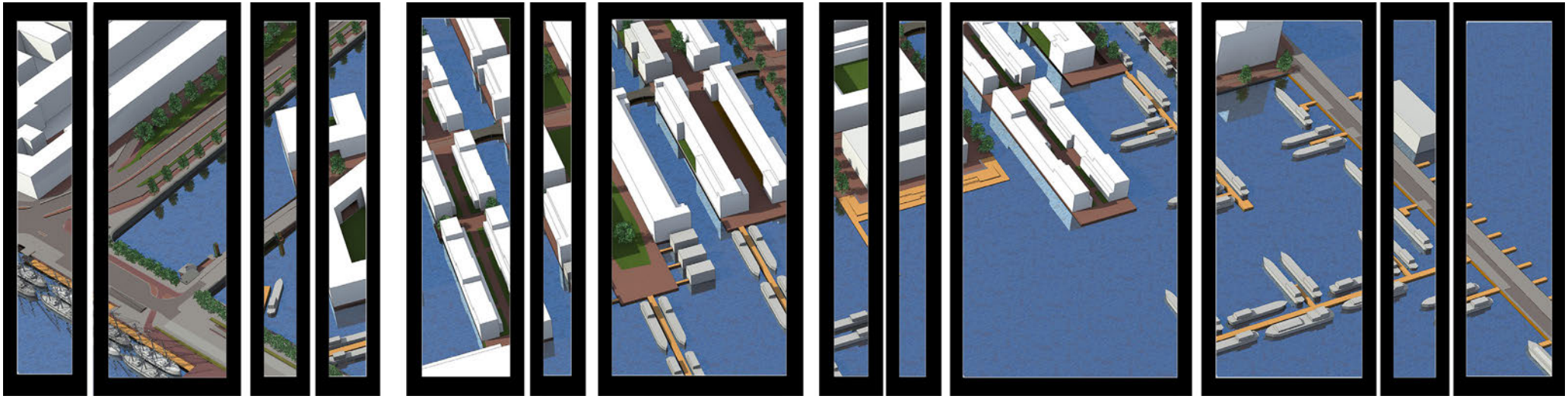
HOUTHAVEN

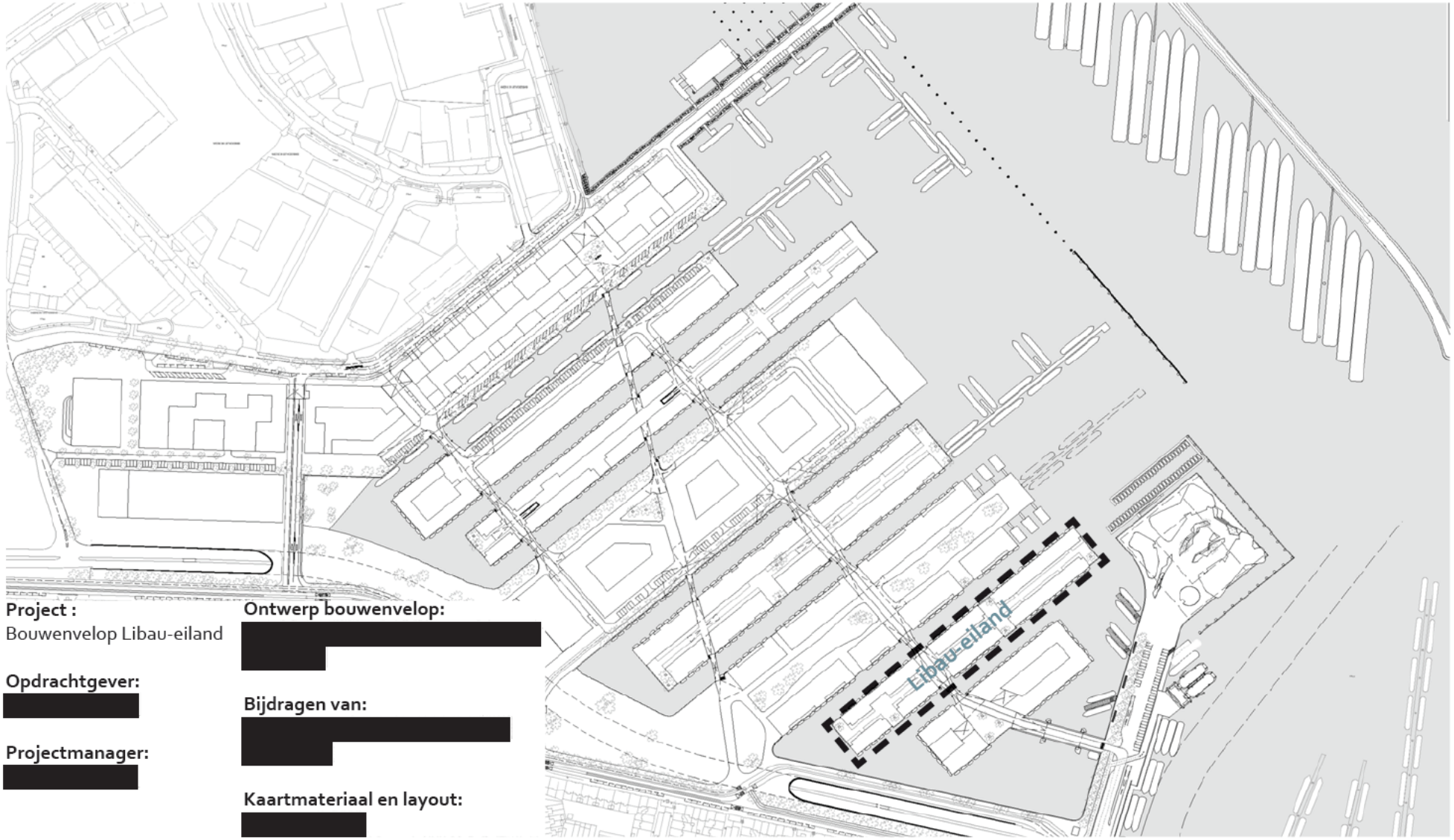


Gemeente Amsterdam

Bouwenvelop Libau-eiland

maart 2019

Vastgesteld door de projectgroep Houthaven op 21 maart 2019



Project :
Bouwenvelop Libau-eiland

Opdrachtgever:
[redacted]

Projectmanager:
[redacted]

Ontwerp bouwenvelop:
[redacted]

Bijdragen van:
[redacted]

Kaartmateriaal en layout:
[redacted]

Inleiding 3

1 Context 5
1.1 Stedenbouwkundig plan 5
1.2 Bestemmingsplan 7
1.3 Beeldkwaliteitplan 9

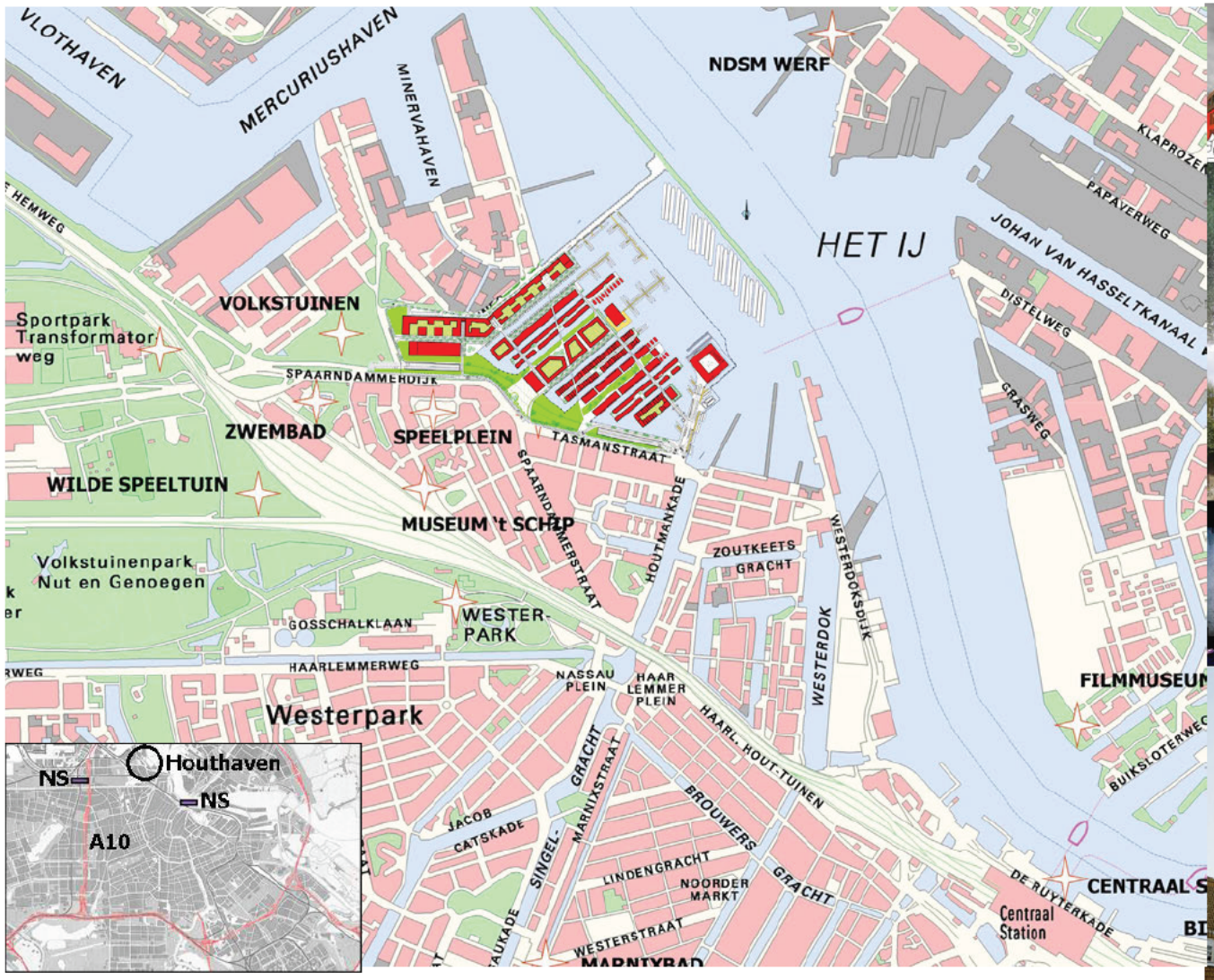
2 Ruimtelijke randvoorwaarden 11
2.1 Programma 11
2.2 Ruimtelijke randvoorwaarden kavel 12

3 Openbare ruimte 22

4 Duurzaamheid 27

Bijlagen:

1 - Matenplan 28
2 - Referentiemodellen 30
3 - Richtlijnen aanpasbaar bouwen 34
4 - Toegankelijkheidseisen parkeergarages 35



Houthaven en omgeving (afbeelding toont verouderde plankaart van 2011)



Inleiding

De komende jaren wordt de Houthaven ontwikkeld in zeven eilanden en Houthaven West.

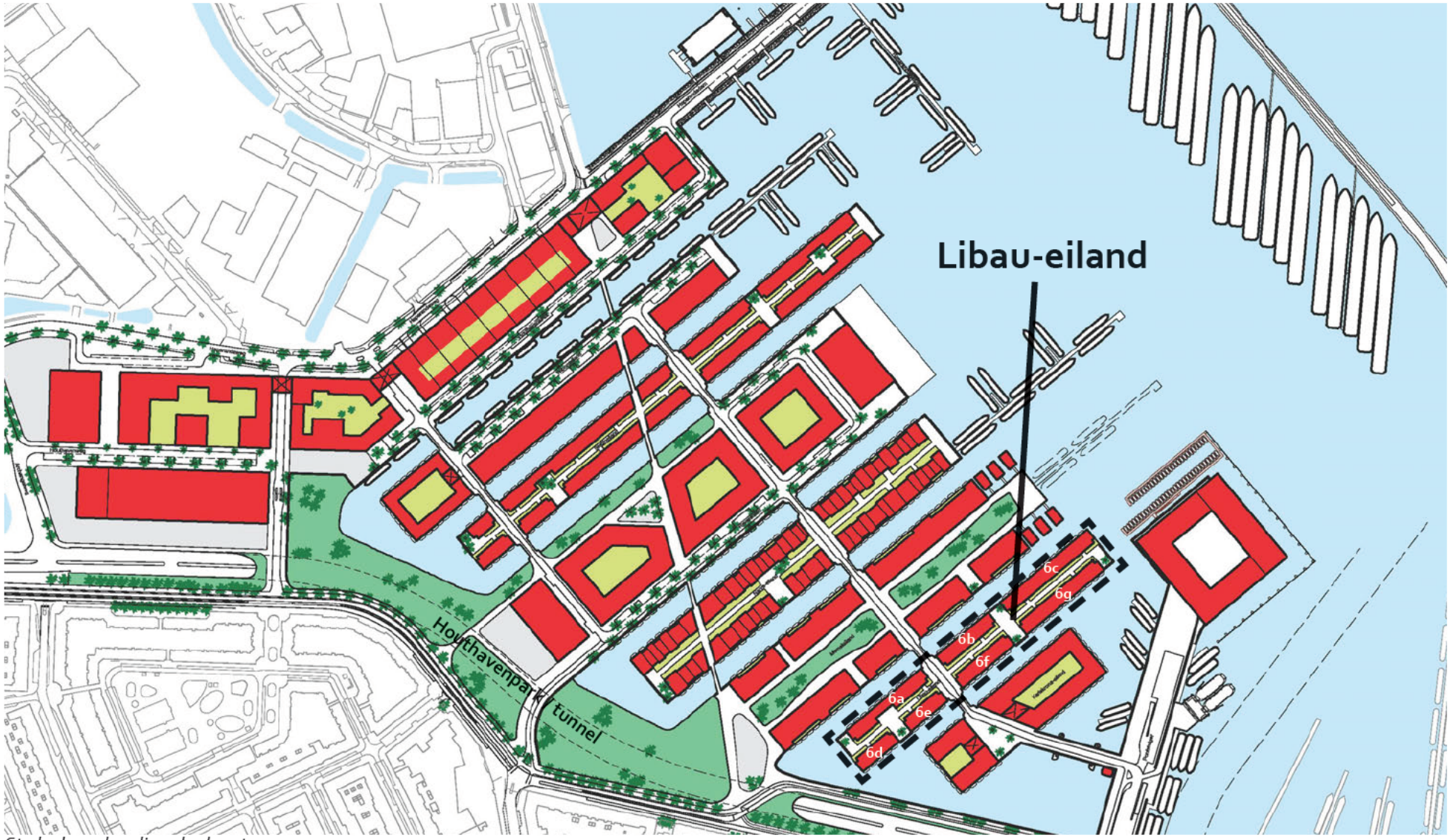
Voor de ontwikkeling van de verschillende kavels worden bouwenvelopovereenkomsten (BEO) gesloten waarvan dit document, de bouwenvelop, een onderdeel is. In de bouwenvelop worden de noodzakelijke eisen met betrekking tot onder andere stedenbouw, het programma en beeldkwaliteit uiteengezet. Binnen deze kaders biedt de bouwenvelop de ontwikkelaar ruimte voor optimalisatie.

