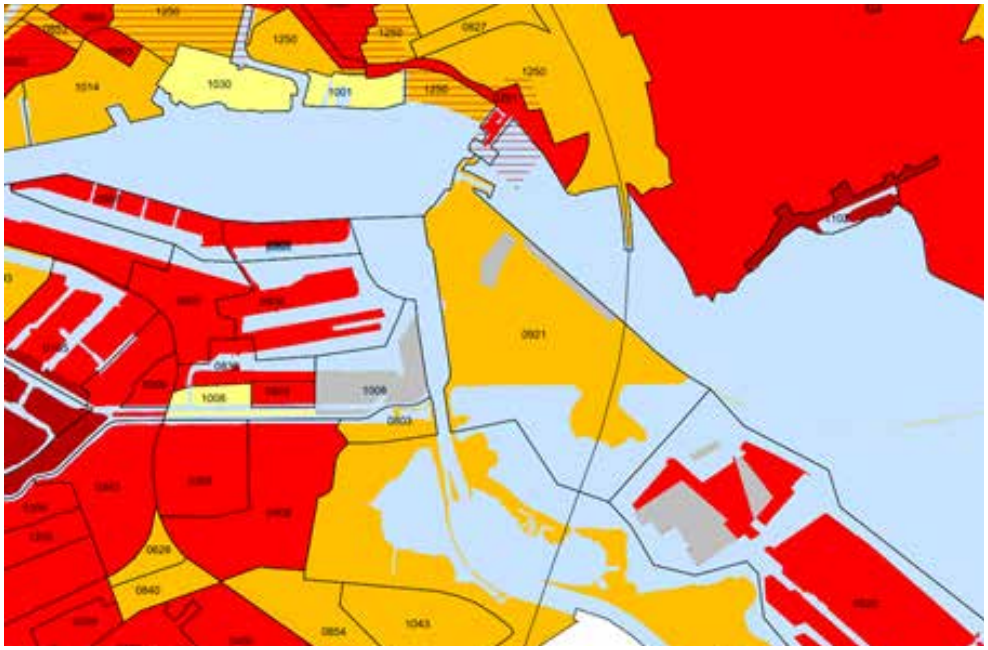
(9c) Stedelijk Waterfront

Uitgangspunten

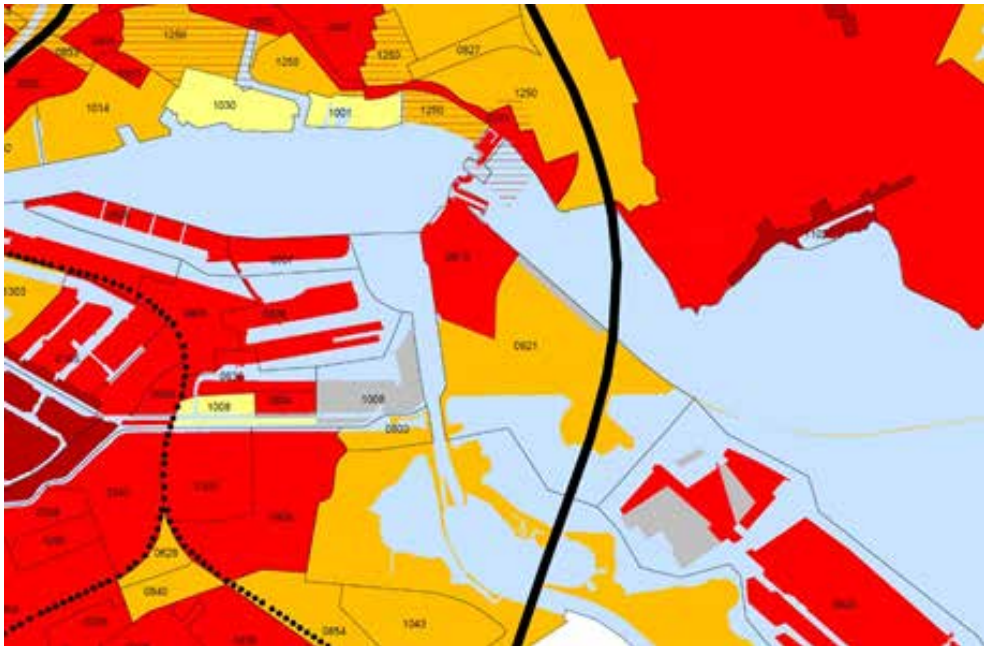
De Sluisbuurt wordt een stedelijk gebied met hoge dichtheid, hoog voorzieningenniveau en hoge ruimtelijke kwaliteit. Het sleutelwoord is diversiteit - in typologie woningen, type ontwikkelingen en korrelgrootte. Diversiteit wordt verder uitgebreid door keuze voor een combinatie van stadsblokken en torens tot maximaal 125 meter hoog.
Vanaf het binnen-IJ, de noordelijke oevers (o.a. Hamerstraatgebied) en het Oostelijk Havengebied is het nieuwe silhouet een belangrijke bijdrage aan de vormgeving van dit deel van de stad.
Het markeert de kruising van belangrijke waterwegen en geeft uitdrukking aan de schaalsprong die de stad maakt. Vanuit de omgeving, het metropolitane landschap, vormt het beeld de aankondiging van de stad. Door de hoogte van de bebouwing, aanwezig in de verte, fungeert het als baken voor fietsers en boten op routes in de omgeving: een nieuw element in het landschap.

Waardering en beoordeling

Diversiteit in typologieën moet leiden leiden tot verschillende architectuurprincipes en uitwerkingen. Eenheid wordt gezocht in de straatwanden, vooral in de plinten en in het spreiden van hoogbouw over het hele gebied. Diversiteit in architectuur van hoogbouw wordt juist gestimuleerd, met aandacht voor basisprincipes die voortvloeien uit zorgvuldige opbouw van het silhouet, samenhang en zichtbaar vanuit het landschap, de binnenstad en het IJ.
Levendig straatbeeld met actieve plinten, is uitgangspunt. Kwaliteit van de leefomgeving wordt geborgd door aandacht voor de aansluiting van gebouwen op maaiveld met open gevels, en door het programma (wonen en voorzieningen) te koppelen aan maaiveld.
Beoordeling is gericht op de samenhang binnen de stedenbouwkundige eenheden en het aanzien vanuit omringende gebieden. Zorgvuldigheid in inpassing en aandacht voor vormgeving van het silhouet is van belang, bijvoorbeeld als het gaat om zichtbaarheid vanuit de grachtengordel en het metropolitane landschap.



H uidig: Zeeburgereiland (0921) welstandsniveau gewoon en welstandsvrij



Nieuw: Sluisbuurt (0910) welstandsniveau bijzonder

Welstandsniveau: Bijzonder (sterk)
Bijzonder zijn gebieden waar van een ontwerp mag worden verwacht, dat het een bijdrage levert aan de kwaliteit van de omgeving en aan de kwaliteit van het bouwwerk op zichzelf. Dit zijn onder meer gebieden met groot belang voor het aanzien van de stad. Het bijzondere niveau is ook van toepassing op gebieden, die in transformatie zijn of in opbouw, en waar van de ontwerper/aanvrager grotere inspanning mag worden verwacht om de kwaliteit van het gebied te helpen opbouwen.

Bij de advisering zal onder meer worden aandacht geschonken aan behoud van samenhang in het afwisselende straatbeeld op niveau van architectonische uitwerking en in materiaal- en kleurgebruik.

Integrale ruimtelijke kwaliteit
Voor een effectieve sturing in een transformatiegebied is totale keten van kwaliteitsbegeleiding essentieel: Stedenbouwkundig plan – Bestemmingsplan - Welstandsnota - Beeldkwaliteitsplan – Tender (selectie eisen) – Beoordeling tender – Supervisie – Welstandstoetsing.

De regie van de integrale ruimtelijke kwaliteit wordt voor een groot deel bepaald in bouwenveloppen en randvoorwaarden in tenders voor gebouwen. Voor de Sluisbuurt maakt ruimtelijke kwaliteit, inclusief duurzaamheid een belangrijk criterium in tenders. Voor torens en andere beeldbepalende gebouwen zijn beeldkwaliteitseisen leidend in keuze van ontwerpen en ontwikkelaars. Beeldkwaliteit in de Sluisbuurt is van breder belang – torens van de Sluisbuurt zullen een nieuw gezicht van de stad aan het IJ vormen. Nieuwe typologie in hoge dichtheden vraagt om aanvullende eisen voor beeldkwaliteit.

Zowel beeldkwaliteit als programmatische invulling, met name van plinten, diversiteit in korrelgrootte en kwaliteit van plattegronden zijn daar onderdelen van. In de criteria voor tenders wordt sturing op juiste criteria voor architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit opgenomen. Architectonische kwaliteit, stedenbouwkundige inpassing, programmering van plinten, verblijfskwaliteit in de openbare ruimte en duurzaamheid zijn onderdelen van de integrale ruimtelijke kwaliteit.

Het Beeldkwaliteitsplan geeft nadere specifieke sturing aan, binnen de vastgestelde welstandcriteria voor de IJlanden. Dit Beeldkwaliteitsplan wordt samen met de criteria uit de Welstandsnota aan de tender toegevoegd en in ene volgend stadium door supervisie gebruikt voor planbegeleiding. Het Beeldkwaliteitsplan hoeft niet apart vastgesteld te worden omdat het binnen de welstandscriteria van de IJlanden past. Het Beeldkwaliteitsplan dient om in de bouw- en ontwikkelfase te sturen op kwaliteit en bevat de volgende elementen:

- Een beschrijving van ligging en gebiedsspecifieke, geografische kenmerken (Oranjesluizen, Zeeburgereiland, IJmeer, Stelling van Amsterdam);
- Een beschrijving van het gewenste eindbeeld (van groot naar klein);
- De middelen die kunnen worden ingezet om dit eindbeeld te bereiken/veilig te stellen;
- Concrete aanwijzingen/voorschriften t.a.v. de verhouding van gebouwen ten opzichte van de openbare ruimte, organisatie van functies;
- Groepering van volumes en materialisering met aandacht voor nieuwe silhouet aan het waterfront en ruimtelijke eenheid van de wijk.

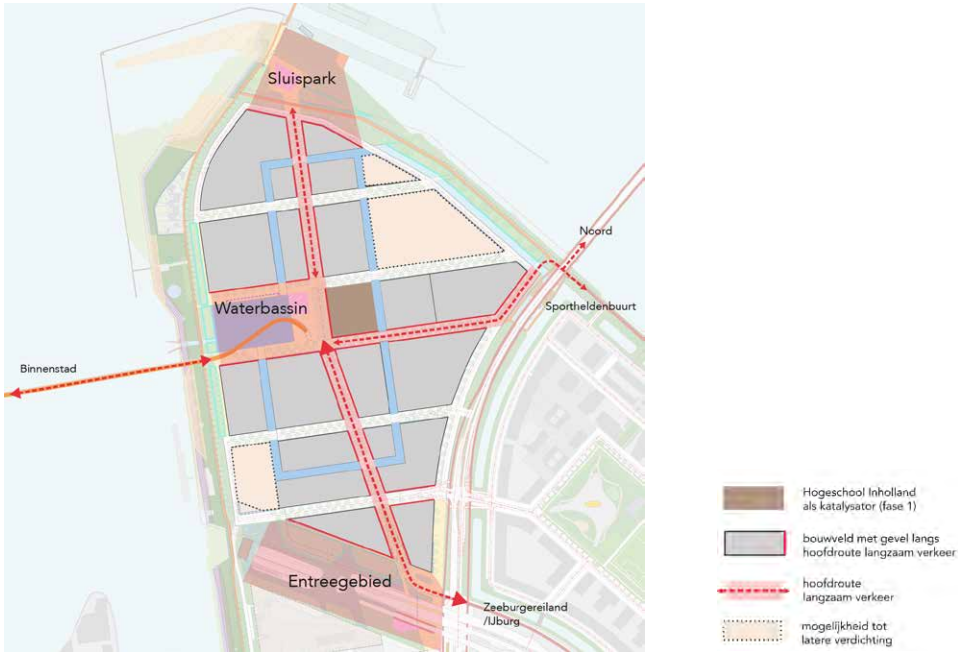
Supervisie op kwaliteit, uitgaande van het concept en ambitie voor het hele gebied, zal bijdragen aan sturing op kwaliteit en het versnellen van het ontwerpproces. Voorstel voor het instellen van een supervisieteam maakt onderdeel uit van het Investeringsbesluit Sluisbuurt. Voordracht van leden van supervisieteam wordt voorgelegd aan de Stuurgroep Ruimtelijke Kwaliteit. de Stuurgroep adviseert de ambtelijke opdrachtgever (Projectdirecteur), die het supervisieteam benoemt.