Deze bouwenvelop bevat de bouwregels voor Libau-eiland en de uitgangspunten voor de openbare ruimte. Op de kavel wordt een programma met marktwoningen gerealiseerd, inclusief parkeren.

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

Op de stedenbouwkundige plankaart op pagina 4 zijn alle wijzigingen doorgevoerd. De meeste afbeeldingen in deze bouwenvelop zijn geactualiseerd op de aanpassingen. Het Beeldkwaliteitsplan Houthaven (zie paragraaf 1.3) wordt niet geactualiseerd, omdat het plan qua visie niet veranderd is. Het Plan Openbare Ruimte Houthaven (zie hoofdstuk 3) is in mei 2016 geactualiseerd en bestuurlijk vastgesteld.

Het Stedenbouwkundig Plan Houthaven en alle relevante publicaties zijn beschikbaar op www.amsterdam.nl/projecten/houthaven onder “Plannen en publicaties”.



Stedenbouwkundige plankaart 2013

1 Context

1.1 Stedenbouwkundig plan Houthaven

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

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

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

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

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

Eiland 6 (Libau-eiland)
Libau-eiland wordt door één ontwikkelaar gebouwd. Het programma bestaat uit maximaal 116 marktwoningen met parkeren.

Eiland 5 (Memeleiland)
Op Memeleiland wordt een woonprogramma gerealiseerd. Kavel 5c en kavel 5f & 5g hebben een programma met respectievelijk maximaal 70 en 76 sociale huurwoningen. Op de andere kavels op het eiland worden marktwoningen gerealiseerd. Het plan voor kavel 5a & 5b bevat een gevarieerd woningaanbod van 88 maisonnettes en appartementen met een (tweelaagse) verdiepte parkeergarage en is inmiddels opgeleverd. En op kavel 5d & 5e (67 woningen) speelt zeggenschap van toekomstige bewoners in de vorm van medeopdrachtgeverschap een rol. Verwachte oplevering is gepland voor eind 2020. Bijzonder aan eiland 5 is dat op de kop van het eiland aan het IJ zes watervilla's zijn gepland.

De gemeenteraad heeft op 25 januari 2018 een nieuw bestemmingsplan voor de Oude Houthaven vastgesteld. Dit plan maakt mogelijk dat definitieve ligplaatsen voor woonschepen in de Oude Houthaven worden gerealiseerd voor (een deel van) de oorspronkelijke woonbootbewoners van de Houthaven. De geplande reservering van 4 tot 6 ligplaatsen voor woonschepen op de kop van Memeleiland komt daarmee te vervallen.

Eiland 7 (Karlskrona-eiland)
De twee kavels op dit eiland bevatten een programma met sociale huurwoningen, inclusief parkeren. Deze woningen worden volgens de huidige planning pas rond 2022 en 2023 opgeleverd.



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "De Houthaven 2013"

Plangebied
Plangebiedgrens

Bestemmingen
GD-3 Gemengd - 3
GD-4 Gemengd - 4
GD-5 Gemengd - 5
GD-6 Gemengd - 6
GD-7 Gemengd - 7
G Groen
V-3 Verkeer - 3
V-4 Verkeer - 4
WA-1 Water - 1
WA-2 Water - 2
WA-3 Water - 3
WA-4 Water - 4
WA-5 Water - 5
W Wonen

Dubbelbestemmingen
WS-WK Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen
geluidzone - industrie - westpoort
geluidzone - industrie Cornelis Douwesterrein en Westpoort

Functieaanduidingen
(b) bedrijf
(br) brug
(-h) horeca uitgesloten
(pg) parkeergarage
(ste) steiger
(vr) verblijfsrecreatie
(v) verkeer
(wl) woonschepenligplaats

Bouwvlak
bouwvlak

Bouwaanduidingen
[ond] onderdoorgang

Maatvoeringaanduidingen
maatvoeringsvlak
minimum bouwhoogte (m)
maximum bouwhoogte (m)

Verklaring
topografische gegevens en bestaande ondergrond

Planinformatie

Datum	Planstatus	Informatie bij	Stadsdeel West
	Concept	Gemaakt door	Van Riezen & Partners Bureau voor planologie en planontwikkeling FREDERIKSPLEIN 1 1017 XK AMSTERDAM T.: 020 – 625 70 25 F.: 020 – 625 63 76 H.: vanriezenenpartners.nl E.: info@vanriezenenpartners
i juni 2013	Voorontwerp		
2 augustus 2013	Ontwerp		
8 februari 2014	Vastgesteld	Schaal	1 : 1000
	Onherroepelijk	Papierformaat	1800 x 860 mm
	Geconsolideerde versie	Plancode	NL.IMRO.0363.E1306BPSTD-VG01

Bestemmingsplan De Houthaven 2013

1.2 Bestemmingsplan De Houthaven

Het bestemmingsplan "De Houthaven 2013" is op 18 februari 2014 vastgesteld door de stadsdeelraad en in werking getreden. Op 31 juli 2014 is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden. Het bestemmingsplan is in te zien en te downloaden via www.ruimtelijkeplannen.nl door te zoeken op de naam "De Houthaven 2013".

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

De kavel valt binnen de bestemming 'Wonen' (zie Artikel 16 van de regels het bestemmingsplan). Het maximum bebouwingspercentage is 100 en de maximum bouwhoogte is 14 meter (t.o.v. peil 0,60 m +NAP).

Er is op het Libau-eiland één horeca vestiging toegestaan van categorie 1, 3 of 4. Er geldt een maximum bruto vloeroppervlak per vestiging:
- 100 m² voor categorie 1;
- 150 m² voor categorie 3;
- 150 m² voor categorie 4.



4.7 Eiland 6





Thematiek

Thema	Timmerlieden.
Hoofdkarakteristiek	Gebouwen die zich voordoen als houten gebouwen. Horizontale banden en lijnen.
Referenties	Houtloodsen en boothuizen. Houten gebouwen in Scandinavië.

Korrelgrootte en profiel

Korrel	Korrel bestaat uit een rij van huizen. Zo'n ensemble fungeert als een eenheid. De lengte van de rijen verschilt van elkaar maar zijn niet extreem. Breedte van de korrel varieert van circa 30 tot 50 meter. Breedte van de huizen binnen de korrel kan verschillen. De rijen kunnen ten opzichte van elkaar verspringen.
Profiel	Drie lagen met kap. Binnen in de straat een setback vanaf laag drie en hoger.
Dakvorm	Langskappen van dakpannen of leien, rood of zwart.

Organisatie

Ontsluiting	Maaiveldontsluiting. Elk huis heeft voordeur aan straat.
Parkeren *	Parkeren geschiedt in 'parkeerpockets'. Dit zijn kleine parkeergarages waarvan alleen de ingang zichtbaar is. De 'parkeerpockets' liggen niet tegenover elkaar. Aan de waterkant is het parkeren over een grotere lengte zichtbaar. Deze vlakken moeten architectonisch worden opgelost. Bijvoorbeeld met hout. De auto's moeten in ieder geval zoveel mogelijk uit het zicht gehouden worden.

Gevelopbouw en plastiek

Geleding	In tegenstelling tot overige eilanden een sterke horizontale geleding. Geleding kan tot uitdrukking komen in horizontale gevelbekleding.
Plastiek	Plastiek komt voort uit individuele raamkozijnen die op de gevel naar voren komen of door raamvlakken die naar achter liggen. Deuren en ramen hebben een substantiele dikte.
Expressiemiddelen	De expressie van de gebouwen komt voort uit contrast tussen de donkere gevelkleur, de gekleurde kappen, de kleur van gevelopeningen en de gevelbekleding.
Buitenruimten	De buitenruimten bevinden zich aan de straatzijde én aan het water.

Materiaal en kleur

Materialen	Hout voert de boventoon. Kwalitatieve verwijzing naar hout ook mogelijk. Het materiaal bij de waterlijn kan in bijpassende materialen of kleuren worden toegepast.
Textuur	Spleten tussen de met 'planken' beklede gevels geeft schaduwwerking.
Kleur	Beits en teerachtige uitstraling of donkere, kwalitatieve beplating. Donkere kleuren voeren de boventoon in de gevels, rood voor de kappen. Incidentele afwijkingen toegestaan. Openingen (deuren en ramen) in de gevel zijn voornamelijk wit als contrast met de aanwezigen donkere kleuren.

Maaiveld

Erfafscheidingen	De erfafscheidingen worden mee ontworpen.

* NB Bij parkeren wordt uitgegaan van een volledig verdiepte parkeeraccommodatie

1.3. Beeldkwaliteitplan Houthaven

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

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

Warm en informeel zijn sleutelbegrippen bij de architectonische uitwerking.

De thematiek voor Libau-eiland is "Timmerlieden".

Het Kwaliteitsteam heeft de voorkeur om het aantal architecten te beperken, navenant de korrelgrootte van de verschillende blokken. Het is voorstelbaar dat zij per eenheid afwisselend een blok aan de water- en landdeel krijgen toebedeeld.

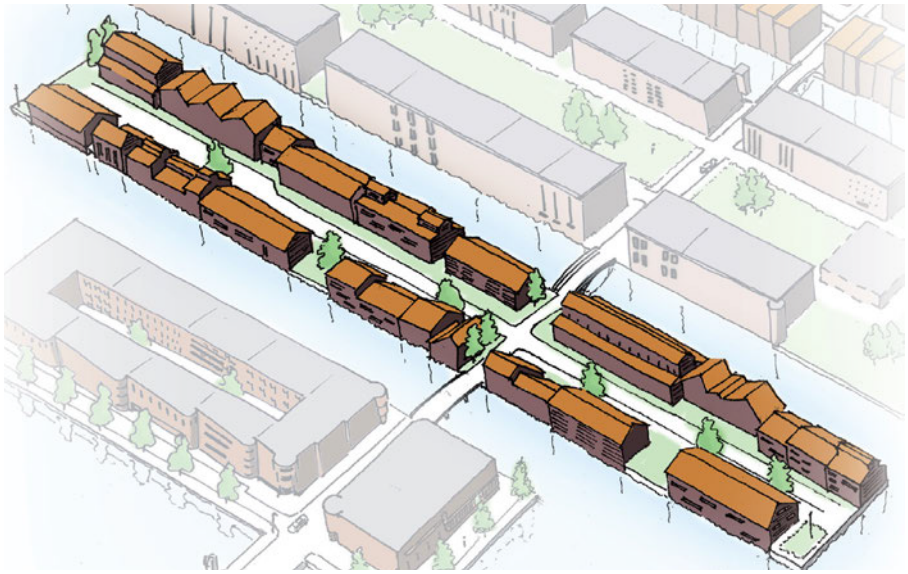
Het daklandschap vormt een kenmerkend onderdeel in de verschijningsvorm. Losse dakkapellen en dakramen zijn onwenselijk, aangezien deze de continuïteit in het beeld van de kap ondermijnen. PV-panelen moeten op een heldere wijze worden geïntegreerd.

De verhouding tussen open en gesloten delen in de gevel is een ontwerpopgave, zo ook het realiseren van de noodzakelijke buitenruimten.

De typologie van houtloodsen biedt ruimte voor verschillende uitwerkingen: van varianten op droogschuren tot houtbouw uit Noord Europa. Vanwege eenheid in het beeld wordt daarbij uitgegaan van aardkleuren en donkere kleuren voor de afwerking van de gevelbekleding.

Voor het parkeren wordt aangestuurd op een geheel ondergrondse oplossing. Daarbij moet aandacht worden besteed aan het niveauverschil tussen de straat en waterpeil. Naar de waterzijde geopende parkeervoorzieningen doen afbreuk aan het gewenste beeld.

Als materialisering is het toepassen van o.a. Eternit mogelijk, mits dit zorgvuldig wordt gedetailleerd. Bevestigingswijze en de kopse kanten vormen daarbij belangrijke aandachtspunten.




Kopblok
HAPARANDAWEG
Blok 0
HOUTHAVENKADE
HAPARANDAWEG
4e gym
Cluster II
Cluster I
Parkblok
HOUTHAVENWEG
ARCHANGELWEG
Entreegebouw
1a
1b
1c
1d
2a
2b
2c
2d
2e
2f
2g
2h
2i
2j
2k
2l
3a
3b
3c
3d
3e
4a
4b
4c
4d
4e
4f
4g
5a
5b
5c
5d
5e
5f
5g
6a
6b
6c
6d
6e
6f
6g
7a
7b
Houthavenpark
Waterdeel
Landdeel
Pontsteigergebouw

2 Ruimtelijke randvoorwaarden

2.1 Programma

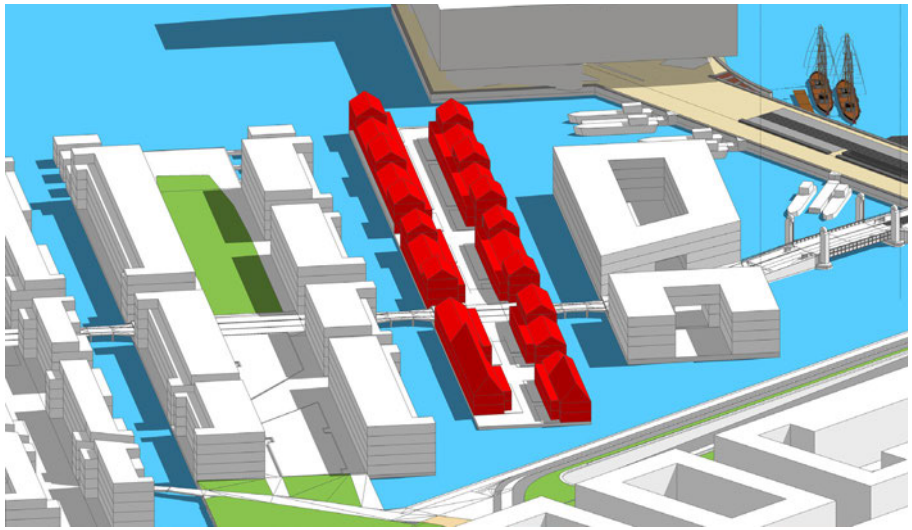
Deze bouwenvelop beschrijft het Libau-eiland. Het is één eiland dat uit twee deelkavels bestaat: het landdeel (blok 6a-6d-6e) en het waterdeel (blok 6b-6c-6f-6g), inclusief openbare ruimte.
Op het Libau-eiland bestaat het totaal programma uit maximaal 116 marktwoningen.
Het woonprogramma is minimaal 14.000 m² bvo tot maximaal 15.500 m² bvo t.b.v. wonen, exclusief ontsluitingen van ondergronds programma en nutsvoorzieningen op begane grond en ondergrondsparkeren.

Wonen:
Om het programma te berekenen zijn referentiemodellen gemaakt. Op basis van het referentiemodel (zie bijlage 2) is het programma voor de bouwenvelopovereenkomst bepaald.

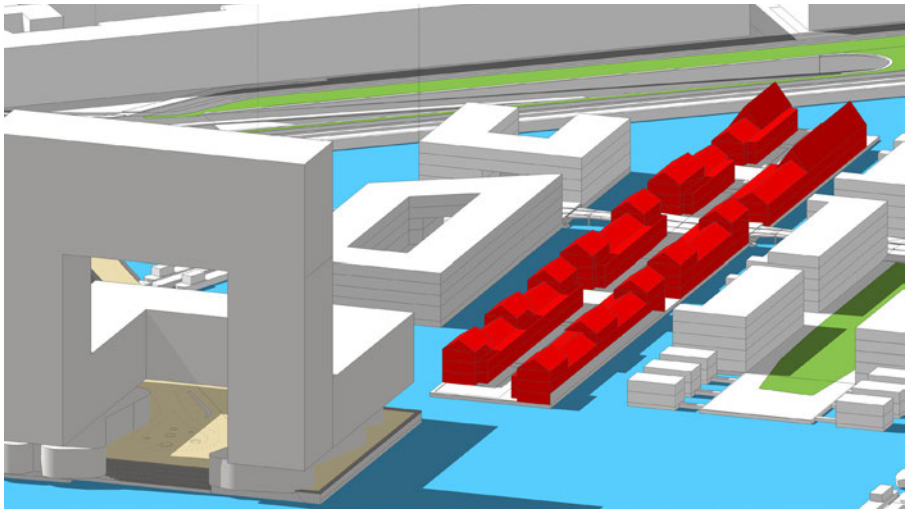
In de Houthaven moet 80% van alle eenlaagse woningen op de begane grond of bereikbaar met een lift voldoen aan de basiseisen voor aanpasbare nultredenwoningen, zoals omschreven in de bouwbrief 2011-116 over de Basiskwaliteit woningbouw marktsector Amsterdam (https://www.amsterdam.nl/publish/pages/813554/bb2011-116.pdf). Ook dienen al deze woningen goed toegankelijk te zijn vanaf de openbare weg met een maximaal hoogteverschil van 2 cm (zie bijlage 3).

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

Daarnaast is op Libau-eiland één horecavestiging toegestaan als volgt:
Categorie 1: Fastfood, max 100 m² bvo;
Categorie 3: café, max 150 m² bvo; of
Categorie 4: Restaurant, max 150 m² bvo.
Een eventuele locatie voor horeca dient in overleg met het projectteam Houthaven nader bepaald te worden.



Impressie van het bouwvolume Libau-eiland, gezien vanuit zuidwestelijke richting



Impressie van het bouwvolume Libau-eiland, gezien vanuit noordoostelijke richting

Horeca dient te voldoen aan de normen van het Internationaal Toegankelijkheidssymbool (ITS) in verband met de doelstelling een woonservicewijk te creëren (zie www.toegankelijkheidssymbool.nl).

Auto parkeren:
Alle autoparkeerplaatsen voor de in het gebouw bestemde functies zijn inpandig en ondergronds.

De volgende normen zijn van toepassing: 0.6 – 1.0 parkeerplaats per marktwoning
Het is niet toegestaan om op de kavel meer parkeerplaatsen te realiseren.
Bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de openbare ruimte.

Voor de inpandige parkeeraccommodatie geldt dat minimaal 5% van de parkeerplaatsen moet voldoen aan de afmetingen van een gehandicaptenparkeerplaats. Om ze flexibel te kunnen toewijzen, dienen ontwikkelaars de bijzondere functie van deze parkeerplaatsen te benoemen in de splitsingsakte.

Amsterdam is koploper op het gebied van elektrisch vervoer en heeft als doel dat het in 2025 voor iedereen mogelijk is om in Amsterdam uitstootvrij te rijden. Om dit mogelijk te maken wordt onder andere een uitgebreid netwerk van openbare oplaadpunten voor elektrische auto's in de gemeente Amsterdam gerealiseerd. Naast openbare oplaadpunten voor bezoekers is het belangrijk dat laadvoorzieningen worden gerealiseerd in privé parkeergarages. Het streven is om bij de bouw van de garage rekening gehouden met minimaal 25% van de parkeerplaatsen met laadvoorzieningen. Het gebouw dient het liefst ook technisch voorbereid te zijn op de grote groei van elektrisch vervoer in de toekomst. Hiervoor kunnen lege buizen (mantelbuizen) voor alle parkeerplaatsen worden gerealiseerd zodat het plaatsen van oplaadpunten relatief makkelijk gerealiseerd kan worden. Team duurzaamheid (Amsterdam Elektrisch) van de gemeente Amsterdam kan hierover meer informatie verschaffen (zie www.amsterdam.nl/parkeren -verkeer/amsterdam-elektrisch/).

Bezoekers van de Houthaven kunnen parkeren op openbare parkeerplaatsen op de Haparandaweg, de Houthavenkade, Wiborgeiland, Revaleiland en bij de Pontsteiger.

Fiets- en scooterparkeren:
Conform het beleid van de Gemeente Amsterdam wordt inpandige ruimte t.b.v. het parkeren van fiets- en scooters gereserveerd. In de Nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' (maart 2018) zijn normen en richtlijnen bepaald voor parkeervoorzieningen op eigen terrein met 2 tot 6 stallingplekken per woning (afhankelijk van de grootte) en 0,13 pp/w t.b.v. scootersparkeren.

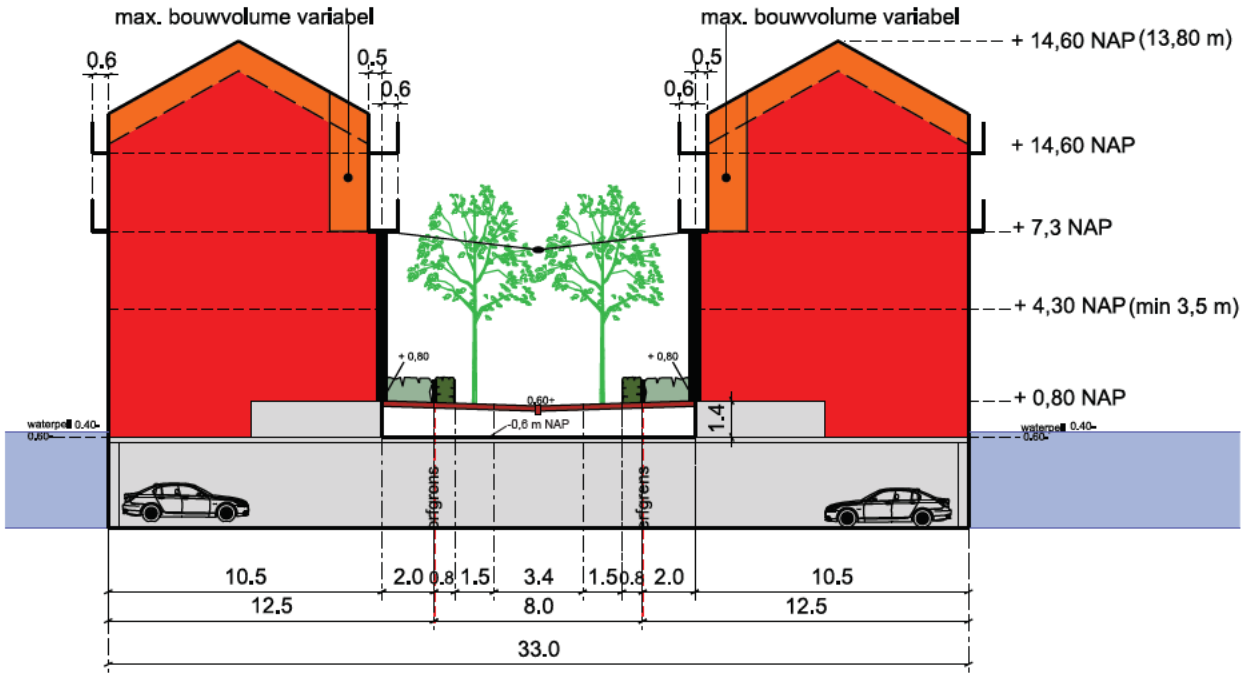
2.2 Ruimtelijke randvoorwaarden kavel

Typologieën:
De blokken staan met één zijde in het water en aan de andere zijde zijn ze gesitueerd aan een autovrije binnenstraat met groene voortuinen, met daarbij enkele openbare pleintjes.
Er wordt een zo divers mogelijk woonprogramma geambieerd. Hiervoor wordt als uitgangpunt de volgende eisen gesteld, gerelateerd aan het aantal woningen:
- minimaal 20% eengezinswoningen
- maximaal 80% appartementen

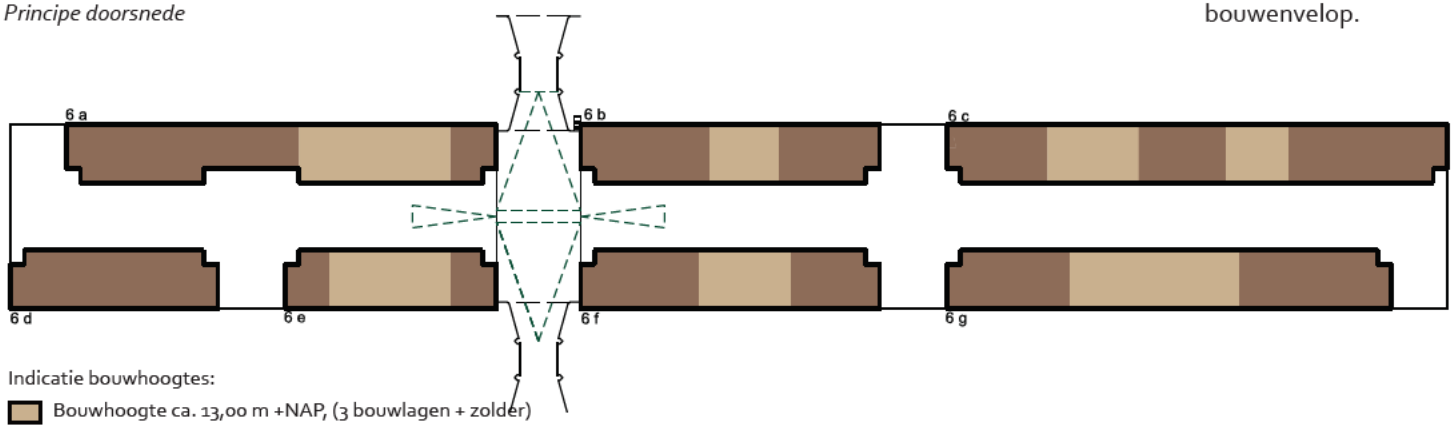
Voordeuren:
Minimaal 60% (meer is wenselijk) van de woningen dient een individuele entree aan de straatzijde te krijgen. Het percentage is van toepassing op het aantal woningen dat op de totale kavel gerealiseerd wordt.

Maatvoering:
De maten en coördinaten van de hoekpunten zijn op het matenplan aangegeven (zie bijlage 1).

Bouwhoogten en bebouwingspercentages:
De maximale bouwhoogte bedraagt 14,60 m +NAP (zie principe doorsnede). Het maximale bouwvolume is aangeven in rood en oranje.
Om kleinschaligheid van bouwvolumes te benadrukken, is vanaf een 3e bouwlaag vanaf straatpeil uitgegaan van een terugliggende gevellijn (set back) van minimaal 0,5 m. Er wordt ook een diversiteit aan volumes gevraagd vanuit het beelskwaliteitsplan. Hiervoor worden verschillende hoogtes gewenst in de bebouwing. Een indicatieve verdeling van bouwhoogtes wordt in de tekening hiernaast aangegeven.



Principe doorsnede



Indicatie bouwhoogtes:

Bouwhoogte ca. 13,00 m +NAP, (3 bouwlagen + zolder)

Bouwhoogte max. 14,60 m +NAP, (4 bouwlagen)

Voorbeeld invulling diversiteit in bouwhoogtes

Aanstraathoogten:

In de situatietekening op pagina 14 en 15 zijn de aanstraathoogten aangegeven. Het aanstraatpeil (aan de gevel) is voor meeste bebouwing 0,8 m +NAP. Bij de ontsluitingsweg variëren de aanstraathoogten in verband met de aansluiting op de bruggen. De overgang tussen de helling en het vlakke gedeelte is in coördinaten aangegeven.

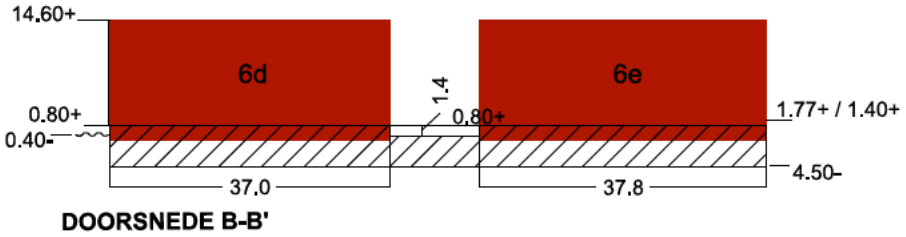
In verband met de vele bruggen in het stedenbouwkundig plan zijn er veel hoogteverschillen op maaiveldniveau. Deze hoogteverschillen worden opgelost door geleidelijke hellingen in het maaiveld van maximaal 4% (1:25). Aangrenzende bebouwing dient deze geleidelijke hellingen te volgen. Bebouwing sluit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

Rooilijnen en maximaal bouwvolume:

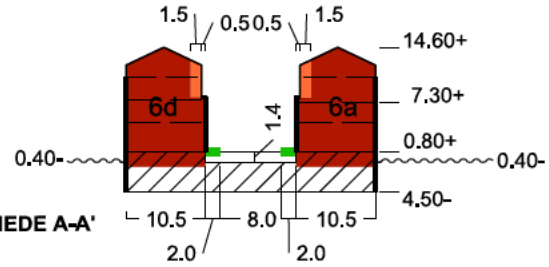
Er dient op of binnen de begrenzing van de envelop gebouwd te worden. Er zijn verplichte rooilijnen voor de eerste twee bouwlagen aangegeven.

Het maximaal bouwvolume is aangegeven in rood en oranje waar oranje variabel volume is. Bebouwing op de hoekpunten is verplicht. Dit prevaleert boven andere mogelijkheden zoals aangegeven in deze bouwenvelop.