Puccini
De openbare ruimte in de Sluisbuurt wordt uitgewerkt naar de Amsterdamse standaard (Puccini). Als ruimtelijke schakel tussen twee delen van de stad wordt voor de inrichting van de openbare ruimte gekozen voor aansluiting op het Oostelijk Havengebied en de Sportheldenbuurt. Qua bestrating wordt gekozen voor verharding van rode, gebakken klinkers, aansluitend op deze naastliggende gebieden. De inrichting van het Sluispark, het Waterbassin en het Entreegebied mag afwijken van de standaard om een bijzondere, hoogwaardige inrichting van deze stedelijke plekken mogelijk te maken; dit wordt voorgelegd aan de Integrale commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Het ontwerp van groen moet o.a passen binnen- en aansluiten op groenstructuurplannen en de ecologische structuur. Het ontwerp van de openbare ruimte moet flexibel zijn en mettertijd meebewegen met de samenstelling van bewoners/gebruikers. Straatmeubilair is nog niet vastgesteld in Puccini, dus vooralsnog wordt aangesloten op meubilair dat op IJburg gebruikt wordt uit overweging van functionaliteit, herkenbaarheid en duurzaamheid.

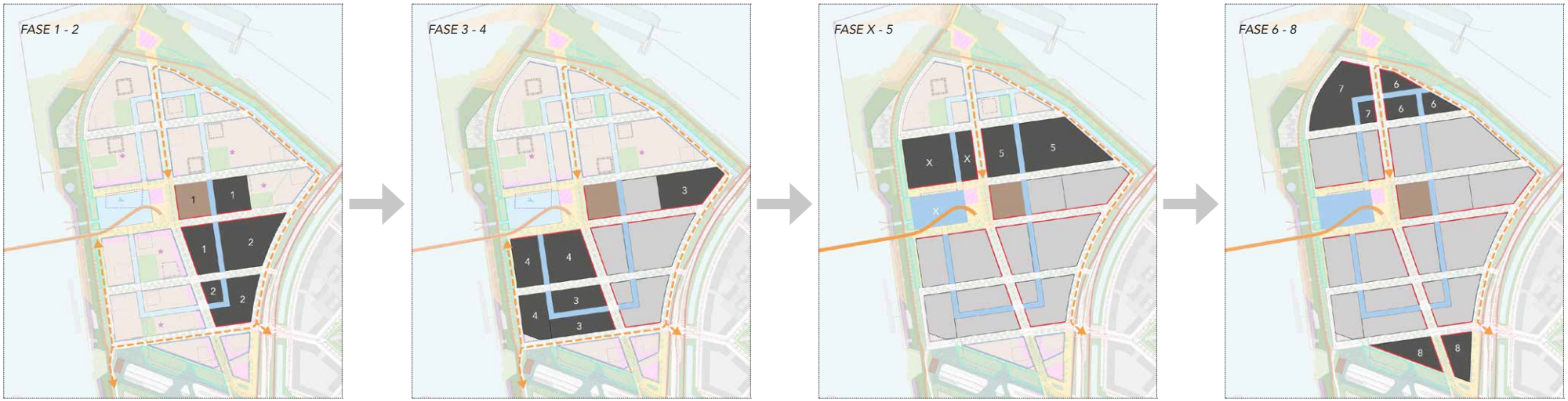


4

ONTWIKKELSTRATEGIE



Principeschets vanuit stedenbouwkundige ontwikkeling



Voorbeeldfasering (schematisch) op basis van de ontwikkelstrategie

Voor de Sluisbuurt zal, vanwege de grote vraag naar woningen in Amsterdam en het groeiend aantal inwoners de komende jaren, gestreefd worden naar een snelle en voortvarende ontwikkeling. Een goede ontwikkelstrategie is essentieel om de hoge ambities voor het gebied met succes te realiseren.

Proefverkaveling
De haalbaarheid van het programma is getoetst door middel van een voorbeelduitwerking van de bebouwing en een verkavelingsstudie. Hiermee zijn aspecten als soort kavels en verdeling van het programma getoetst.
Het gebied is verdeeld in 10 clusters van circa 1-2,4 hectare bruto oppervlakte. Op clusterniveau is er een FSI van circa 2,8 tot 4,8 m² bvo/m², een bruto dichtheid die varieert van ca. 95 tot 200 woningen per hectare. Dit is een vergelijkbare dichtheid als Westerdok in Amsterdam. De dichtheid van Borneo-Sporenburg is de helft van wat er in de Sluisbuurt wordt gerealiseerd. De korrelgrootte in de Sluisbuurt varieert voor middelhoogbouw van circa 20 tot 100 woningen en voor hoogbouw is dat circa 100 tot 300 woningen.

In de Sluisbuurt is er capaciteit voor maximaal 600.000 m² bvo, waarvan ca. 5.500 woningen en totaal maximaal 100.000 m² bvo aan niet-woonfuncties (o.a. voorzieningen, commerciële functies en andere niet-woonfuncties). **Er is ruimte gereserveerd in het plan voor maatschappelijke voorzieningen, waaronder drie tot vier basisscholen, met ruimte voor een brede school, en één middelbare school. Het niet-woonprogramma is verdeeld over de clusters in de Sluisbuurt en zal meegroeien met de fasering van woningen.** Bij zowel de keuze van locatie als het moment van realisatie wordt ingezet op het vooraf voorkomen van segregatie, en het realiseren van zo gemengd mogelijke basisscholen. Zo nodig wordt tijdelijke overcapaciteit geaccepteerd.