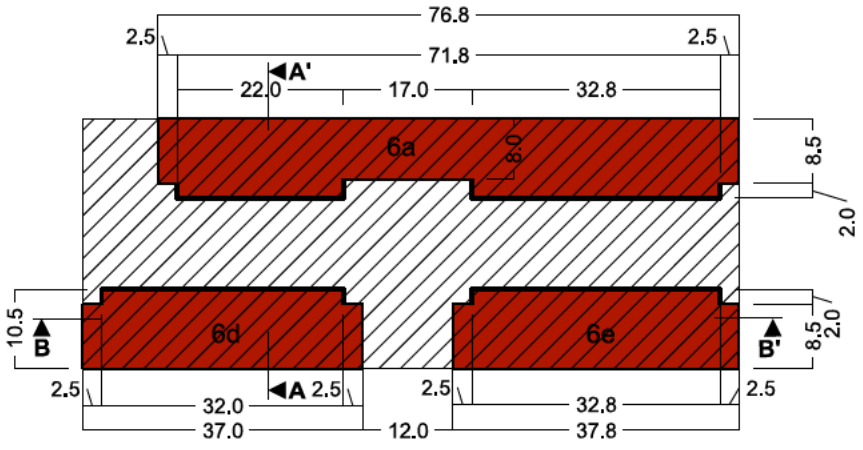
Bouwenvelop landdeel: blok 6a, 6d en 6e



DOORSNEDE B-B'



DOORSNEDE A-A'



PLATTEGROND

legenda

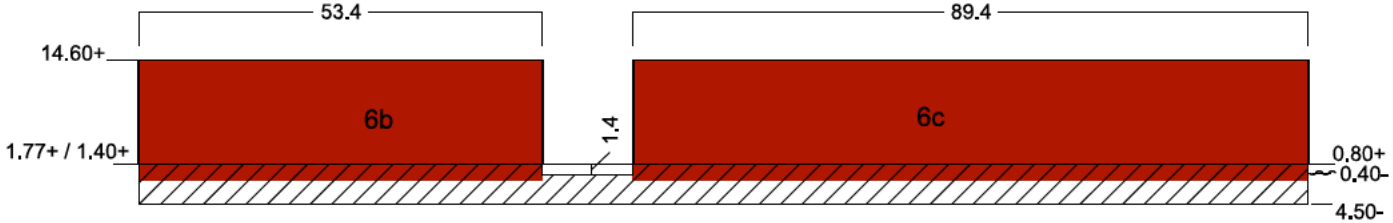
- maximaal bouwvolume, 3 bouwlagen met kap
- maximaal bouwvolume, variabel
- rooflijn
- voortuinen
- zoekruimte parkeergarage

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

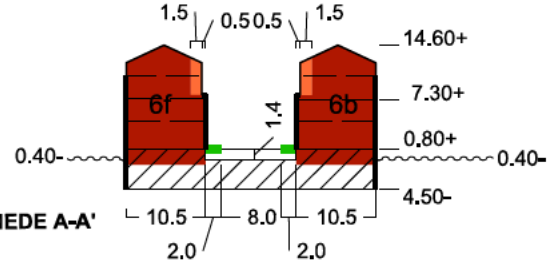
1 5 10 50m

project **Houthaven Libau-eiland**	schaal **1 : 1.000 A4**
tekening **Blok 6a-d-e - bouwenvelop begrenzing**	datum **20 nov 2018**

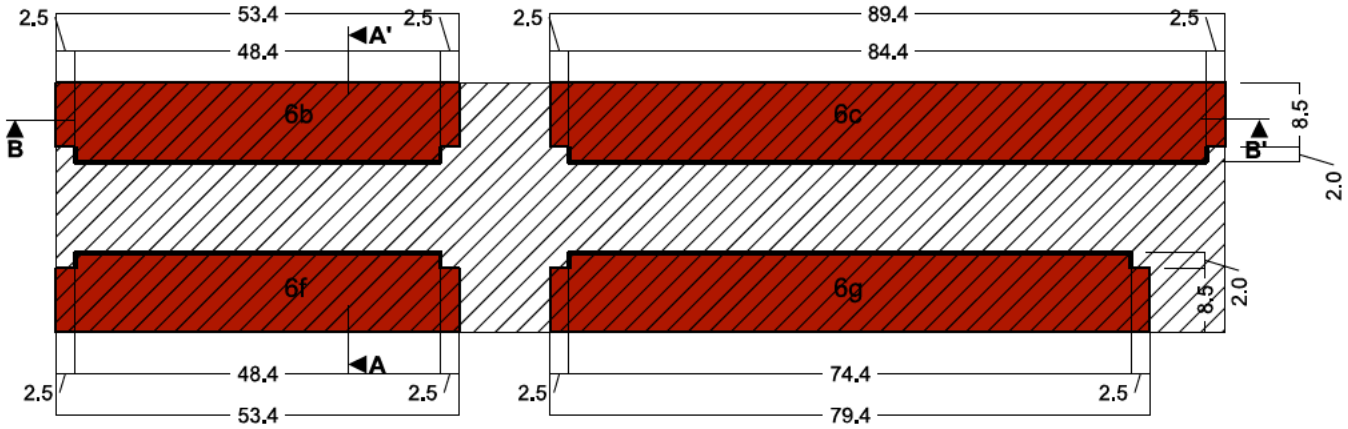
Bouwenvelop waterdeel: blok 6b, 6c, 6f en 6g



DOORSNEDE B-B'



DOORSNEDE A-A'



PLATTEGROND

legenda

- maximaal bouwvolume, 3 bouwlagen met kap
- maximaal bouwvolume, variabel
- rooilijn
- voortuinen
- zoekruimte parkeergarage

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



project
Houthaven Libau-eiland

tekening
Blok 6b-6c-6f-6g - bouwenvelop begrenzing

schaal
1 : 1.000 A4

datum
20 nov 2018

Het Stedenbouwkundig Plan bestaat uit formele en informele stedelijke ruimtes. Juist het contrast tussen formeel en informeel zorgt voor interessante verschillen en een rijkere ruimtelijke beleving.

Plint:
De hoogte (bovenkant vloer – bovenkant vloer) van de 1e bouwlaag is minimaal 3,50 m t.o.v. straatpeil.

Souterrain:
Een souterrain of onderkeldering ten behoeve van wonen is toegestaan onder het maximaal bouwvolume, mits het vloerpeil van de woningentree en de begane grond verdieping de aanstraathoogte van het aangrenzende maaiveld volgt.

Balkons:
Incidentele voorgevel rooilijnoverschrijdingen aan de straatzijde ten behoeve van erkers of balkons zijn toegestaan vanaf de derde bouwlaag (min. 6m vrije hoogte vanuit straatpeil) en tot maximaal 0,6 m uit de rooilijn (gevellijn van de begane grond en 1ste verdieping aan de straatzijde) en met een maximale lengte van 2,5m. Aan de waterzijde mogen balkons in principe tot maximaal 0,6 m boven het water vanaf de tweede bouwlaag uitsteken met een maximale lengte van 2,5m.

Diepere uitkragende balkons (tot max. 2,0 m) of langere balkons zijn toegestaan in het bestemmingsplan (Art. 19) maar hebben absoluut niet de voorkeur van het Kwaliteitsteam. Echter sluit het Kwaliteitsteam dit niet bij voorbaat uit. Voornemens hiertoe zullen per casus op zijn architectonische waardes bekeken moeten worden en ingebracht in het Kwaliteitsteam. Uitkragende balkons zijn niet toegestaan op de koppen van de blokken.

Dakterrassen:
Daktuinen en dakterrassen kunnen een positieve bijdrage leveren aan het wooncomfort. De keuze is aan de ontwikkelaar om hier invulling aan te geven, binnen de ruimtelijke mogelijkheden van de bouwenvelop en het bestemmingsplan. Programma's als 'Rainproof' (samenwerkingsprogramma Waternet & Gemeente Amsterdam, zie voor meer informatie www.rainproof.nl) kunnen handvatten en richtlijnen bieden voor het maken van een waterbestendig ontwerp, met toevoeging van groen in delen van het dak.

Steigers:
Bij woningen aan het water zijn op initiatief van eigenaren individuele steigers toegestaan. Deze worden niet planmatig ontwikkeld, zodat variatie in steigers ontstaat.

Ontwerpcriteria voor steigers:
- Een steiger is maximaal 6,25 m² groot;
- Een steiger beslaat maximaal de helft van gevellengte van de breedte van de woning;
- Een steiger is te realiseren tot maximaal 2,5 m uit de kadelijn;
- Een steiger wordt niet gesitueerd buiten de 45° lijn, gemeten vanuit de perceelgrens;
- Hoogte van steiger is maximaal 0,4 m boven de gemiddelde waterstand;
- Een trap is geen onderdeel van de (bouw)aanvraag voor een steiger.

Pleziervaartuigen die daar aangelegd kunnen worden bevinden zich in een zone van maximaal 6 m uit kadelijn. De maximale breedte van deze afgemeerde pleziervaartuigen is 2,0 m en de diepgang kan maximaal 1,40 m bedragen. Dit i.v.m. de doorvaartprofielen voor de grachten.
De bruggen bij Libau-eiland hebben een doorvaarthoogte van 1,90 m. De opgegeven doorvaarthoogte is van toepassing over een breedte van 5 m.



Voorbeeld individuele steigers op initiatief van bewoners

Pleintjes:
Het stedenbouwkundig plan voorziet in een visuele verbinding tussen Memeleiland en Karlskrona-eiland. De positie van het pleintje tussen de blokken 6b-6c en 6f-6g ligt om die reden vast.
Het pleintje tussen blok 6d en 6e kan maximaal 1,0 m worden verschoven in beide richtingen, mits de breedte van het pleintje minimaal gelijk blijft.
De pleintjes dienen toegankelijk te zijn voor nood- en hulpdiensten.

Voortuinen:
Op Libau-eiland krijgen de woningen aan de straatzijde een voortuin. Deze tuin is 2 m diep, exclusief erfscheiding. De voortuinen hebben een minimale gronddekking van 1,40 m gronddekking vanaf maaiveld hoogte 0,80 m + NAP tot dakconstructie parkeergarage. De tuinen worden in erfpacht uitgegeven.
Op een aantal locaties (op de hoeken van de blokken) moet de erfpachtgrens nog worden bepaald (zie matenplan op blz. 28 en 29).

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

De waterdiepte aan de gevel is 2,40 m -NAP en op de kop van het eiland aan de IJ-zijde is dat 2,80 m - NAP. De gemiddelde waterstand is 0,40 m -NAP.
Indien de gevel van het gebouw niet aan het water grenst, dient de ontwikkelaar op de aan het water grenzende erfpachtgrens een zelfstandige kadeconstructie te bouwen en te onderhouden. De kadeconstructie en/of gevel dient tot 0,80 m +NAP waterdicht te zijn conform het gestelde in de concessie.
Onder de vloer van de kavel- of kadeconstructie dient een onderloopsheidscherm geplaatst te worden. Dit scherm dient de ontwikkelaar aan te brengen tot minimaal 1,0 m beneden het water bodemoppervlak, en tenminste berekend te zijn op basis van het na afloop van de bouw in den droge kunnen ontgraven van de watergangen/grachten. Dit scherm dient gronddicht aan te sluiten op het scherm van de brug en de kademuur. Aan de kopse zijden van de kavel dient het scherm minimaal 7,0 m omgezet te worden ter voorkoming van onderloopsheid.

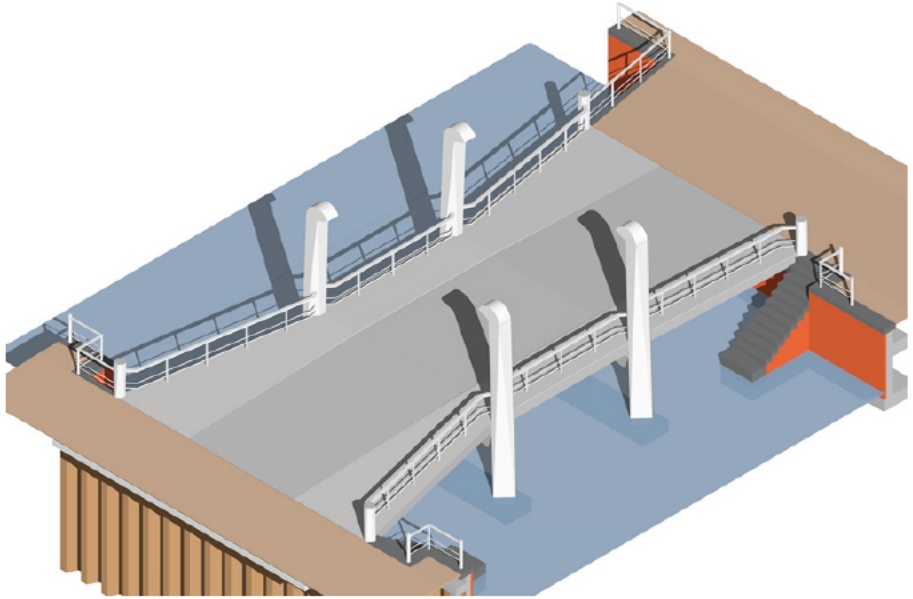
Indien de onderkant van de vloer van de kavel, tussen de 20 cm en 1,0 m onder het waterbodem oppervlak steekt, is een onderloopsheidscherm alleen noodzakelijk tot 7,0 m vanaf de kopse zijden. Steekt de constructie verder dan 1,0 m onder het waterbodem oppervlak dan is een scherm niet noodzakelijk.

Voor aansluiting van dit scherm op kades of bruggen, bestaand of nog aan te leggen door de gemeente, dient u in overleg te treden met het projectteam Houthaven.

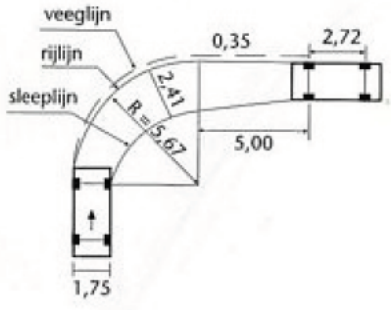
Kademuur:
Het openbare deel van de kademuur tussen de coördinaatpunten 1-9, 11-16 (beide deelkavel zuid), 18-21, 23-26 en 27-30 (alle deelkavel noord) wordt door de ontwikkelaar gerealiseerd in opdracht van de gemeente, zie de situatietekening op pagina 20 en 22. Dit deel van de kademuur wordt bekleed met een in het Plan Openbare Ruimte vastgelegde metselsteen en metselverband. Afspraken m.b.t. tot de uitvoering en kosten komen tot stand in overleg met de gemeente.

Aansluiting brug:
Daar waar gebouw en brug elkaar ontmoeten (brugleuning in kademuur), moet de ontwikkelaar van de kavel afstemmen met gemeente Amsterdam. Het deel van de kademuur tussen de coördinaatpunten 2-2a en 15-15a (noordzijde landdeel) en 17a en 30-31a (zuidezijde waterdeel) wordt door de gemeente gerealiseerd, (zie matenplan bijlage). Het principe ontwerp van de autobrug is op pagina 18 afgebeeld.
De bruggen zijn voor de bouwlogistiek, de kabels en leidingen en de nutsvoorzieningen op de eilanden noodzakelijk. Hier moet in de ontwikkeling aandacht aan worden besteed. Het gesprek moet op een vroeg stadium tussen gemeente en ontwikkelaar starten.

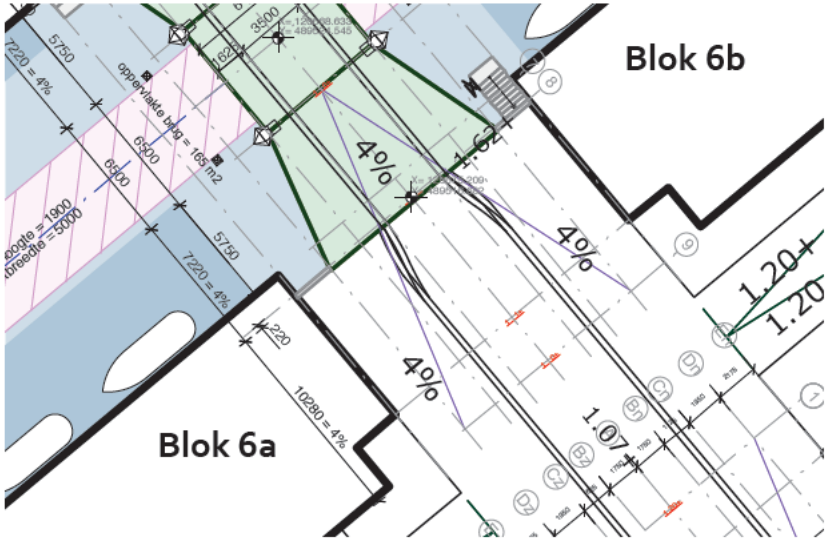
Parkeren:
Alle parkeerplaatsen voor de in het gebouw bestemde functies zijn inpandig opgelost in een ondergrondse parkeergarage, conform de eerder genoemde normen. De parkeergarage moet binnen de aangegeven ruimte worden gesitueerd (zie tekening). Onder de voortuinen en onder de openbare ruimte moet een minimale grond dekking zijn van 1,40 m tussen het straatpeil en de bovenkant van de parkeergarageconstructie (zie principe doorsnede).