Fasering
Voor de fasering van de Sluisbuurt is een aantal richtinggevende uitgangspunten gedefinieerd, aan de hand waarvan een ontwikkelstrategie is opgesteld. Ter illustratie is er op basis van onderstaande ontwikkelstrategie een voorbeeldfasering (schematisch) weergegeven.

Het eerste uitgangspunt is dat het hart van de Sluisbuurt, met een concentratie aan (stedelijke) voorzieningen, waaronder Hogeschool Inholland (bruin vlak op de kaart) en studentenhuisvesting als katalysator voor het gebied, als eerste wordt ontwikkeld. Om dat mogelijk te maken worden vooruitlopend op de bouw de bouwwegen aangelegd. De Hoogstraat wordt met tijdelijke verharding in voorgesteld profiel aangelegd. Omdat vroegtijdig ingezet wordt op deze route vanaf de IJtramhalte (de zuidelijke helft van de Hoogstraat), en ook de fietsverbinding, wordt de toestroom van passanten en bezoekers reeds in de beginfase bevorderd. Op deze manier wordt er al vroeg in het proces draagvlak gecreëerd voor (tijdelijke) commerciële functies en voorzieningen en krijgt de buurt de tijd om eigen economische DNA te ontwikkelen.
Vooruitlopend op de eerste oplevering wordt de ondergrondse hoofdinfrastructuur (riolering, ondergronds afvaltransport, etc.) aangelegd onder de Hoogstraat. Tevens worden de watergangen reeds gegraven. In de directe omgeving van het hart van het gebied en langs de bouwwegen worden tevens zes van de elf bruggen reeds aangelegd. De overige kruisingen met het water worden met een dam met duiker vormgegeven en later definitief ingericht.
De inrichting van het maaiveld is in eerste instantie tijdelijk. Wanneer aan weerszijden van openbare ruimte de bebouwing is gerealiseerd, wordt het maaiveld definitief aangelegd, inclusief het planten van de bomen.

Na de eerste fase worden de hierop volgende ontwikkelingen aaneengesloten gerealiseerd, zodat er geen 'eilanden' van woningen/voorzieningen ontstaat. Van belang is ook dat er steeds sprake is van een aantrekkelijke omgeving. Deze wordt gevormd door de (tijdelijk ingerichte) openbare ruimte, maar ook door de realisatie van gevelwanden die de openbare wegen begeleiden. Bouwvelden die niet grenzen aan de drie bjzondere plekken of hoofdroutes in het gebied (rode gevels op de kaart) zouden ook later verdicht kunnen worden.
De bebouwing is qua functies en korrelgrootte continu gevarieerd: in elke fase is in principe ruimte voor sociale woningbouw, middensegment- en vrije sectorwoningen in grote en kleine korrels. Voorzieningen groeien mee naar behoefte en hoogbouw wordt evenwichtig verdeeld over de verschillende fases.
Om de route naar het hart van de wijk ruimtelijk te begeleiden met gevelwanden, wordt aansluitend aan de eerste fase richting het zuiden ontwikkeld. Overige (nog) onbebouwde percelen langs de Hoogstraat lenen zich voor de realisatie van tijdelijke voorzieningen, die na oplevering van de eerste blokken eventueel in de plinten een definitieve plek kunnen krijgen. In de tweede fase wordt ook de eerste basisschool gerealiseerd.





Urban furniture, Johannesburg (referentie voor tijdelijke inrichting openbare ruimte)



Earthworks Urban farm, Detroit (referentie voor een tijdelijke moes-/kweektuinen)



Beachmitte Nordbahnhof, Berlin (referentie voor een tijdelijke urban beach)

De fasering verloopt vervolgens zodanig dat een compacte, leefbare wijk aan weerszijden van de zuidelijke helft van de Hoogstraat ontstaat. Daarna wordt de noordelijke helft van het gebied ontwikkeld. Het bouwveld aan de noordzijde van het Waterbassin (fase X op de kaart) kan pas na de oplevering van de fietsverbinding ontwikkeld worden.

Het bouwverkeer wordt via de noordoostelijke rand van de Sluisbuurt geleid, zoveel mogelijk gescheiden van verkeersstromen van de bewoners en gebruikers, ten behoeve van de leefbaarheid van het gebied. Voor de ontwikkeling van de meest zuidelijke clusters zal het bouwverkeer de Hoogstraat kruisen. Hier worden voorwaarden gesteld ten aanzien van veiligheid en toegankelijkheid. Het is mogelijk om aan- en afvoer van materialen eventueel te laten geschieden via de haven op de kop van de buurt. Bij de fasering moet, in relatie tot de planning, rekening worden gehouden met diverse aspecten:

- De huidige kernzone van de dijk en de inrichting van de ecologische verbindingszone, kan pas ontwikkeld worden na de afwaardering van de dijk tot secundaire waterkering (nu gepland in 2022) en in overleg met Waternet/AGV;
- Kavels kunnen pas ontwikkeld worden als er voldoende zetting heeft plaatsgevonden. Ter hoogte van de oergeul (fase 3, 4 en 8 in de voorbeeldfasering) is de verwachte doorlooptijd hiervan langer;
- Onder de hogere torens worden geen ondergrondse parkeergarages gerealiseerd. Dit beperkt de lange doorlooptijd van de realisatie van de torens, zodat in clusters de bouw van de torens niet te ver uitloopt ten opzichte van omliggende bebouwing;
- Het wegverkeerslawaai vanwege de IJburglaan en de Zuiderzeeweg vraagt om aandacht voor de fasering van de realisering van de Sluisbuurt. Het treffen van (tijdelijke) maatregelen om geluidhinder te voorkomen kan aan de orde zijn;
- Daarnaast zal worden voldaan aan de richtlijnen omtrent geluidhinder ten gevolge van de bouw/realisering.

De inrichting van het Sluispark (i.s.m. Rijkswaterstaat) en de oevers zal naar verwachting in een latere fase plaatsvinden, in verband met de betrokkenheid en eigendomssituatie van meerdere partijen en nader onderzoek naar haalbaarheid.
Het Piet Heinpark en de zuidelijke bouwvelden zullen tevens in een later stadium gerealiseerd worden, afgestemd op de randvoorwaarden met betrekking tot het tracé aan kabels en leidingen aldaar en mogelijk ook op de planvorming voor de Baaibuurt.