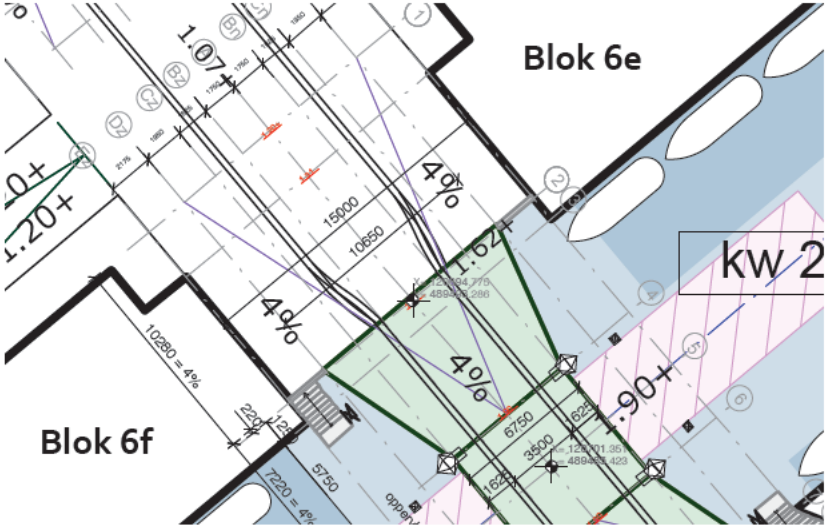
Principe ontwerp van autobrug met aansluiting op gebouwen door middel van een trap naar het water en/of brugleuning (deze afbeelding toont een impressie van de autobrug over gracht tussen Houthaven West en eiland 1)



baanbeschrijving personenauto



Uitsnede situatie aanlanding brug KW2428 bij blok 6a en 6c



Uitsnede situatie aanlanding brug KW2429 bij blok 6e en 6f

De parkeeraccommodatie en de entree daarvan is geminimaliseerd in de gevel aanwezig. De entree van de parkeeraccommodatie bevindt zich aan de lange zijde van blok 6a of 6e, of in blok 6b of 6f tussen de eerste 15,0 m tot 25,0 m van de hoek, gemeten vanaf de kop van het blok aan de ontsluitingweg (zie matenplan op blz. 28 en 29). Uitgangspunt is dat er voldoende opstelruimte op maaiveld is om te bufferen.
Een eventuele hellingbaan en veiligheidsmaatregelen (zoals de vereiste vlakstand) moeten inpandig worden opgelost, binnen de contour van de bebouwing en zijn niet toegestaan in de onbebouwde privé ruimte worden opgelost. De parkeeraccommodatie dient te voldoen aan NEN 2443 : 2013.

Vanwege de fasering van de bouw heeft het de voorkeur dat minimaal de benodigde parkeeraccommodatie voor de eerste fase (waterdeel) ook in de eerste fase gerealiseerd wordt.
Ten aanzien van ontgravingen wordt er uitgegaan van een ontgravingsdiepte van maximaal 4,50 m -NAP. De gemeente neemt een aandeel in de directe extra kosten die het gevolg zijn van de bodemverontreiniging. Zie voor nadere voorwaarden de terreinspecificatie. In het geval dat afgraving niet aan de orde is, dan dient kruipruimteloos te worden gebouwd vanwege de hoge grondwaterstand en/of eventuele slechte bodemkwaliteit.

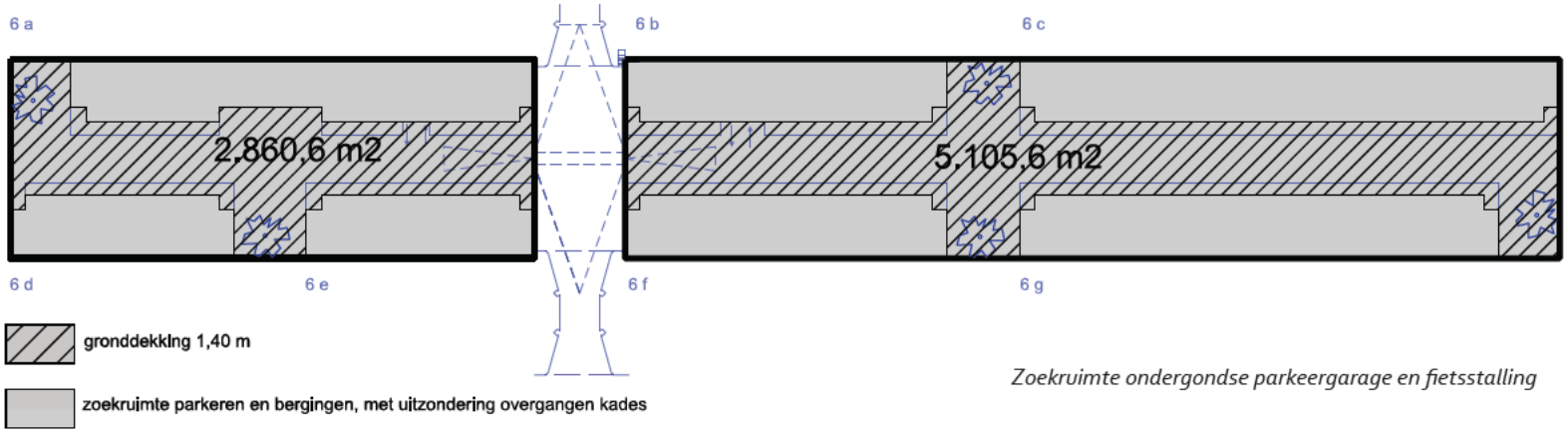
Het dek van de parkeeraccommodatie dient geschikt te zijn voor toetreding van nood- en hulpdiensten en sporadisch vrachtverkeer op straat.

De ontwikkelaar dient ter plaatse van de inrit van de parkeeraccommodatie en bij de overgang tussen openbare ruimte met ondergrondse parkeergarage en openbare ruimte op volle grond stootplaten aan te brengen, deze hebben een afmeting van ca. 1,5-2 m vanaf de kavel- of bebouwingsgrens. Deze stootplaten zijn eenzijdig afgehangen aan de gebouwconstructie. Exacte positie in afstemming met projectteam Houthaven.

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

Bij de benodigde gehandicaptenparkeerplaats (haaks: 3,5 x 5 m, langsparkeren: 2,5 x 6 m) moet de bijzondere functie van deze parkeerplaatsen in de splitsingsakte worden benoemd om ze flexibel te kunnen toewijzen.

De parkeeraccommodatie moet voldoen aan de normen van het Internationaal Toegankelijkheids Symbool (ITS, zie bijlage 4).



Zoekruimte ondergondse parkeergarage en fietsstalling

Fiets- en scooterparkeren:
Conform het beleid van de Gemeente Amsterdam wordt inpandige ruimte t.b.v. het parkeren van fiets- en scooters gereserveerd. Deze dienen voor minimaal 2/3 in de kelder onder de bebouwing worden gesitueerd in collectieve ruimtes. Maximaal 1/3 van de benodigde parkeerplaatsen kunnen op begane grond (inpandig) worden geplaatst maar zo min mogelijk aan de buitengevels. Een eenvoudige toegankelijkheid van de collectieve fietsenberging is vereist om het gebruik van de berging te waarborgen en overlast op straat te vermijden. De fietsenberging is daarnaast sociaal veilig. De concept Nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' beschrijft het beleidskader. Zie onderstaande link: https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/volg-beleid-fiets/

Voor de inrit naar de ondergrondse fietsenstalling is een zoeklocatie op het matenplan (blz. 28 en 29) aangegeven.

In de Bouwbrief 2015-130 wordt toegelicht hoe een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging zodanig kan worden ingericht dat dit als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Bouwbesluit wordt beschouwd door de gemeente Amsterdam.

Inpandige ruimtes:
Binnen de kavel dient rekening gehouden te worden met inpandige ruimtes ten behoeve van afvalcontainers bij andere functies dan wonen. Voor horeca dient er rekening mee gehouden te worden dat de vetvangpunt inpandig wordt opgelost, evenals het leeghalen ervan (put in gevel of achter de ingang).

Nutsvoorzieningen:
In de Houthaven worden de noodzakelijke gebouwen voor de nutsvoorzieningen niet gerealiseerd in de openbare ruimte om deze zoveel mogelijk vrij te houden van obstakels. Hiervoor dienen ruimtes gereserveerd te worden in de bebouwing. Naar verwachting is er ruimte voor 2 traforuimtes (ca. 25m² per locatie) en nog één ruimte t.b.v. Westpoortwarmte (ca. 40m²) nodig.

Traforuimtes dienen bijvoorkeur gerealiseerd te worden in kavel 6a en 6f. Deze ruimtes dienen te worden uitgevoerd conform de door Alliander af te geven afmetingen en nadere specificaties. De locatie van de ruimtes in het bouwblok dient te worden afgestemd met Alliander en het projectbureau Houthaven.

Nutsvoorzieningen die vanaf de openbare ruimte toegankelijk dienen te zijn, kunnen in de buitengevel worden gesitueerd.

Openbare Verlichting geïntegreerd in de bebouwing:
Architectuur en verlichting moeten op elkaar worden afgestemd ten behoeve van een integraal ontwerp. Voor het ontwerp betekent dit dat er rekening gehouden moet worden met de bevestiging van spandraden, voedingskasten en het in de gevel omhoog voeren van voedingskabels ten behoeve van verlichtingsarmaturen die in later stadium worden aangebracht. In het Plan Openbare Ruimte wordt uitgegaan van een ritme van 20,0 m. De afspanning aan de gevel wordt ca. 6,5 m boven maaiveld geplaatst.

Afstemming met de gemeente is noodzakelijk voor een goede plaatsing van verlichting aan het bouwblok.

Veiligheid:
Het bouwplan en de inrichting van de ruimte binnen de erfpachtgrens dienen te voldoen aan de eisen zoals gesteld in het politiekeurmerk. Het Stedenbouwkundig Plan Houthaven en het Plan Openbare Ruimte Houthaven zijn reeds getoetst aan de eisen voor het politiekeurmerk.

Natuurinclusief bouwen:
In samenhang met de Agenda Groen worden in Amsterdam knelpunten in de ecologische structuur aangepakt, zie www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/agenda-groen/. Bij de realisatie van nieuwbouw bestaan er kansen voor de vergroting van de biodiversiteit van Amsterdam. Nieuwe gebouwen kunnen bijvoorbeeld worden voorzien van neststenen voor vogels en vleermuizen. Nestkasten kunnen relatief eenvoudig zichtbaar of onzichtbaar worden geïntegreerd in gevels, zie voor meer informatie www.checklistgroenbouwen.nl.



Uitsnede plankaart openbare ruimte met indicatie inrichting openbare ruimte van het Libau-eiland en omgeving

3 Openbare ruimte

Voor de Houthaven is een Plan Openbare Ruimte (POR) opgesteld. Het POR is in mei 2016 geactualiseerd en bestuurlijk vastgesteld.

Op basis van dit plan zijn de aanstraathoogtes vastgesteld ten behoeve van de bouwenvelop (zie bijlage 1, matenplan).
Het plan vormt het kader voor de nog op te stellen maaiveld inrichting. Dit inrichtingsplan zal afgestemd worden met de betrokken ontwikkelaars op het eiland en kan dan ook op onderdelen nog afwijken van het plan openbare ruimte. Eventuele aanpassingen van aanstraathoogtes kunnen alleen in onderling overleg bepaald worden.

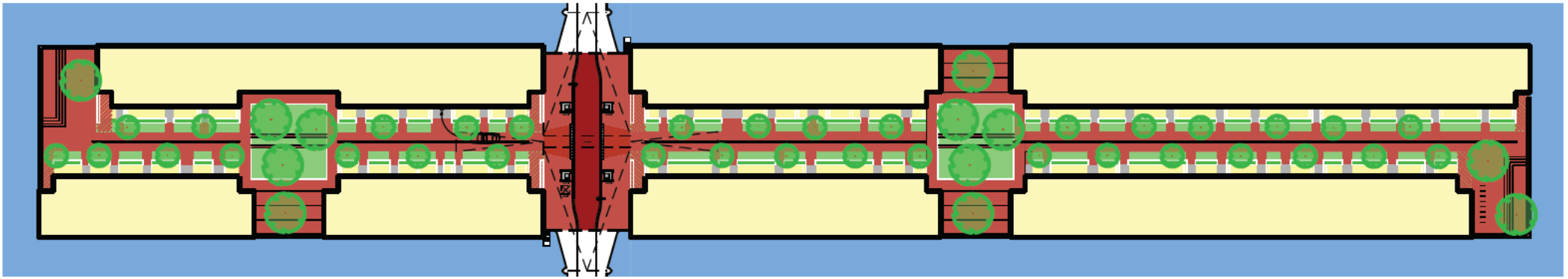
Voor de overige onderdelen behoudt de gemeente het recht om eenzijdig te besluiten af te wijken van het plan openbare ruimte.

Libau-eiland is de straatnaam voor het gehele eiland 6. In het plan openbare ruimte is het volgende specifiek opgenomen:
"De openbare ruimte van het Libau-eiland wordt gekenmerkt door het smalle beschutte en autovrije straatje en de afwisseling met de pleintjes die gericht zijn op het water. De openbare pleintjes liggen iets verhoogd ten opzichte van de straat. Slechts verhuisauto's en nood- en hulpdiensten rijden door de straat."

Opbouw straatprofiel:
Het basisprofiel benadrukt het intieme autovrije karakter. Het wegprofiel heeft een minimale maat en is vormgegeven als voetgangersgebied. De totale afstand tussen de gevels is in het principe profiel 12,0 m, met aan weerszijde tegen de gevel een private uit te geven buitenruimte. Om een groen karakter op het eiland te creëren is een robuuste groene haag bedacht in combinatie met een groene zone met bomen aan beide zijden van de weg.

Privé buitenruimte, voortuinen:
Op Libau-eiland krijgen de woningen aan de straatzijde een voortuin of terras. Deze ruimte is 2 m diep, exclusief haag. Deze voortuinen hebben bij een ondergrondse parkeergarage een minimale gronddekking van 1,40 m diepte vanaf de maaiveld hoogte (0,80m +N.A.P.) tot de bovenzijde van de constructie van de parkeergarage. De tuinen worden in erfpacht uitgegeven. De erfscheiding d.m.v. en hekwerk, in een bij de architectuur passend ontwerp.

Openbare ruimte:
De private buitenruimte wordt afgebakend door een in openbaar gebied aan te brengen ca. 1,0 m hoge haag met hekwerk aan de binnenzijde. De haag behoort bij de openbare ruimte en wordt door de gemeente gerealisseerd.



Structuurschets openbare ruimte

Naast de haag komt aan de straatzijde een ca.1,5 m brede groenstrook. Deze groenzone kan tevens dienen als ruimte voor het fiets-parkeren voor bezoekers, om bomen toe te voegen en om de draaicirkel van de toegang naar de parkeergarage op te lossen. In het midden van de straat komt een verhard voetpad waarvan de exacte breedte nog moet worden bepaald. Dit voetpad doet tevens dienst als toegangsweg voor nood – en hulpdiensten en wordt gedeeltelijk gebruikt als rijloper van de ontsluitingsweg naar de ingang van de inpandige garage(s).
Er moet in ieder geval 3,5 m vrije doorgangsruimte voor brandweerwagens en op een aantal locaties een ruimte van 5,0 m breed worden gerealiseerd t.b.v. hulp- en nooddiensten.

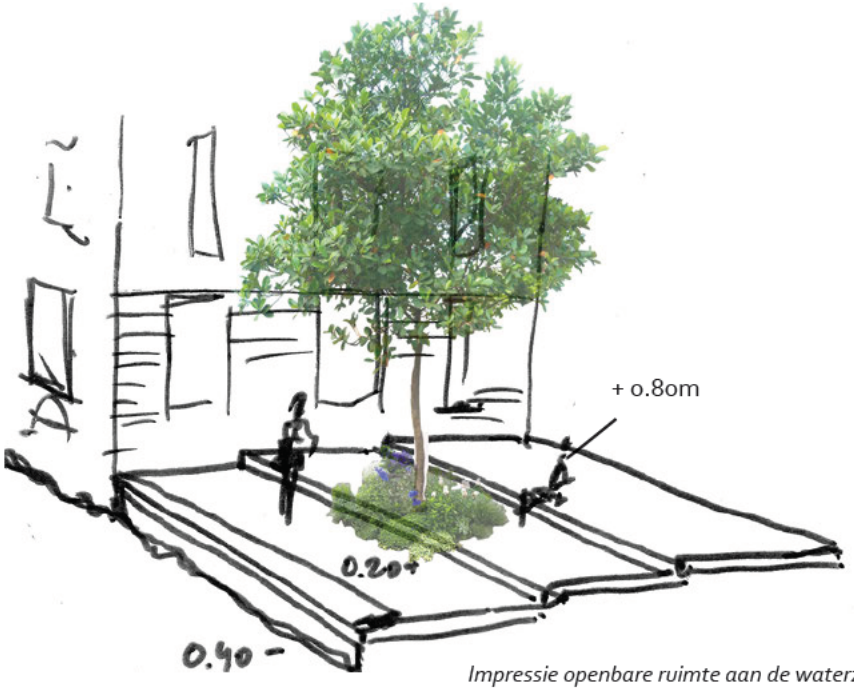
Pleintjes
De zone met voortuinen aan de straat wordt zowel in het landdeel als het waterdeel onderbroken door pleintjes met een minimale maat van 12,0 m breed. De pleintjes op de koppen van het eiland zijn minimaal 10 m breed. Het zijn buurtpleintjes met een belangrijke ontmoetingsfunctie voor de eilandbewoners. Deze ruimtes zijn georiënteerd op het water en vormen de fysieke overgang tussen de hoger gelegen straat en het ca. 1,20 m lager gelegen water van de omliggende grachten.
Om het mogelijk te maken om bij het water te komen, zodat het water optimaal beleefd kan worden en men vanaf de kade in een bootje kan stappen, is het noodzakelijk dat de kade op max. 0,60 m boven waterniveau komt te liggen (dus op 0,20m +NAP). Op bijgaande schets is een voorbeeld gegeven van een waterstoep, een geschikt middel voor de oplossing van dit hoogteverschil.

De pleintjes dienen (m.u.v. trap en of waterstoepen) toegankelijk te zijn voor nood- en hulpdiensten.

Verlichting:
De opzet van het lichtplan voor Libau eiland is vergelijkbaar met dat van Stettineiland en Narva eiland.
De binnenstraat en de tussenpleintjes worden voorzien van hangende verlichtingsarmaturen (model 21e eeuw met LED lichtbron) die met spankabels wordt bevestigd aan de gevels.

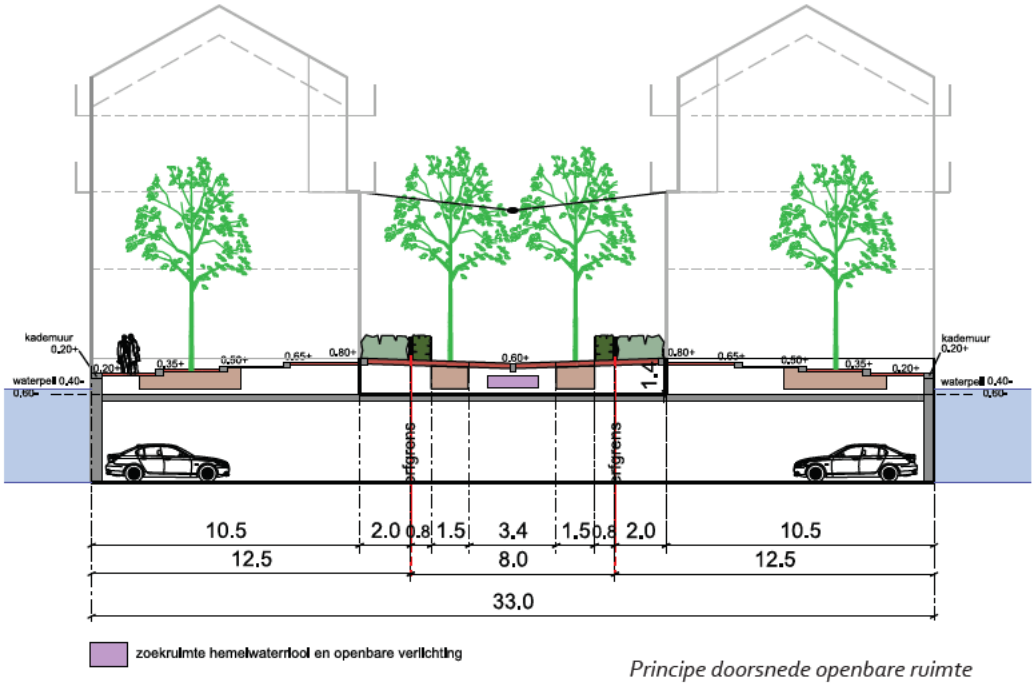


Impressie straatbeeld



Impressie openbare ruimte aan de waterzijde

De muurankers voor de spandraden worden bevestigd op een nader te bepalen hoogte aan de woning-scheidende muren of ander constructief geschikt deel van de gevel. De afstand tussen lichtpunten en het maaiveld is 5,20m. De exacte hoogte van de muurankers moet worden berekend op basis van het ontwerp van de woningen e.d., maar bevinden zich door de buiging van de spandraden altijd hoger dan het licht armatuur.
De voedingskabels worden door de parkeerkelder en de spouwmuur aangelegd, zodat deze aan de buitenzijde aan de gevel niet zichtbaar zijn.
De schakelkasten moeten inpandig in de kopgevels langs de ontsluitingsroute in het ontwerp voor de bebouwing worden opgenomen en voorzien worden van een deurtje, dat bereikbaar is voor onderhoud.
Details over de uitvoering moeten door ontwikkelaar met de afdeling Openbare Verlichting van de gemeente worden afgestemd.



Principe doorsnede openbare ruimte

De pleintjes op de koppen worden voorzien van een of twee kleine lichtmasten, armatuur type Bart met 4m conische mast. Deze worden tevens voorzien van LED lichtbron.

Overgangen privé- openbaar:
Aan de hoeken van de blokken zijn er zones (zie matenplan blz. 28 en 29) waar de overgang openbaar-privé moet nog worden gedefineerd.

Bij blok 6a is ter hoogte van het openbare pleintje een margestrook van maximaal 90 cm mogelijk. Een margestrook heeft een afwijkende bestrating en biedt een informele ruimte aan het plaatsen van privébankjes en geveltuinen. Dit alles in de sfeer "warm en informeel". Deze strook is openbaar en wordt niet uitgegeven.

Parkeergarageontsluiting
Het eerste gedeelte van het tussenstraatje is toegankelijk voor auto's om bij de entree naar de parkeeraccommodatie te kunnen komen.
De hellingbaan en vereiste vlakstand worden op de kavel (inpandig) opgelost, binnen de contour van de bebouwing. Er dient voldoende opstelruimte te zijn voor het bufferen van auto's. Eventuele veiligheidsmaatregelen en uitzichtdriehoeken op de overgang naar openbare ruimte dienen binnen het kavel gerealiseerd te worden.

Kabels en leidingen:
Conform het Plan Openbare Ruimte Houthaven moet de openbare ruimte direct gelegen aan nieuwbouw gereserveerd worden voor het tracé voor kabels en leidingen. Detaillering wordt in de terreinspecificatie meegenomen.
Door de beperkte openbare ruimte ondergronds worden kabels en leidingen centraal aangesloten (met uitzondering van hemelwater riool en openbare verlichting) vanaf de doorgaande weg: één keer voor het waterdeel (kavels 6b,6c,6f en 6g) en één keer voor het landdeel (kavels 6a,6d en 6e). Huisaansluitingen liggen dan onder de in erfpacht uitgegeven terrein. Er zullen op de kop van het eiland faciliteiten moeten worden opgenomen waar de kabels/leidingen beheerders kunnen aansluiten.
Waar sprake is van geen parkeerbak geldt het zelfde principe als bij een parkeerbak. Het eventueel oversteken van de openbare inrichting om de verschillende kavels te voorzien kan in overleg met de gemeente.



4 Duurzaamheid

Voor de Houthaven is de ambitie uitgesproken een duurzame energievoorziening aan te leggen en klimaatneutraal te gaan bouwen. Dit is vastgelegd in de notitie "Houthaven 100% klimaatneutraal', die op 2 maart 2010 is vastgesteld door stadsdeel Westerpark.

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

Voor de duurzame warmte/ koude energievoorziening heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel West op 19 juli 2011 besloten het projectgebied aan te sluiten op een comfortnet. Dit bestaat uit een 4 pijps-distributienetwerk dat gevoed wordt door het stadswarmtenetwerk van Westpoortwarmte en lokale duurzame koudebronnen. Dit is vastgelegd in de concessie met Westpoortwarmte d.d. 20 november 2012 (bekrachtigd door het dagelijks bestuur op 4 december 2012).

Mede op basis van deze vastgestelde ambitie 100% Klimaatneutraal is het project Houthaven door het Ministerie van VROM geselecteerd als Excellent gebied Energieneutrale wijken en gelden verscherpte EPC normen die zijn vastgelegd in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Voor de Houthaven geldt een EPC 0,15 als algemene uitgifte voorwaarde voor alle functies. De door het Rijk aangewezen status van het gebied is per 1 januari 2016 verlopen. De reguliere bouwbesluiteisen zijn weer van toepassing. Hierdoor verandert de ambitie van de gemeente om de hele Houthaven op eenzelfde energieneutrale standaard kwaliteit verder te ontwikkelen niet. De ambitie sluit nog steeds aan bij de tot 1 januari 2016 geldende EPC van 0,15 of lager. Dit betekent dat 100% van alle gebouw gebonden energie wordt bespaard en/of duurzaam wordt opgewekt. Wanneer utiliteit onderdeel uitmaakt van het bouwblok wordt voor het hele bouwblok uitgegaan dat een EPC van 0,15 of lager (NEN 7120) kan worden behaald.

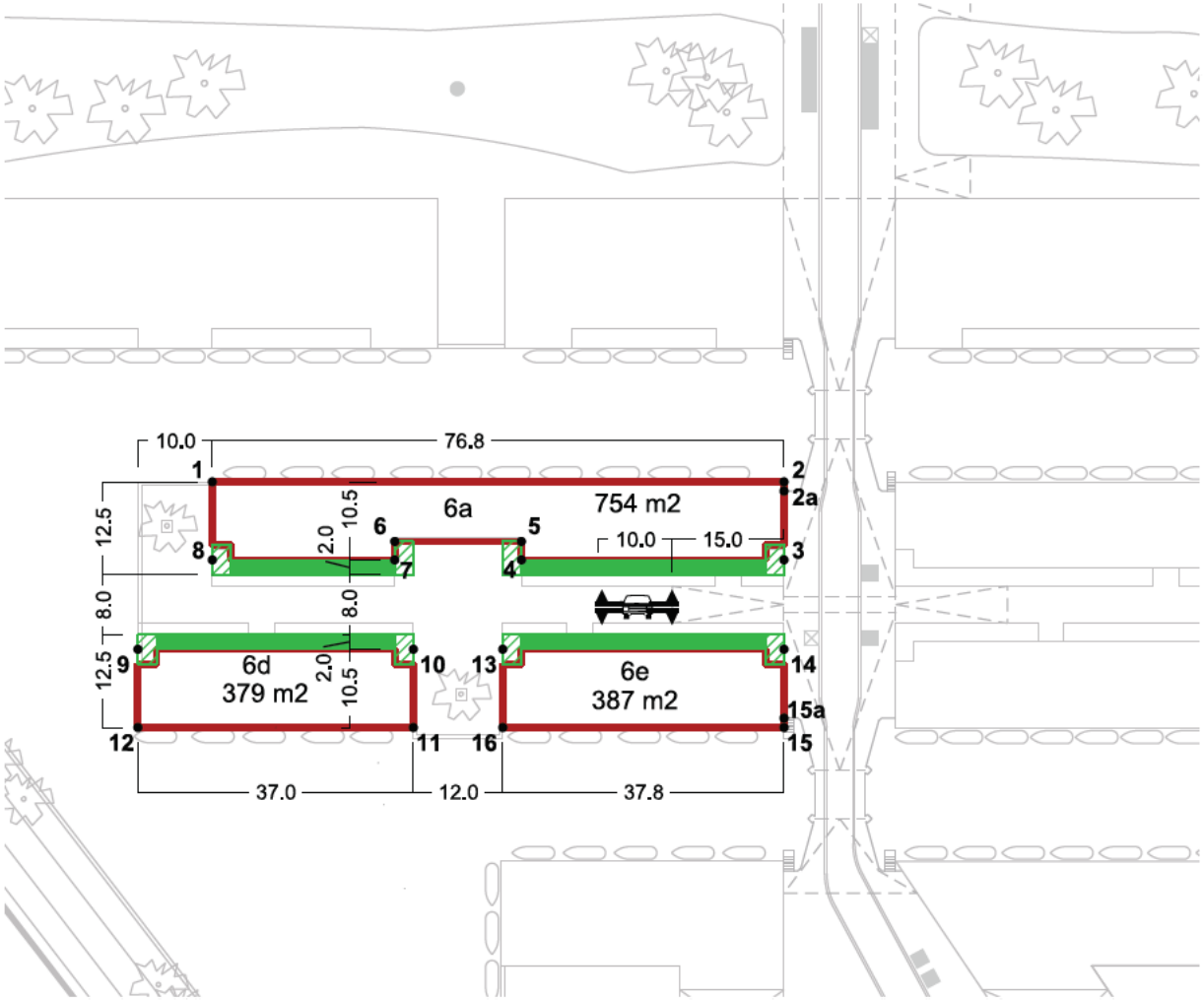
Voor de gebouwen in de Houthaven wordt uitgegaan van de drie stappen naar Energieneutraal:

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

De volgende voorwaarden zijn van toepassing in de Houthaven:

- Alle woningen en overig vastgoed/utiliteit dienen te worden aangesloten op het koude- en warmtenetwerk WPW;
- Elke ontwikkelende partij dient een individuele overeenkomst af te sluiten met Westpoortwarmte voor de levering van koude en warmte;
- Het bouwplan wordt door de gemeente aan de hand van de EPC bepalingsmethode NEN 7120 getoetst. De gemeente heeft de 'handleiding naar (bijna) Energieneutraal bouwen Amsterdam NEN 7120' laten opstellen door DGMR;
- Een gasaansluiting is niet toegestaan.