Tijdelijkheid
Vanaf het begin van de ontwikkeling van de Sluisbuurt is er ruimte voor tijdelijke functies die de levendigheid van het gebied kunnen bevorderen. Kunst en cultuur kan hierin een belangrijke rol spelen (zie toelichting bijlage IV). De verschillende openbare plekken in het gebied biedt kansen voor verschillende functies. Zo is het Sluispark met het weidse uitzicht een mooie plek voor cultuur en recreatie, terwijl het Entreegebied, als schakel met de omgeving, ruimte biedt voor meer commerciële functies (bv. pop-up store) ter introductie van de route richting het levendige hart van het gebied. Daarnaast kan er op braakliggend terrein in het gebied, dat mogelijke door negatieve marktontwikkeling nog niet ontwikkeld wordt, in afwachting van toekomstige ontwikkeling meerwaarde gecreëerd voor de openbare ruimte; te denken valt aan moestuinen of een urban beach. Ontwikkelingen kunnen hierdoor tevens meer tijd en gelaagdheid krijgen in de gefaseerde bouw en rijping van het gebied. Door eenvoudige (tijdelijke) inrichting kunnen dergelijke ruimtes al aantrekkelijk gemaakt worden voor verblijf. Tijdelijk grondgebruik geschied met inachtneming van de technische mogelijkheden op de specifieke locatie, zoals de zetting van de grond, ligging van kabels en leidingen.

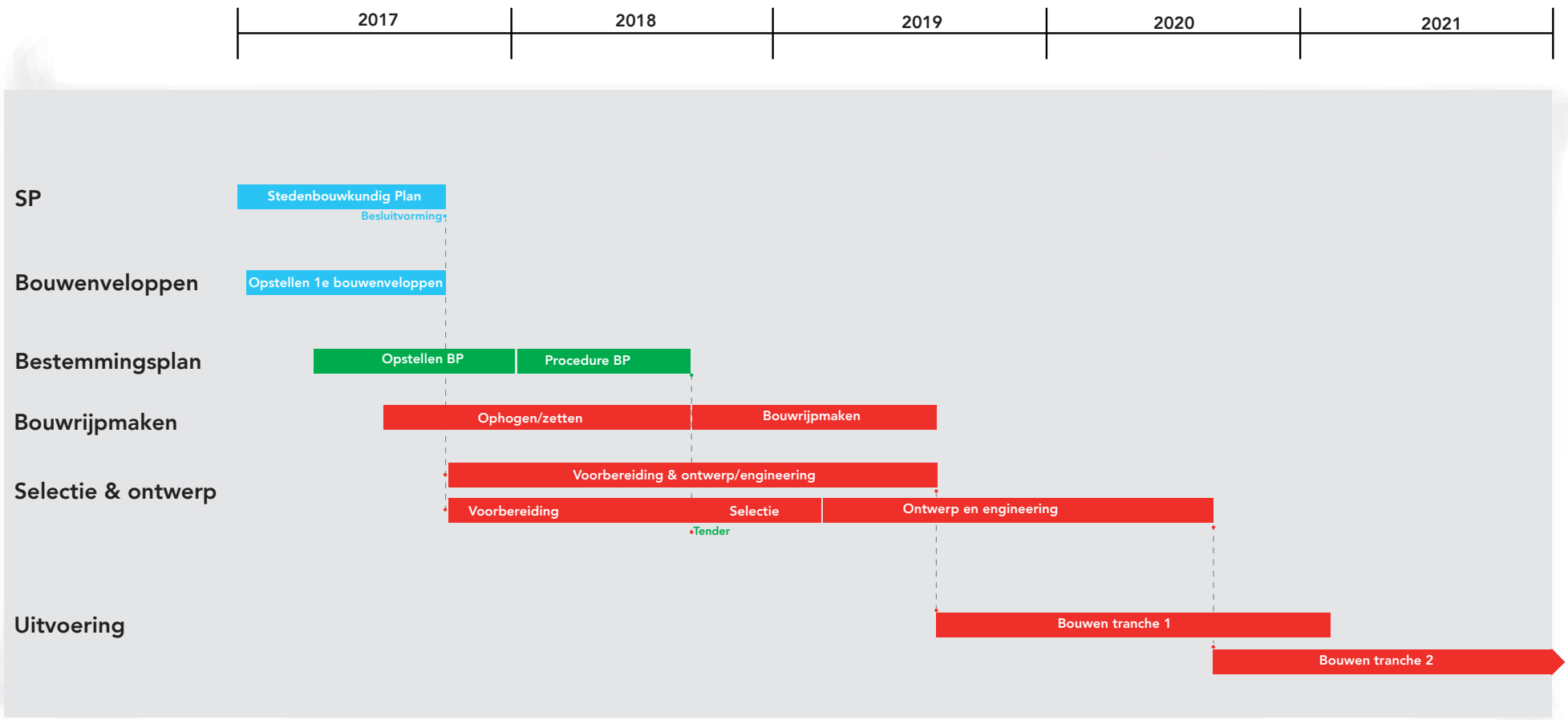
Ruimte voor verandering
Hoewel er nu een grote vraag is naar woningen in de stad, is het op langere termijn mogelijk dat er verandering in de vraag naar woningen komt. Door een nieuwe crisis, lagere groei of verandering van de kwalitatieve vraag, kan de situatie op de woningmarkt in de komende vijf tot tien jaar anders zijn dan op het moment van de vaststelling van dit plan. Daarnaast is het ontwikkelen van een stedelijk woonmilieu met veel stedelijke voorzieningen in de eerste jaren, als er nog geen voldoende draagvlak is voor voorzieningen, kwetsbaar. Hiervoor wordt in het vervolg op het plan een strategie voor het stimuleren van invullingen van de plinten ontwikkeld.
Een goede ontwikkelstrategie is nodig om de hoge ambities voor het gebied te realiseren, maar ook om in de loop van de ontwikkeling aanpassingen mogelijk te maken. Het voorstel voor fasering van de ontwikkeling van de Sluisbuurt is niet tijdsgebonden. De fases tonen een mogelijke ruimtelijke uitwerking van het principe achter de ontwikkelstrategie, achtereenvolgend: startend met Hogeschool Inholland als katalysator voor het gebied, aansluiting op de bestaande context, realisatie van de fietsroute, creëren van het hart van de buurt, aansluiting richting het Sluispark en het Piet Heinpark/Baaibuurt. Hierbij is er ruimte voor tussentijdse invulling en latere verdichting.

5

PLANNING

Gemeente Amsterdam

Globale planning Sluisbuurt Zeeburgereiland



Aan deze planning kunnen geen rechten worden ontleend

20-6-2017

Globale planning en producten voor de Sluisbuurt

5. PLANNING

Deze planning omschrijft op hoofdlijnen de activiteiten die de komende jaren plaatsvinden in het plangebied. Achtereenvolgens wordt stilgestaan bij het Stedenbouwkundig Plan, het Investeringsbesluit, de fietsverbinding, de bouwenveloppen, het bestemmingsplan, bouwrijpmaken, voorbereiding uitvoering en start bouw.

Stedenbouwkundig Plan
Het Stedenbouwkundig Plan vormt het ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van de Sluisbuurt. Conform inspraakverordening heeft van 11 november tot 22 december over het Stedenbouwkundig Plan inspraak plaatsgevonden. Vervolgens is dit product afgerond en vormt het de basis voor onder meer het bestemmingsplan en de bouwenveloppen.

Investeringsbesluit
Het Stedenbouwkundig Plan, de bouwenveloppen en de grondexploitatie vormen de hoofdbestanddelen van het Investeringsbesluit. Dit besluit wordt genomen door de Raad van de Gemeente Amsterdam en is uiteindelijk noodzakelijk om het project daadwerkelijk te kunnen gaan uitvoeren. Bij het Investeringsbesluit zijn verder een aantal belangrijke thema's aangesneden waaronder het maaiveldontwerp en duurzaamheid en milieu.

Fietsverbinding
Voor de fietsverbinding is een ruimtelijke reservering opgenomen. Zodra een voorkeursvariant voor een fietsverbinding is gekozen, wordt gestart met de verdere planvorming en afstemming met betreffende stakeholders. De planning is afhankelijk van de gekozen voorkeursvariant.

Bouwenveloppen
De bouwenvelop bestaat uit een set ruimtelijke randvoorwaarden vastgelegd in een overeenkomst. De bouwenvelop is gebaseerd op van het Stedenbouwkundig Plan en vormt onder andere het uitgangspunt voor de ontwikkelende partij.

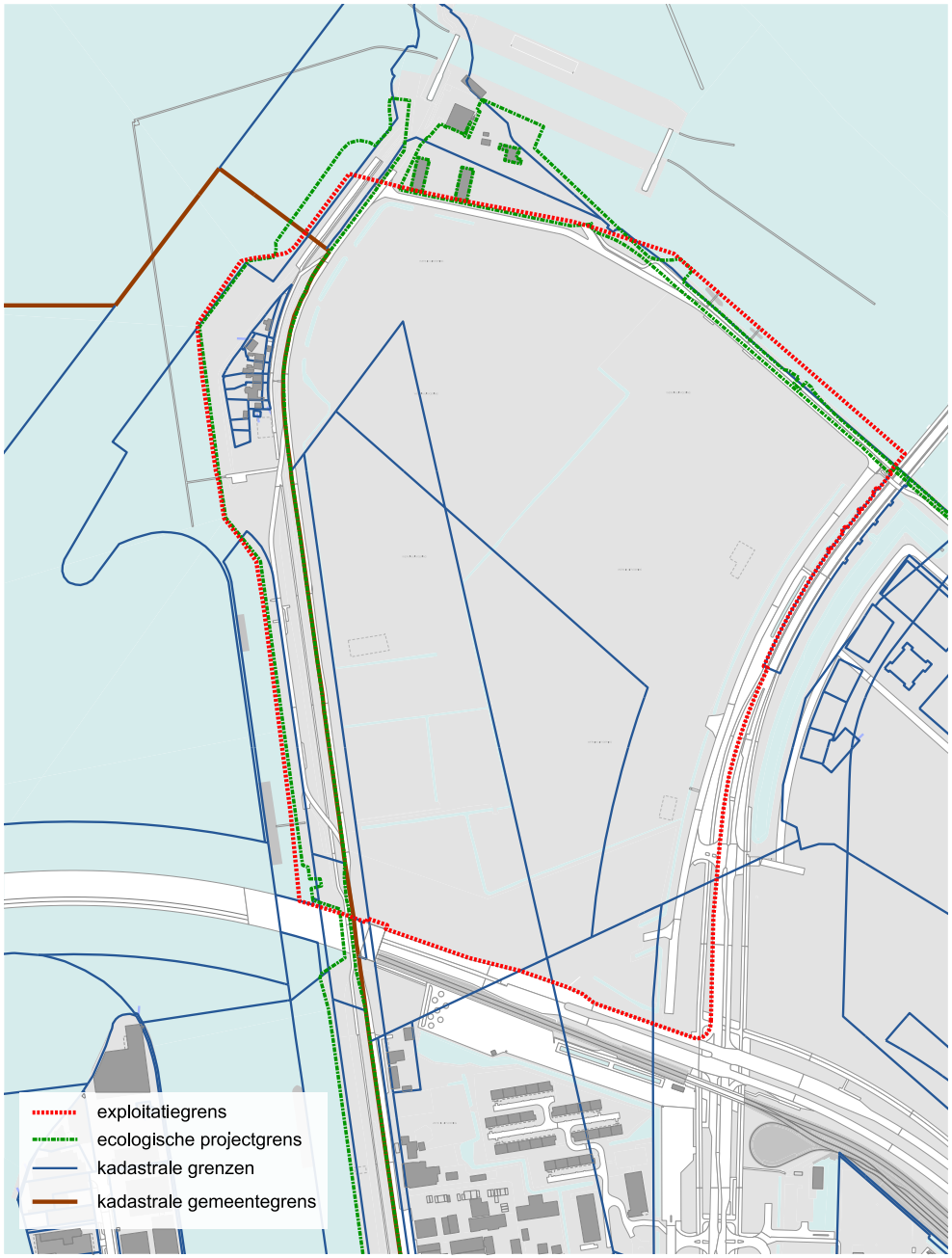
Bestemmingsplan
De Sluisbuurt kent een verouderd juridisch kader. Er moet een nieuw bestemmingplan worden opgesteld, deze is momenteel in voorbereiding. Het Stedenbouwkundig Plan vormt hiervoor de basis. Daarnaast wordt voor het gehele Zeeburgereiland een nieuw milieueffectrapport opgesteld. Het streven is om in 2018 een onherroepelijk bestemmingsplan te hebben op basis waarvan vergunningen kunnen worden afgegeven.