Relevante Bestuurlijke besluiten
Energievisie Houthaven 100% Klimaatneutraal, Besluit aansluiting Westpoort Warmte, Besluit Concessie Westpoort Warmte 4 december 2012, Besluit AMvB aangescherpte EPC Houthaven (verlopen). Zie ook: www.amsterdam.nl/projecten/houthaven/plannen-publicaties/



coördinaten en aanstratingshoogte in meters

1	X=120609.762 Y=489463.576	n.t.b.
2	X=120668.653 Y=489512.829	n.v.t.
2a	X=120669.455 Y=489511.870	1.77 + N.A.P.
3	X=120675.390 Y=489504.775	1.40 + N.A.P.
4	X=120648.332 Y=489482.146	0.80+ N.A.P.
5	X=120646.728 Y=489484.064	0.80+ N.A.P.
6	X=120633.688 Y=489473.157	0.80+ N.A.P.
7	X=120635.292 Y=489471.240	0.80+ N.A.P.
8	X=120616.498 Y=489455.522	n.t.b.
9	X=120616.525 Y=489439.902	n.t.b.
10	X=120644.907 Y=489463.639	0.80+ N.A.P.
11	X=120651.644 Y=489455.584	0.20+ N.A.P.
12	X=120623.262 Y=489431.847	n.v.t.
13	X=120654.113 Y=489471.337	0.80+ N.A.P.
14	X=120683.088 Y=489495.570	1.40 + N.A.P.
15	X=120689.824 Y=489487.515	n.v.t.
15a	X=120689.022 Y=489488.474	1.77+ N.A.P.
16	X=120660.849 Y=489463.283	0.20+ N.A.P.

legenda

- bebouwing begrenzing
- zoeklocatie inrit ondergrondse parkeergarage- collectieve fietsstalling
- voortuinen, leeflaag min. 1.40 meter diep
- zoekruimte overgang prive-openbaar

1 5 10 50m

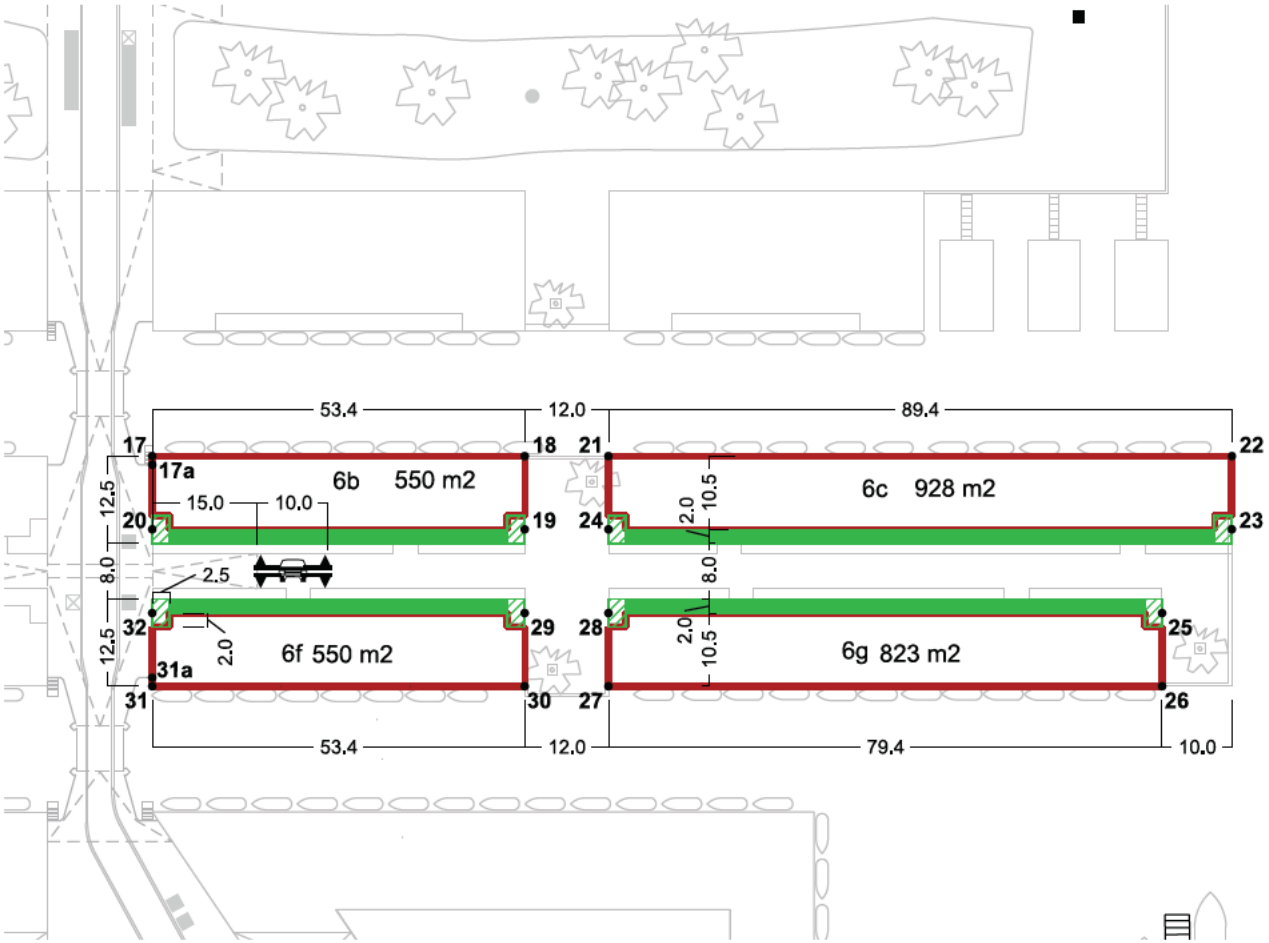
project
Houthaven Libau-eiland

schaal
1 : 1.000 A4

tekening
Blok 6a-6d-6e - bouwenvelop situatie

datum
13 mrt. 2019

Bijlage 1: matenplan





coördinaten en aanstratingshoogte in meters

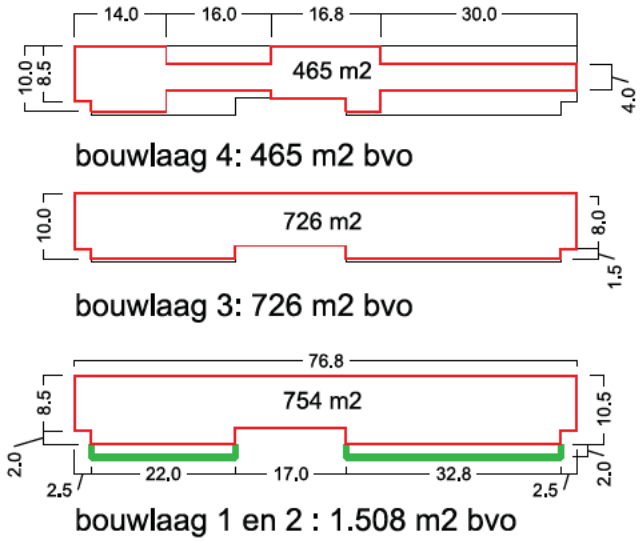
17	X=120680.160 Y=489522.452	n.v.t.
17a	X=120680.962 Y=489521.494	1.77 + N.A.P.
18	X=120721.095 Y=489556.688	0.20+ N.A.P.
19	X=120727.831 Y=489548.633	0.80+ N.A.P.
20	X=120686.896 Y=489514.398	1.40 + N.A.P.
21	X=120730.300 Y=489564.386	0.20+ N.A.P.
22	X=120798.841 Y=489621.709	0.80+ N.A.P.
23	X=120805.578 Y=489613.655	0.80+ N.A.P.
24	X=120737.036 Y=489556.332	0.80+ N.A.P.
25	X=120805.604 Y=489598.036	0.80+ N.A.P.
26	X=120812.341 Y=489589.980	n.t.b.
27	X=120751.469 Y=489539.074	0.20+ N.A.P.
28	X=120744.733 Y=489547.128	0.80+ N.A.P.
29	X=120735.529 Y=489539.429	0.80+ N.A.P.
30	X=120742.266 Y=489531.373	0.20+ N.A.P.
31	X=120701.331 Y=489497.138	n.v.t.
31a	X=120700.527 Y=489498.099	1.77+ N.A.P.
32	X=120694.594 Y=489505.193	1.40 + N.A.P.

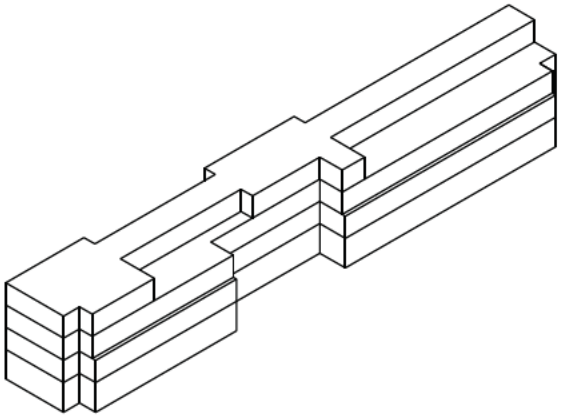
legenda

- bebouwing begrenzing
- zoeklocatie inrit ondergrondse parkeergarage- collectieve fietsstalling
- voortuinen, leeflaag minimaal 1.40 meter diep
- zoekruimte overgang prive-openbaar

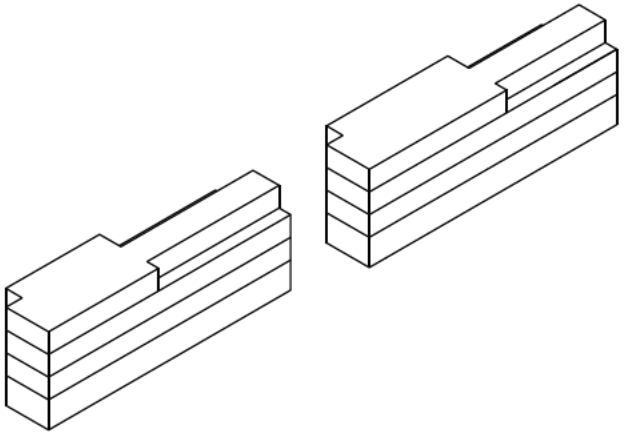
project **Houthaven Libau-eiland**	schaal **1 : 1.000 A4**
tekening **Blok 6b-6c-6f-6g - bouwenvelop situatie**	datum **12 mrt. 2019**

Landdeel: kavel 6a / REFERENTIEMODEL 2018





isometrie blok 6a

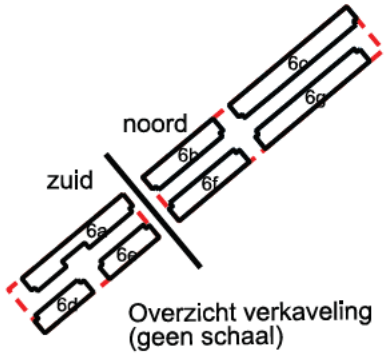


isometrie blokken 6d en 6e

blok 6a:
kaveloppervlak: 863 m²
totaal vloeroppervlak bovengronds: ca. 2.690 m²bvo

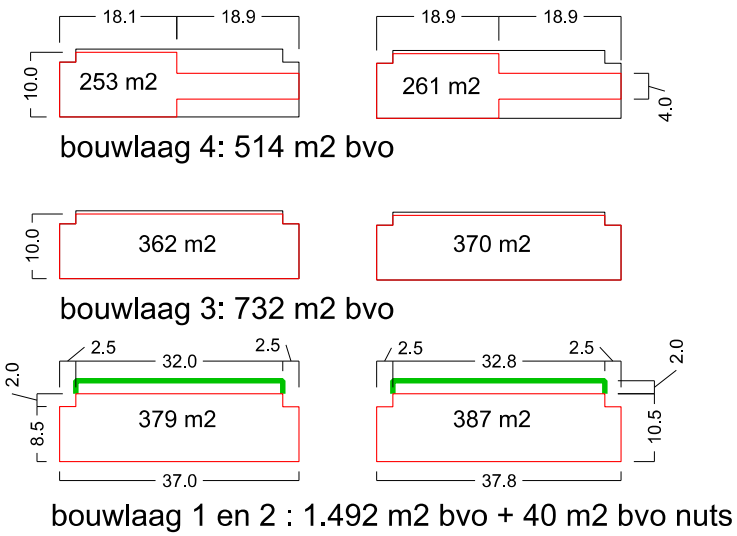
woonprogramma: ca. 2.640 m²bvo, ca. 20 markt woningen
toegangen ondergrondsprogramma/ nutsvoorz.: ca. 50 m²bvo

ondergrondsprogramma : totaal ca. 910 m²bvo
20 pp auto (ca. 600 m²bvo), 100 pp fietsen en ca. 3 scooters (ca. 235 m²bvo),
ca. 75 m²bvo bergruimtes (min. 2,7 m²go/w)



Bijlage 2: referentiemodel

Landdeel: kavel 6d en 6e / REFERENTIEMODEL 2018



blok 6d en 6e:
kaveloppervlak 6d: 443 m²
kaveloppervlak 6e: 452 m²
totaal vloeroppervlak bovengronds: ca. 2.780 m²bvo

woonprogramma: ca. 2.690 m²bvo, ca. 21 markt woningen
toegangen ondergrondsprogramma/ nutsvoorz.: ca. 90 m²bvo

ondergrondsprogramma : totaal ca. 950 m²bvo
21 pp auto (ca. 630 m²bvo), 105 pp fietsen en ca. 3 scooters (ca. 245 m²bvo),
ca. 75 m²bvo bergruimtes (min. 2,7 m²go/w)

TOTAAL LANDDEEL : ca. 41 w, 5.435 m²bvo +
ca. 1.860 m²bvo ondergronds (zoekruimte is ca. 2.500m²bvo)

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

Als reeds een specifiek programma bekend is zullen bijbehorende gegevens gebruikt worden. Dit kunnen bijvoorbeeld bijzondere woonvormen, niet-woonfuncties of inpandige voorzieningen voor nutsbedrijven zijn.