Bouwrijp maken
Alvorens de Sluisbuurt bebouwd kan worden dient er bouwrijp gemaakt te worden. Kleine delen dienen gesaneerd te worden en het gebied dient integraal opgehoogd te worden met zand. Na een zettingsperiode (verschillend per deelgebied) kan een start gemaakt worden met aanleg van bouwwegen en kabels en leidingen. Dit jaar wordt gestart met het bouwrijp maken. Eind 2018 zou het eerste deelgebied dan bouwrijp kunnen zijn.

Voorbereiding uitvoering en start bouw
De bouwenveloppen vormen het uitgangspunt voor de ontwikkelende partijen. Naar verwachting kan in 2018 de eerste tender op de markt gezet worden. De belangstelling vanuit de markt is echter nu reeds merkbaar. Een beperkt aantal partijen kunnen, vanwege posities uit het verleden, de ontwikkeling van het gebied reeds op gang laten komen, omdat deze geen selectieprocedure te hoeven doorlopen. Afhankelijk van de opgave en het tempo waarin wordt ontworpen, zou een start bouw begin 2019 tot de mogelijkheden behoren.

6

FINANCIELE HAALBAARHEID



Projectgrenzen Sluisbuurt, bestaande situatie

6. FINANCIELE HAALBAARHEID

Algemeen
De financiële haalbaarheid van het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt wordt met het resultaat van de grondexploitatiebegroting vastgesteld inclusief de bijbehorende toelichting. In de toelichting worden de financiële consequenties van de ruimtelijke ingrepen, de fasering in relatie tot de kasgeldstroom alsmede het resultaat en risico's nader aangegeven. Denk aan nut en noodzaak, prijskwaliteitsverhouding en realisme van de te verwachten inkomsten en investeringen.

Het plan
De locatie is in eigendom van de gemeente, ontdaan van opstallen en voor een deel gesaneerd en bouwrijp gemaakt. Deze aspecten hebben de keuze voor de aanwijzing tot versnellingslocatie bevorderd. Verder wordt voor de Sluisbuurt uitgegaan van een hoog ambitieniveau voor de dichtheid, duurzaamheid en mobiliteit. Deze ambities worden vertaald in een hoog stedelijk woonmilieu, het verbinden van het eiland met de stad, de openbare ruimte als drager voor een hoog stedelijk milieu en de te realiseren duurzaamheid (met de nadruk op ecologie en rainproof) alsmede de bewegende stad. Echter behoeven deze ambities nog een nadere uitwerking op planologische, juridische, technische en financiële haalbaarheid.

Plangrens
De plangrens is overgenomen uit het Ontwikkelingsplan van 2005. De grens loopt langs de Zuiderzeeweg, de IJburglaan/Piet Heintunnel, het water van het ARK, de noordelijke waterkering tot aan de Zuiderzeeweg.

Dit betekent dat het Sluispark (de ontwikkeling bij de oranjesluizen) en overkluizing van de IJburglaan voor de tramhalte buiten de grens van de grondexploitatiebegroting vallen. Deze projecten worden in het functioneel deelplan "Overige Kosten" van het Zeeburgereiland opgenomen.
De ecologische verbindingszone aan de westrand van het Zeeburgereiland (de strook tussen het water van het ARK en de kruin van de waterkering ARK) is een gebied overstijgend project en als zodanig in het functioneel deelplan "Overige Kosten" van het Zeeburgereiland opgenomen. Dit project wordt gedekt uit de "NOF-IJ" gelden.

Grondgebruik
De oppervlakte binnen de gehanteerde exploitatiegrens bedraagt 31,8 ha., zie onderstaande tabel:

Totaal (oppervlakte in ha)	**31,8**
Uitgeefbaar	11,5
Openbaar	16,5
Verhard	9,5
Groen	4,4
Intern water	2,6
Rest (ecozone/buitendijks)	3,8

Grondgebruik Sluisbuurt (indicatief)

Programma
In het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt wordt uitgegaan van 5.500 woningen. Vanwege het hoog stedelijk woonmilieu wordt het gehele programma als meergezinswoning ontwikkeld. Hiervan wordt 40% in de sociale huur inclusief studenten-/jongerenwoning gerealiseerd. Het 60% marktaandeel wordt verdeeld in 40% middensegment en 20% vrije sector (koop en huur). Het programma maatschappelijke voorzieningen bedraagt 55.000 m²bvo. Voor de commerciële functies wordt uitgegaan van 42.900 m².

Programma		
Woningbouw (stuks)	**5.500**	
Sociaal		2.200
Markt middensegment		2.200
Markt dure segment		1.100
Niet-woningbouw (m2 bvo)	**97.900**	
Commerciële voorzieningen		42.900
Niet-commerciële voorzieningen		55.000

Programma Sluisbuurt (indicatief)



Luchtfoto: Sluisbuurt, Zeeburgereiland

Grondkosten
In de grondexploitatiebegroting zijn de grondkosten overeenkomstig de BBV voorschriften opgenomen. In grote lijnen zijn dit de kosten voor verwerving, het bouwrijp maken en het woonrijp maken.
De kostencomponenten zijn onder te verdelen in gebiedsonafhankelijke- en gebiedsafhankelijke kosten. Het woonrijp maken (maaiveldinrichting) zijn gebiedsonafhankelijke kostenelementen. De maaiveldinrichting is conform de "Puccini" methode. Dit betekent dat voor de verhardingen uitgegaan wordt van gebakken materiaal (klinkers) met betonnen banden. De bomen zijn van de eerste orde inclusief 25 m³ bomenzand. De overige kosten elementen zoals verplaatsingen/ontruimingen, bouwrijp maken (bodemsanering, grondwerken), constructies (auto-/fiets-/voetbruggen, oevers en kademuren, de overbrugging van de IJburglaan, de open waterverbinding met het ARK en specials) zijn gebiedsafhankelijk. Het Ingenieursbureau van Amsterdam heeft een raming opgesteld en deze is als zodanig in de grondexploitatie opgenomen.
De verbinding over het Amsterdam Rijnkanaal is niet in de grondexploitatiebegroting van de Sluisbuurt opgenomen. Hiervoor wordt een aparte reservering getroffen.

Grondopbrengsten
De grondopbrengsten zijn gebaseerd op het raamwerk grondprijsadvies van G&O voor het Zeeburgereiland. Dit raamwerk heeft een prijsdifferentiatie voor commerciële bestemmingen en vaste prijzen voor niet-commerciële bestemmingen. Op basis van het bouwvolume met bijbehorende bestemming wordt de opbrengst bepaald. Vanwege de ambitie van hoge dichtheid wordt de woningbouw volledig in meergezinsbouw gerealiseerd.
De mogelijkheid van subsidie door de Vervoerregio Amsterdam voor de fiets-/voetverbinding over het ARK wordt nog onderzocht.

Fasering
Om snel te kunnen starten met de woningbouw zal de ontwikkeling in eerste instantie gericht zijn op locaties die al goed ontsloten zijn en/of waar met geringe middelen snel bouwrijp geleverd kan worden. Er wordt wel uitgegaan dat het gebied integraal opgehoogd zal worden zodat een flexibele ontwikkelingsstrategie gevolgd kan worden.
Er wordt uitgegaan van een ontwikkeling in 5 fasen met een bouwvolume van ca. 1.100 woningen. Met een ontwikkeling van ca. 500 tot 700 woningen per jaar. De eerste bouwproductie is gepland begin 2019. In de grondexploitatie wordt uitgegaan dat de eerste opbrengsten in 2019 gerealiseerd worden.

Dekking en economische uitvoerbaarheid
Het plan is economisch uitvoerbaar omdat het een positief saldo heeft.
Ook met een fiets-/voet verbinding over het ARK blijft het plan met de huidige inzichten economisch uitvoerbaar. Het uiteindelijke positieve resultaat wordt ten gunste van het Vereveningsfonds van G&O gebracht. De investeringen, vooruitlopend op de te verwachtte inkomsten, kunnen gedekt worden uit het Vereveningsfonds van G&O. Het opstellen van een exploitatieplan is niet nodig omdat het kostenverhaal is verzekerd.

7

JURIDISCHE ASPECTEN

Bestemmingsplan
Nadat het Stedenbouwkundig Plan is vastgesteld, wordt er een bestemmingsplan opgesteld om de uitvoering van het beoogde programma mogelijk te maken.
Er wordt een MER uitgevoerd voor het hele Zeeburgereiland, waaronder de Sluisbuurt, en benodigde verschillende milieuonderzoeken worden gelijktijdig met het bestuurlijke proces van het Stedenbouwkundig Plan uitgezet. Het verkeersonderzoek speelt daarin een belangrijke rol. Niet alleen omdat hieruit de bereikbaarheid van de toekomstige wijk blijkt, maar ook omdat het verkeeronderzoek input genereert voor bijvoorbeeld het akoestisch onderzoek en het luchtkwaliteitsonderzoek.

Daarnaast komen onder andere de volgende aspecten in het bestemmingsplan aan de orde:

- Bodemkwaliteit
- Archeologische verwachtingswaarde
- Flora- en fauna
- Belemmeringen van kabels en leidingen
- Externe veiligheid en veiligheid m.b.t. luchtvaart
- Water
- Duurzaamheid
- Ladder duurzame verstedelijking

Een belangrijk onderdeel van de haalbaarheid is de financiële en technische uitvoerbaarheid, te denken aan de oergeul, de fietsverbinding etc. Voor een deel van de genoemde aspecten zijn reeds eerste verkenningen gedaan, welke tevens zijn opgenomen in dit Stedenbouwkundig Plan.

Het kan zijn dat uit de nog te verrichten onderzoeken blijkt dat het maximaal beoogde programma van circa 5.500 woningen niet uitvoerbaar is, zonder aanvullende maatregelen aan bijvoorbeeld infrastructuur. Het programma dat aangetoond haalbaar is, wordt mogelijk gemaakt in het op te stellen bestemmingsplan.
Het bestemmingsplan biedt het juridisch-planologische toetsingskader voor omgevingsvergunningen.

Externe veiligheid
Een aantal van de clusters ligt voor een deel in de externe veiligheidscontour van de gevaarlijke stoffenroute over de Zuiderzeeweg, of in de contour rondom het bunkerschip in het Amsterdam Rijnkanaal. Dat betekent dat voor deze clusters in de volgende fase (uitwerking op clusterniveau) moet worden afgewogen of de gevolgen van een ongeval nog acceptabel zijn (rekening houdende met de reguliere wetgeving aangaande bouwen in deze contouren) of dat er extra maatregelen genomen moeten worden.

Deze maatregelen betreffen bijvoorbeeld alternatieve en veilige vluchtroutes, nadere eisen aan positionering van te openen delen in gevels en brandwerendheid van bouwmaterialen. Hierin bestaat een overlap met maatregelen waar in verband met geluid al rekening mee wordt gehouden.

Toepassing bluswatervoorziening in de zone tussen 50 en 70 meter (aandachtszone bouwregelgeving) geschied in samenwerking met de brandweer. Indien nodig zullen extra richtlijnen hierover in de volgende fase worden opgenomen in de regels en richtlijnen op clusterniveau of in het kavelpaspoort/ bouwenvelop om dit hiaat in bestaande wet- en regelgeving te dichten.