Er is in de referentiemodellen geen rekening gehouden met ruimtebeslag voor bergingen behorende bij woningen.

Libau-eiland
Op het Libau-eiland mogen maximaal 116 marktwoningen gerealiseerd.

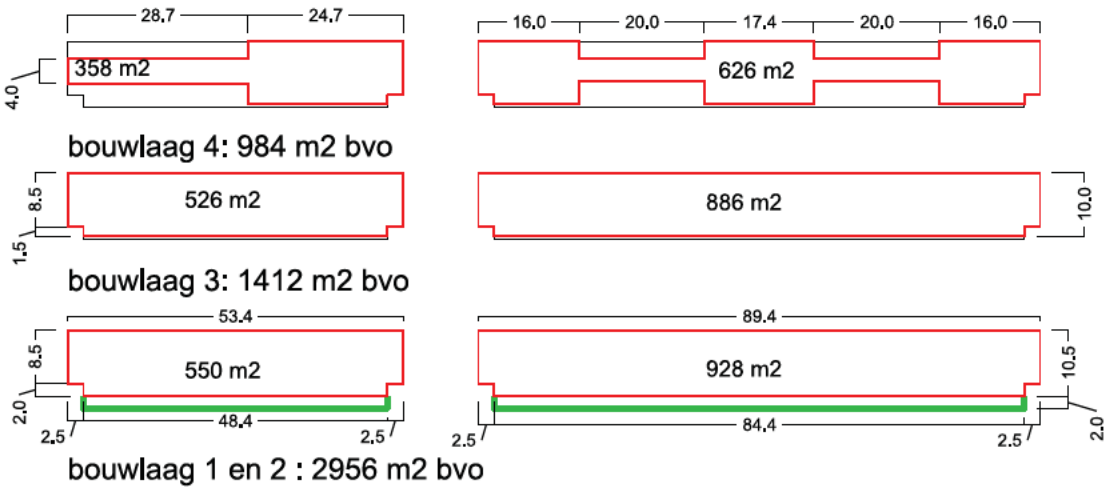
Berekeningen voor de ondergrondse parkeeraccommodatie blijven in deze modellen buiten beschouwing. Voor deze kavel is wel een theoretische capaciteit van de parkeergarage berekend, uitgaande van gemiddeld 30 m²bvo per parkeerplaats. Daaruit blijkt dat met ondergronds parkeren onder het noordelijk deel van de kavel het minimaal vereiste aantal parkeerplaatsen gerealiseerd kan worden voor het woonprogramma.

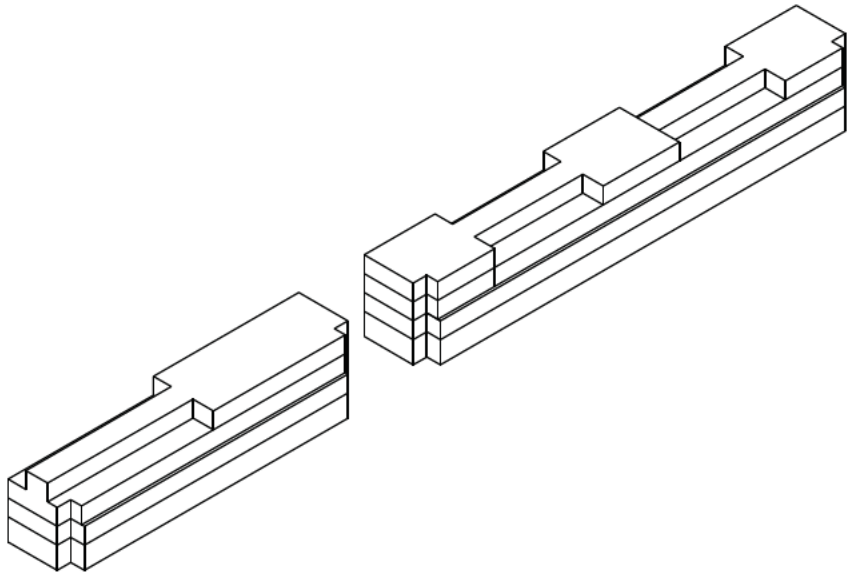
NB Het genoemd aantal van 95 en 170 parkeerplaatsen is theoretisch, de normen van paragraaf 2.1 zijn van toepassing.

De inpandige hellingbaan van de parkeeraccommodatie heeft invloed op het bvo van de eerste bouwlaag. Daarvoor wordt in de blokken 6a, 6b, 6e en 6f per blok een oppervlak 150 m² aangehouden.

In blok 6e is in het refentiemodel rekening gehouden met een ruimte voor Westpoortwarmte van 40 m². Plaatsing is ook mogelijk in blok 6a, 6b of 6f.

Waterdeel: kavel 6b en 6c / REFERENTIEMODEL 2018





isometrie blokken 6b en 6c

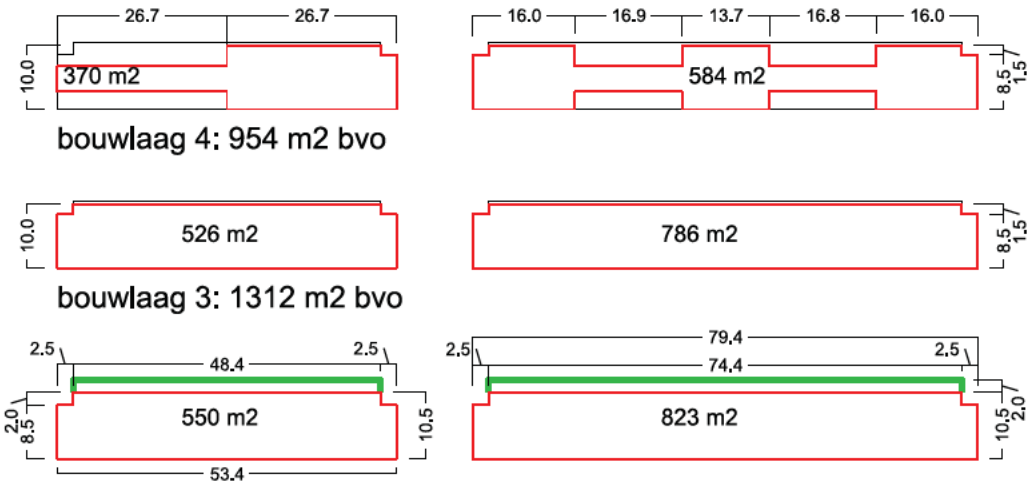
blok 6b en 6c:
kaveloppervlak 6b: 646 m²
kaveloppervlak 6c: 1.096 m²
totaal vloeroppervlak bovengronds: ca. 5.350 m²bvo

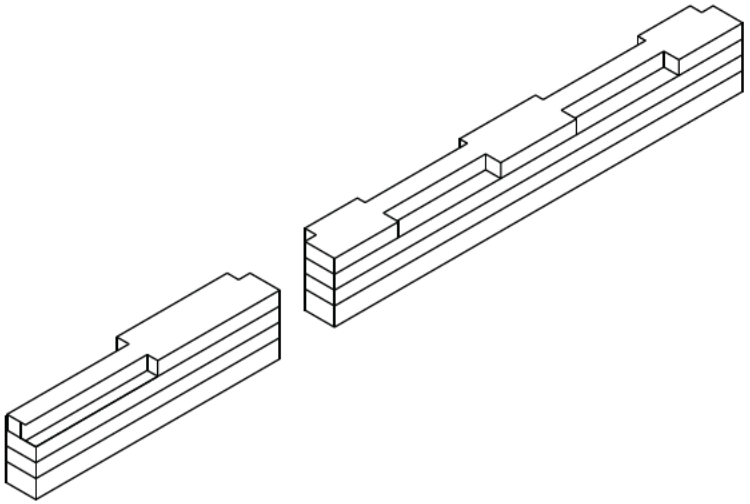
woonprogramma: ca. 5.200 m²bvo, ca. 38 markt woningen
toegangen parkeergarage: ca. 150 m²bvo

ondergrondsprogramma: totaal ca. 1.720 m²bvo
38 pp auto (ca. 1140 m²bvo), ca. 190 pp fietsen en ca. 5 scooters
(ca. 440 m²bvo), ca. 140 m²bvo bergruimtes (min. 2,7 m²go/w)

32

Waterdeel: kavel 6f en 6g / REFERENTIEMODEL 2018





isometrie blokken 6f en 6g

blok 6f en 6g:
kaveloppervlak 6f: 646 m²
kaveloppervlak 6g: 971 m²
totaal vloeroppervlak bovengronds: ca. 5.010 m²bvo

woonprogramma: ca. 4.970 m²bvo, ca. 37 markt woningen
toegangen ondergrondsprogramma/ nutsvoorz.ca. 40 m²bvo

ondergrondsprogramma: totaal ca. 1.660 m²bvo
37 pp auto (ca. 1.110 m²bvo), ca. 185 pp fietsen en ca. 5 scooters (ca. 430 m²bvo), ca. 130 m²bvo bergruimtes (min. 2,7 m²go/w)

TOTAAL WATERDEEL : ca. 75 w, ca. 10.360 m²bvo +
ca. 2.880 m²bvo ondergronds (zoekruimte is ca. 4.600m²bvo)

Bijlage 3: Richtlijnen aanpasbaar bouwen

Nieuwe richtlijnen aanpasbaar bouwen Amsterdam 2017

Gehandhaafd:

Basiseisen aanpasbare woning

- Woongebouw en woning zijn vanaf de openbare weg bezoekbaar met rolstoel.
- Op het entreeniveau zijn geen niveauverschillen en drempels, met uitzondering van de natte cel.
- Het niveauverschil bij natte cel, woningtoegangsdeur en buitenruimte is maximaal 20 mm boven de kale vloer; dit geldt ook voor de drempel.
- Hoogte postkastbodem en bedieningselementen van ramen, bovenlichten en roosters zijn tussen 0,60 m en 1,20 m boven vloerniveau; hoogte deurbel tussen 0,60 en 1,35 m.
- Deurkrukken 0,40 m uit de inwendige hoek aan beide zijden van deur.

Ruimtelijke eisen aanpasbaarheid in de woning minimale maten

- Vrije vloeroppervlakte aan binnenzijde woningtoegangsdeur: 1,50 m x 1,50 m of 1,35 m x 1,85 m.
- Vrije opstelruimte aan slotzijde woningtoegangsdeur (binnen- en buitenzijde): 0,35 m.
- Vrije breedte verkeersruimten ter plaatse van deuren: 1,10 m.
- Toiletruimte (deur in lange wand, klink aan zijde toiletpot): 0,90 m x 1,20 m.
- Badruimte zonder toilet (exclusief opstelplek (was)apparatuur): 1,70 m x 1,70 m.
- Bad/toiletruimte (exclusief opstelplek (was)apparatuur): 2,10 m x 2,10 m of 1,70 m x 2,40 m.

Vervallen:

- Vrije vloeroppervlakte en breedte woonkamer: 18 m² / 3,60 m breed.
- Vrije vloeroppervlakte en breedte hoofdslaapkamer: 13 m² / 3,00 m breed.

Nieuw:

- Woonkamer en hoofdslaapkamer zijn goed bruikbaar voor een bewoner die slecht ter been raakt dan wel aangewezen is op een handbewogen rolstoel. Hierbij geldt als aanbeveling voor de woonkamer 18 m² en een breedte van 3,60 m breed en voor de hoofdslaapkamer een vrije vloeroppervlakte van 13 m² en een breedte van 3,00 m.

34

Bijlage 4: Toegankelijkheidseisen parkeergarages



B07	Parkeergarage
Beschrijving	
Definitie	Onder een parkeergarage wordt verstaan een ruimte (vaak met meerdere bouwlagen) waar voertuigen voor een beperkte tijd worden gestald. Een parkeergarage bevat naast parkeerplekken ook voetgangersruimten en, indien meerdere bouwlagen aanwezig zijn, verbindingen (trappen en liften) tussen de bouwlagen.
Randvoorwaarden / Uitgangspunten	▸ Voldoende lichtniveau (werk gerelateerd) ▸ Zelfstandig met voertuig de garage in kunnen en kunnen verlaten ▸ Zelfstandig de betaling kunnen verrichten
Eisen	▸ Minimaal 5% van het totaal aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage moet voldoen aan de afmetingen van een gehandicaptenparkeerplaats (haaks: 3,5m x 5m, langsparkeren: 2,5m x 6m) ▸ Bij een gehandicaptenparkeerplaats (GPA) dient er achter het voertuig voldoende ruimte aanwezig te zijn om een rolstoel uit de kofferbak te halen en om als keerruimte voor een rolstoel te kunnen dienen (1,5m) ▸ GPA's zijn zo dicht mogelijk bij de uitgang en/of lift(en) gesitueerd ▸ Indien een parkeergarage meerdere in- en uitgangen bevat (bijv. indien de garage deel uitmaakt van een groter complex met een winkelcentrum) zullen de GPA's moeten worden verdeeld over de bouwlagen waar deze in- uitgangen zijn gesitueerd ▸ De dwars- of langshelling van een parkeerplaats is maximaal 1:50 ▸ (voetgangers)Routes moeten obstakelvrij zijn. Hoogteverschillen van meer dan 20mm moeten met een hellingbaan en/of een lift worden overbrugd ▸ Alle liften, trappen en hellingbanen moeten voldoen aan de daarvoor geldende ITS richtlijnen ▸ Deuren in de voetgangersroutes moeten een voldoende vrije doorgangsbreedte hebben (min. 850mm, bij een openingshoek van 90 graden). De bedieningskracht om de deur te openen mag niet meer zijn dan 30N (gemeten op de kruk) voor binnendeuren en 40N voor buitendeuren ▸ Routes moeten goed verlicht zijn lichtsterkte tenminste 100 lux op het loopoppervlak lichtsterkte tenminste 150-200 lux t.p.v. trappen en hellingen ▸ Looplijnen voetgangers bij voorkeur zo kort mogelijk ▸ De loopafstand naar trap of uitgang is maximaal 30 meter ▸ Looproutes en verkeersroutes kruisen elkaar zo min mogelijk ▸ Situering van liften en trappen mag er niet toe leiden dat voetgangers worden gehinderd door auto's ▸ De bediening van de toegangs- en vertrekapparatuur moet vanuit de auto te doen zijn. D.w.z. dat de afstand en hoogte van de bedieningsknoppen en/of cardreader zich op maximaal een armlengte vanaf de zijkant van de auto moeten bevinden ▸ Aanwezige kaartautomaten moeten bereikbaar en bedienbaar zijn. Dit betekent dus niet op een verhoogde sokkel waar je met een rolstoel niet op kan komen. Indien de automaten wel op een verhoogde sokkel staan, moet het hoogteverschil met een hellingbaan of lift worden overbrugd. Er moet voldoende opstelruimte voor de automaten aanwezig zijn, conform de ITS-criteria. De bedieningsknoppen (ook een eventueel touch screen) van de automaat moeten tussen 700-1350mm +vloer /sokkel zitten. Bedieningsknoppen moeten tenminste 500mm uit een inwendige hoek zitten
Drempelwaarde	ITS-Publiek: ITS-Totaal:



