Gemeente Amsterdam



Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt

17 mei 2018



Voorbeelduitwerking door acht architectenbureaus waar conclusies uit zijn getrokken en verwerkt in het Beeldkwaliteitsplan.

VOORWOORD

Het is het jaar 2018. Amsterdam maakt na decennia van stagnatie een periode van snelle groei mee, deze keer niet door uitbreiding in het omliggende landschap maar door verdichting binnen de stadsgrenzen.

Aangewezen als één van de eerste en grootste locaties, waar de bouw van duizenden nieuwe woningen de huidige woningnood kan verlichten, speelt de Sluisbuurt een belangrijke rol in deze verdichtingsopgave van Amsterdam. Met nieuwe woningen komen ook nieuwe verbindingen, nieuwe scholen, werkplekken en parken. IJburg wordt beter aangesloten op de stad en Noord beter verbonden met Oost.

De locatie bij de Oranjesluizen, bij de kruising van drie grote waterwegen, biedt een unieke kans om de verdichting van de stad een nieuwe vorm te geven. Straten en blokken vormen het gezicht van de stad op maaiveld, slanke torens zorgen voor verdere verdichting en een nieuw gezicht aan het IJ. Dit Beeldkwaliteitsplan (BKP) stuurt op ruimtelijke kwaliteit op beide schaalniveaus - die van de straat en buurt enerzijds en die van de stad en landschap anderzijds.

In 1870 is met de eerste steen voor de Oranjesluizen op deze plek een nieuw tijdperk voor het IJ begonnen. Van een open havenfront naar de reeks compacte, vaak experimentele, buurten die wij nu kennen. Als 150 jaar later, in 2020, de bouw van de Sluisbuurt begint, zal dat een bijdrage leveren aan de nieuwe fase in de ontwikkeling van het IJ, als centrale ruimte in een snel groeiende metropool.

Mirjana Milanovic,
Hoofd stedenbouwkundige Sluisbuurt

De bouw van de Oranjesluizen



INHOUD

3 Voorwoord

5 Inhoud

9 Inleiding
9 Doel en leeswijzer
10 Het BKP en andere plandocumenten
12 Context Amsterdam (2015 - 2025)
14 Context Waterfront
16 Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt

20 Beeldkwaliteit Sluisbuurt
20 Beeld van de buurt, beeld van de stad
20 Samenhang en diversiteit
20 Stedelijke sfeer
21 Woonkwaliteit
21 Architectonische kwaliteit
21 Vormgeving openbare ruimte en gebouwen

24 Stedelijke sfeer openbare ruimtes
24 Hoofdstraat
24 Dwarsstraten
24 Tussenstraten
26 Binnenwater
26 Plantsoenen
26 Dijken
27 Drie openbare plekken

30 Bebouwing: blokkenstad en verticale stad
30 Straatbeeld
30 Bebouwingstypologie
32 Verkaveling
34 Blokkenstad, tot 20 en 30 meter
34 Margestroken
34 Plinten
35 Binnenhoven
35 Dakranden en dakterrassen
35 Hoeken
36 Verticale stad, hoger dan 30 meter
40 Buitenruimtes
40 Woonkwaliteit
42 Bijzondere gebouwen: Hogeschool Inholland
43 Creatieve wijk
46 Tijdelijke gebouwen
47 Duurzaamheid

Bijlagen

50 Bijlage A: Ontwerp Welstandskader
50 Ruimtelijk systeem: de IJ-landen
50 (9c) Stedelijk Waterfront
51 Criteria

52 Bijlage B: Supervisie

54 Index

57 Colofon

INLEIDING

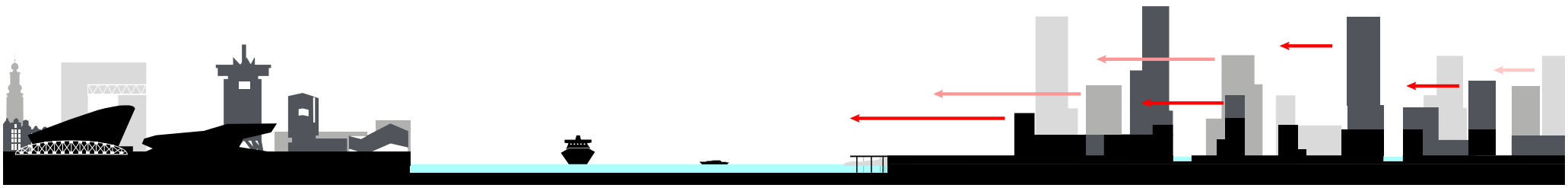


Impressie (LUMA): Zicht op het centrum vanuit de Sluisbuurt

INLEIDING

Doel en leeswijzer

Tussen ontwerpen en bouwen maakt de ontwikkeling van een nieuwe wijk in de stad verschillende veranderingen mee – van nieuw beleid of functionele eisen tot onverwachte economische ontwikkelingen. Een wijk als de Sluisbuurt zal in de komende jaren zeker iets hiervan meemaken en de ruimtelijke opzet moet flexibel genoeg zijn om dat op te vangen. Tegelijk moeten een sterke, consistente ruimtelijke structuur en sturing op ruimtelijke kwaliteit ervoor zorgen dat de essentiële kwaliteiten bewaard blijven door de jaren en fasen heen.
Het Beeldkwaliteitsplan (BKP) dient dit doel: houvast bieden voor het sturen op ruimtelijke kwaliteit in bouwplannen, ontwerpen voor de openbare ruimte en de afstemming daartussen.
In dit plan wordt uitgegaan van het sturen op doelen – de gewenste stedelijke sfeer, hoge architectonische- en woonkwaliteit en balans tussen samenhang en diversiteit, op verschillende schaalniveaus, van straat tot stadssilhouet.
De opbouw is als volgt. In het begin wordt de ruimtelijke context en uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan toegelicht. Vervolgens worden de elementen en principes van het sturen op ruimtelijke kwaliteit van de Sluisbuurt beschreven. Daarna wordt er uitgelegd hoe het beeld vanuit de straten wordt vormgegeven. Hierna worden de regels voor de bebouwing naar verticale zones en het zicht op het stadssilhouet behandeld. Tot slot stuurt het BKP op bijzondere elementen (o.a. balkons), tijdelijke en bijzondere gebouwen (scholen, garages, paviljoens) waaronder het grootste, publieke gebouw: de hogeschool Inholland.
Het BKP voor de Sluisbuurt is een nadere uitwerking van de uitgangspunten uit het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt (vastgesteld door de Gemeenteraad in 2017) waarmee de transformatie van en de ontwikkelingen in het gebied specifiek worden gestuurd. Het plan stuurt op het balans tussen samenhang en diversiteit om de beoogde ruimtelijke kwaliteit van de Sluisbuurt te waarborgen – het stuurt op doelen, de gewenste sfeer, en bevat géén voorschrijving van specifieke materialen, kleuren of stijlen.
De beeldkwaliteitseisen opgenomen in dit document dienen als leidraad voor verdere uitwerking van het plangebied door architecten, ontwikkelaars en andere betrokkenen. Aanvullende onderdelen van kwaliteitsborging zijn het bestemmingsplan, de bouwenveloppen, de tendercriteria en -selectie, supervisie en welstand.



Het BKP en andere plandocumenten

Het Beeldkwaliteitsplan (BKP) is opgesteld in relatie tot verschillende documenten die ruimtelijke kaders en uitwerkingen bevatten. Hieronder een beschrijving van hoe het BKP zich verhoudt tot deze plandocumenten.

Het BKP geeft een nadere uitwerking/toelichting van de criteria voor dit gebied en is een sturingsmiddel voor de eerste fasen van het maken van bouwplannen – sturen op gezamenlijke ambities en integrale ruimtelijke kwaliteit door het supervisieteam. Criteria uit het BKP maken onderdeel uit van de bouwenveloppen en criteria in tenders.

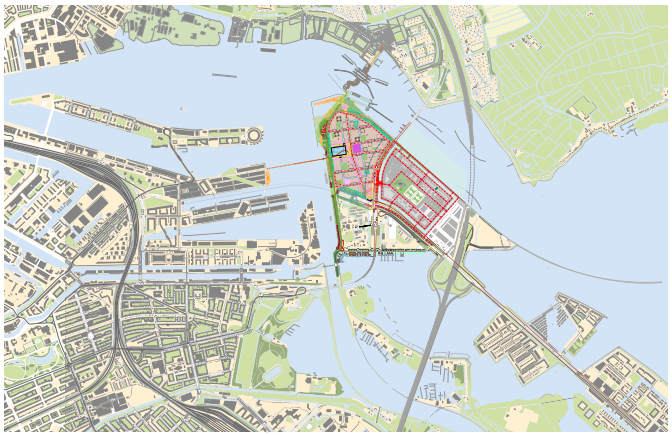
Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt

Het Stedenbouwkundig Plan (SP) Sluisbuurt is vastgesteld door de gemeenteraad in september 2017. Dit bevat een programma van 5.500 woningen in verschillende prijsklassen/segmenten en 100.000m² bvo onderwijs, werken en overige voorzieningen, met circa 10 hectare openbaar groen, sport en spel. De hoofdambities van het Stedenbouwkundig Plan zijn leidend voor het BKP: hoogstedelijk woonmilieu, hoge kwaliteit openbare ruimte, nieuwe verbindingen met de stad, nadruk op lopen en fietsen (parkeernorm auto: 0,3 pp/w) natuurinclusief en rainproof bouwen. Het SP omschrijft de ruimtelijke kwaliteit van straten, bijzondere openbare plekken en het samenspel van verschillende bouwnormen. De structuur van de openbare ruimte en maximale volumes van torens zijn vastgelegd, en tegelijkertijd is er nog veel ruimte voor verschillende invullingen van bouwblokken.

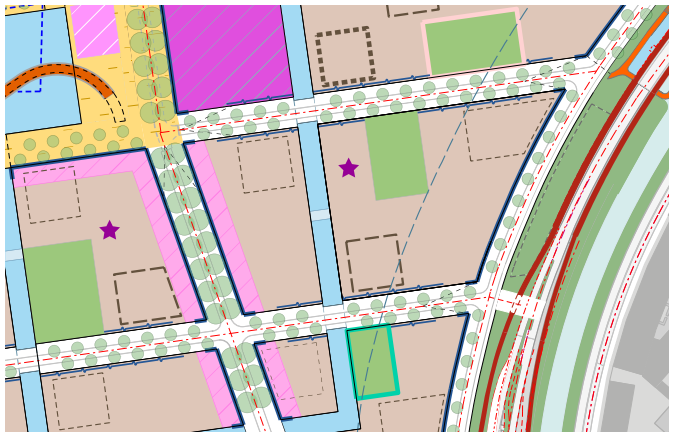
Bestemmingsplan Sluisbuurt

Het Bestemmingsplan (BP) wordt in 2018 in procedure gebracht. Het Bestemmingsplan, opgesteld aan de hand van het MER programma en de ruimtelijke visie van het Stedenbouwkundig Plan, stelt juridische kaders vast voor het verlenen van omgevingsvergunningen voor gebouwen. Essentiële onderdelen van de ruimtelijke kwaliteit – zoals straten, rooilijnen, minimale hoogtes van de begane grondlaag, maximale bouwhoogtes en positionering, hoogte en maximale footprints van torens – zijn vastgelegd in het Bestemmingsplan. Het Bestemmingsplan biedt met regelgeving een basiskader voor bebouwde volumes, aantal parkeerplaatsen en maximaal toegestane ontwikkelingen in de komende jaar. In de toelichting worden achterliggende doelen omschreven, op basis van het Stedenbouwkundig Plan. Het BKP gaat een stap verder en omschrijft de gewenste ruimtelijke kwaliteit door uitspraken over details die de uiteindelijke gewenste stedelijke sfeer op straat en het silhouet vanuit de verte bepalen: inrichting, materialen, samenhang tussen verschillende onderdelen en gewenste architectonische en typologische variatie.

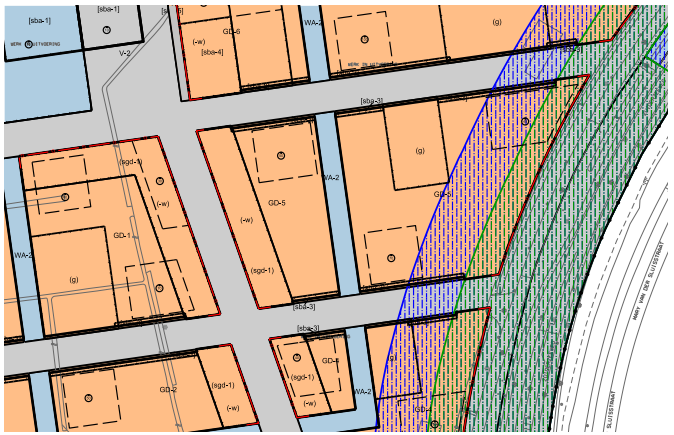
Plankaart: Zeeburgereiland met Sluisbuurt en Sportheldenbuurt



Plankaart: Stedenbouwkundig Plan



Plankaart: Bestemmingsplan

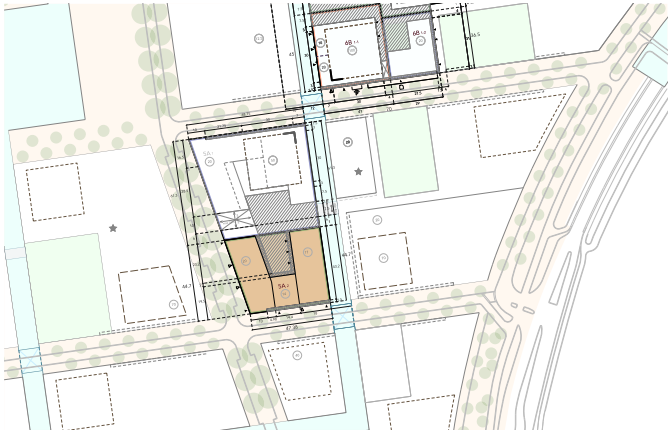


Uitwerking clusters en bouwenveloppen
Verdere uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan – het maken van bouwplannen – vindt eerst plaats per cluster (deelgebieden omgeven door openbare ruimte met ca. twee tot vier uit te geven kavels). Programma's op kavels variëren in grootte van circa 2.000 tot 20.000m² bvo. Per cluster (overkoepeld) worden zaken als openbare ruimte, scholen, en tussenstraten geregeld, waarmee vervolgens de verdeling in kavels wordt bepaald. De bouwenveloppen per kavel bouwen voort op de uitgangspunten van het SP, BP en het BKP aangevuld met het welstandskader. Samen met andere mogelijke criteria (duurzaamheid, opbrengsten, bijzondere programma's, woonkwaliteit etc.) worden bepalingen uit het BKP meegenomen in de selectiecriteria van tenders. Voor beeldbepalende gebouwen zullen beeldkwaliteitsaspecten zwaarder wegen dan voor kavels op minder zichtbare plekken. Hoe meer impact op straat, en vooral op stadsniveau (silhouet), des te belangrijker wordt de ruimtelijke kwaliteit in de uiteindelijke keuze voor een ontwerp.

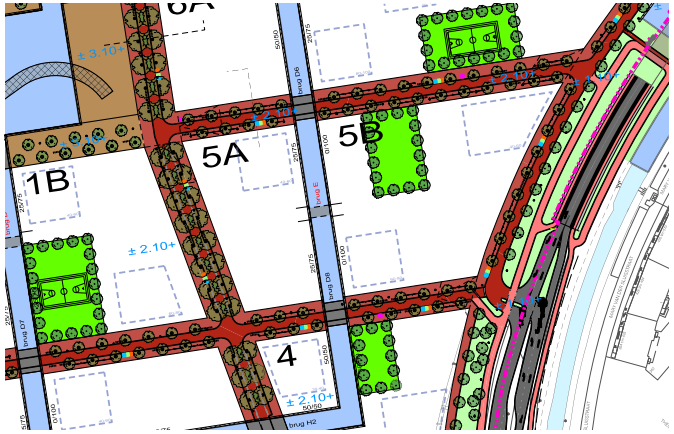
Inrichtingsplan Hoofdstructuur OR
In het Inrichtingsplan Hoofdstructuur OR (Openbare Ruimte) is de inrichting van de openbare ruimte voor de Sluisbuurt op het Zeeburgereiland vastgelegd. Deze inrichting voor de openbare ruimte is een uitwerking op het niveau van een Voorontwerp.
De uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte zijn eerder beschreven in het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt. Als leidraad voor de inrichting geldt de Puccini methode. Het betreft alleen de hoofdstructuur. Per uitwerking van een cluster zal er een Definitief Ontwerp (DO) gemaakt worden. Ook de plantsoenen zullen in de DO's worden uitgewerkt.
Het Inrichtingsplan en het BKP (gebouwen) zijn beide uitwerkingen van het SP en zijn complementair aan elkaar. Criteria uit deze documenten hebben raakvlak, daar waar het de beoogde ruimtelijke kwaliteit en gewenste sfeer in het gebied betreft.

Welstandskader
Het Zeeburgereiland is in de welstandnota De Schoonheid van Amsterdam 2016 tot nu toe ondergebracht bij het ruimtelijke systeem De IJ-landen, gebiedstype IJburg en Zeeburgereiland (9b). Omdat het karakter en de uitgangspunten voor de verdichtingsopgave van het waterfront van het IJ, waaronder de Sluisbuurt niet aansluiten bij de criteria voor dit systeem, wordt nu een derde gebiedstype Stedelijk Waterfront (9c) aan de nota toegevoegd Bovendien wordt vanwege de hoge dichtheid en de impact op de omgeving het welstandsniveau verhoogd van gewoon naar bijzonder. Op dit moment is het een ontwerp welstandkader in procedure tot de vaststelling in de Raad. Bouwplannen worden aan de hand van het welstandskader getoetst door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Deze geeft in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning advies over het bouwplan op basis van dit welstandskader.

Plankaart: Bouwenveloppe (clusters 5A en 6B)



Plankaart: Openbare Ruimte (OR)



Plankaart: Welstand



Context Amsterdam (2015 - 2025)

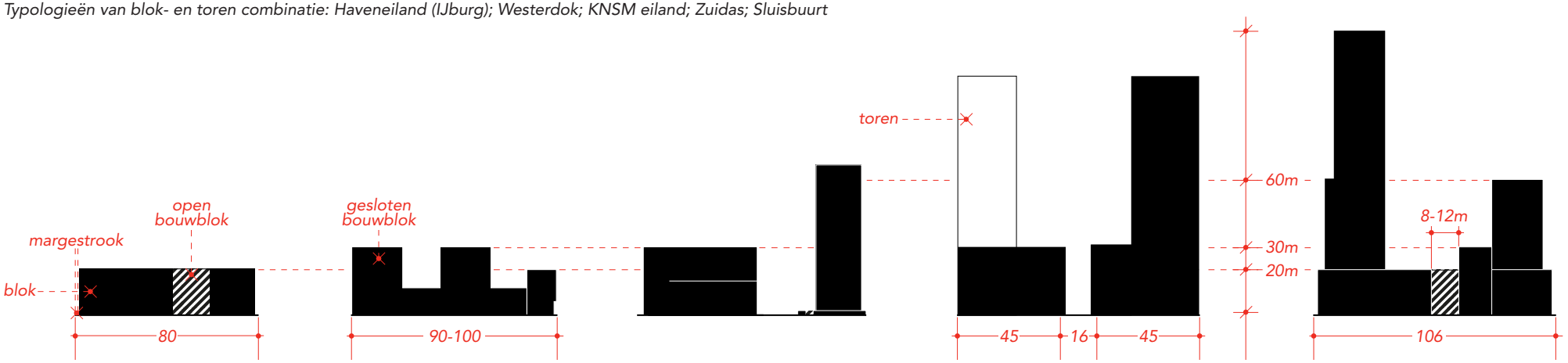
Amsterdam kende in haar geschiedenis verschillende perioden van snelle groei. De stad zit nu middenin zo'n periode. Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen groeit zelfs sneller dan de Structuurvisie Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011) had becijferd.
Amsterdam heeft de ambitie om tenminste 5.000 woningen per jaar te bouwen. Nieuwe ontwikkelingsplannen moeten daar op een hedendaagse en duurzame wijze ruimte voor bieden – met eigentijdse uitdagingen als wonen en werken in de stad, verplaatsen met de fiets, klimaatneutraal bouwen – voortbouwend op de Amsterdamse traditie van diversiteit in typologieën en met samenhang op buurtniveau. Diverse buurten maken samen de stad als geheel, elke buurt met locatiespecifieke kwaliteiten.

Een meer compacte stad leidt tot meer druk op de openbare ruimte, behoefte aan groen en voorzieningen. Met een hogere dichtheid wordt de kwaliteit van de openbare ruimte des te belangrijker voor de woonkwaliteit. De straat is hierin leidend, tezamen met grote parken voor recreatie en sport en spel om de hoek voor kinderen en gezinnen in de stad. Om ruimte creëren voor deze woonkwaliteit, kan de hogere dichtheid worden gerealiseerd in hoogbouw, zodat er ruimte vrijkomt op straatniveau. In Amsterdam wordt dit tevens gestimuleerd om de OV bereikbaarheid te optimaliseren en ook om in zetten op uitzicht als woonkwaliteit. Dit gebeurt nu langs het waterfront (Overhoeks, Pontsteiger) en in de zuidflank (Zuidas).

In de Sluisbuurt wordt gezocht naar een stedelijke sfeer waarin de specifieke kwaliteiten van de locatie en elementen van verschillende nieuwbouwgebieden worden gecombineerd voor het bereiken van een maximale kwaliteit in een hoge woondichtheid.

Wat betreft de blokkentypologie in relatie tot andere nieuwbouwgebieden, bouwt de Sluisbuurt deels voort op blokkenstructuur van IJburg en verdichting door hoogbouw van de Zuidas. Specifiek voor de Sluisbuurt is diversiteit in grootte van kavels en blokken binnen een vast stratenpatroon. Hierbij word het kavel gezien als eenheid van architectonische expressie.
Het stratengrid met eenduidige profielen, heldere rooilijnen, margestroken als overgang tussen woningen en openbare ruimte en ruimte maat van blokken zijn elementen van het Haveneiland die een rol spelen in de opzet van de Sluisbuurt. In Gershwin op de Zuidas worden woontorens gebouwd die een, voor Amsterdam, nieuwe woontypologie introduceren.
De straten van de Sluisbuurt nemen de richting van het Oostelijk Havengebied over, de buurt positioneert zich als een hoogstedelijke uitbreiding richting oosten. Inrichting van straten, met rode klinkers en compacte profielen sluit hierop aan.

Typologieën van blok- en toren combinatie: Haveneiland (IJburg); Westerdok; KNSM eiland; Zuidas; Sluisbuurt



Zuidas: woontoren



Amstelkwartier: duurzaamheid, onderbouw en toren



Sloterdijk: groene toren



Zuidas: woontoren



Haveneiland: blokkenstad



KNSM: hoogteaccent



Zuidas: hoog en laag, variatie in architectuur



Context Waterfront

Geschiedenis
Met de bouw van Oranjesluizen kreeg het IJ een vast peil. Er kwamen grote scheepswerven en havens. Nieuw gemaakt land maakte ruimte voor snelle industrialisatie van de stad, met het Centraal Station als de belangrijkste ontwikkeling. Op de eilanden oost-west van het station begon eind vorige eeuw de grote transformatie van industriële zone naar een aantrekkelijk woonlocatie – aan het water en dichtbij het centrum. De structuur van smalle eilanden en stedelijk wonen in nieuw te bouwen buurten heeft geleid tot een reeks van stedenbouwkundige experimenten, innovaties in bouw en woontypologie. De dichtheden werden hoger en woningen meer divers dan in de oude stad. Hierbij hoorde een nieuwe beeldkwaliteit – ontleend aan het stoere karakter van de havenfronten. De architectuurkwaliteit aan het waterfront is hoog, met bijzondere, internationaal bekende gebouwen. Kenmerkend voor het beeld van het waterfront zijn de sterke, bijzondere, karakteristieke buurten, afgewisseld met hoogteaccenten.

Nu
Na een periode van stagnatie wordt op veel plekken langs het IJ gebouwd. De overgebleven bedrijventerreinen worden getransformeerd naar woonwerkgebieden met hoge dichtheid en innovatieve typologieën. Het plan voor de Sluisbuurt maakt onderdeel uit van de reeks plannen rondom het IJ, waar de grote vraag naar woningen in de stad beantwoord wordt met stedelijke buurten met nog hogere dichtheden en een groter aantal voorzieningen dan in de jaren ‘90. Bijzonder is ook dat met deze plannen de stad verder de hoogte in gaat. Hoogbouw van deze tijd zijn torens met sterk geometrische vormen en voorzieningen in plinten. De Sluisbuurt voegt hieraan een typologie toe – stedelijke blokken met torens in de tweede linie. De torens, zichtbaar vanaf het hele IJ, voegen zich in architectuur en volumes aan de reeks die begonnen is met het Shell gebouw en steeds verder wordt uitgebreid met nieuwbouw in Overhoeks en NDSM terrein. Samen met deze twee gebieden, markeert de Sluisbuurt de accenten van het binnen-IJ.

Toekomst
Met de bouw van de Sluisbuurt wordt IJburg veel sterker verbonden met de stad. Op deze oostelijke eilanden zullen in de toekomst meer dan 60.000 mensen komen te wonen in 30.000 woningen, een aantal vergelijkbaar met de binnenstad. Aan de westelijke kant wordt Havenstad ontwikkeld, met een nog hoger aantal woningen en toekomstige bewoners. Het beeld van het waterfront zal radicaal veranderen: van een pauze tussen twee stadsdelen wordt het water het nieuwe hart van de stad. Nieuwe (fiets)bruggen, hoogbouw en openbare oevers zullen kenmerkend zijn voor het toekomstige beeld. Wat deze toekomstige fragmenten bindt, is – naast het water met kades en inhammen – de inrichting van de openbare ruimte binnen de buurten. Een familie van materialen en detaillering (Puccini) vormt samenhang op maaiveld als basis voor diversiteit en innovatie in stedenbouw en architectuur. Een belangrijk onderdeel van innovatie zal voortkomen uit regels voor klimaatneutraal bouwen die vanaf 2020 van kracht zullen zijn.

Historie: Stadspanorama Oostelijk havengebied, anno 1919



Stedelijk wonen aan het IJ: Westerdok



Impressie (LUMA): Sluisbuurt aan het IJ



Bouwblok met hoogteaccent: NDSM Werf



Hoge dichtheid, eenduidige typologie, variatie in architectuur, stedelijk wonen: Westerdok



Hoogtaccent op landschappelijke schaal: Pontsteiger



Hoogte dichtheid, eigen vormentaal bebouwing: Oosterdokseiland



Van hoogteaccent tot hoogbouwcluster: Overhoeks



Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt

De Sluisbuurt, gelegen op de kop van het Zeeburgereiland, is een nieuw te ontwikkelen hoogstedelijk woonwerkgebied in Amsterdam. Voorheen gelegen aan de rand van stad vormt het Zeeburgereiland nu de schakel tussen het centrum en de oostflank van de stad. Zware verkeersinfrastructuur verdeelt het Zeeburgereiland als woonlocatie in stukken, die als aparte buurten worden ontwikkeld met ieder een eigen oriëntatie. De dijken hebben de potentie om de samenhang van het eiland te herstellen. Na jaren van crisis is de ontwikkeling van het Zeeburgereiland in versnelling geraakt, dat gestaag verandert van een rommelige stadsrand tot een volwaardige stedelijke locatie.

De Sluisbuurt is een nieuw te bouwen hoogstedelijk gebied met een hoge dichtheid, en een typologie van torens geplaats op een podium. Er worden Amsterdamse stratenprofielen toegepast met een verticale stad van hoogbouw daarboven. Het is een fietsbuurt met voorzieningen op loopafstand. De Bewegende Stad vormt integraal onderdeel van de openbare ruimte en komt ook terug in de gebouwen.

Historie Zeeburgereiland: Baggerdepot



Uitgangspunten voor het plan zijn als volgt:

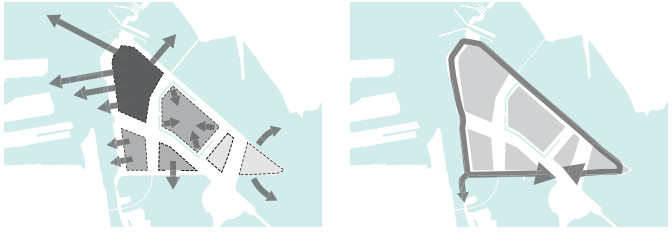
- Het creëren van een hoogstedelijk leefmilieu in grote dichtheid met het accent op wonen;
- Bescherming van omliggende landschap door verdichting in bestaand stedelijk gebied;
- Het bouwen van circa 5.500 woningen en circa 100.000m^2 werken en voorzieningen;
- Aandacht voor woonkwaliteit en de relatie van de gebouwen met de openbare ruimte (plinten);
- Maximaal gebruik maken van de kwaliteit van de locatie, gelegen binnen de ring, aan het water en 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 Het IJ (oostzijde);
- De Oranjesluizen weer onderdeel uit laten maken van de stad, als bestemming en op 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.

Met de ontwikkeling van de Sluisbuurt wordt een nieuw stuk stad toegevoegd, met Amsterdamse straten, maar ook hoogbouw met weids uitzicht over de stad en het IJ; een eigentijdse toevoeging voor het wonen in Amsterdam.

Plankaart Sluisbuurt, Stedenbouwkundig plan dd.13/2/2018



Aparte buurten met eigen oriëntatie & het inzetten van de dijk om de samenhang van het eiland te herstellen



Raamwerk OR: Oriëntatie richting de stad, netwerk van plantsoenen



Stedelijke basis: blokkenstad



Torens: verticale stad



Schipperstraat, Amsterdam: baksteen en plinten



Amsterdam: straatprofiel met blokken van max. 20m hoog



Vancouver: blok en hoogbouw



BEELDKWALITEIT: BALANS TUSSEN SAMENHANG EN DIVERSITEIT

BEELDKWALITEIT SLUISBUURT

Beeld van de buurt, beeld van de stad

Door de opbouw in lagen van stratenpatroon, blokken en torens vormt de bebouwing in de Sluisbuurt het beeld van zowel de buurt als de bredere omgeving. De torens zijn door teruggetrokken gevels minder aanwezig in het straatbeeld. Door de vrije locatie, omringd door het water, wordt de Sluisbuurt zichtbaar vanuit het Waterland, het buiten- en het binnen-IJ. De stratenstad en de verticale stad hebben verschillende kwaliteiten nodig in sfeer en architectuur. De stratenstad vormt het kader van het dagelijks leven in de buurt: een prettige, intieme ruimte met veel groen. De verticale stad vormt een nieuw deel van het silhouet van de stad, vanuit de verte zichtbaar, maar niet te nadrukkelijk aanwezig, als cluster van slanke torens.

Samenhang en diversiteit

De nieuwe buurten langs het IJ zijn zorgvuldige composities, met elk een specifiek karakter en een sterk beeld. Samenhang voor de buurt is leidend en diversiteit komt terug in de parcellering, toevoeging van hoogteaccenten en uitwerking door verschillende architecten. De Sluisbuurt zoekt naar de balans tussen samenhang en diversiteit op straatniveau en in het silhouet.
In de stratenstad is de samenhang van het straatbeeld leidend, met verrijking van het beeld door de parcellering, verschillende hoogtes en openingen (lucht en licht) voor plantsoenen. In de verticale stad wordt samenhang uit de verte ervaren. De compositie van torens is evenwichtig, transparant en zonder nadrukkelijke uitschieters. Diversiteit is er in de architectuur van de torens, met ruimte voor experimenten in expressie en materialisering.

Stedelijke sfeer

De Sluisbuurt is een woonwerkmilieu waarin de straten zorgen voor levendigheid en interactie. De horizontale hoogtezones kennen verschillende sferen. Er is aandacht voor de vormgeving van overgangen, zoals straat - plint, blokken - hogere gebouwen en toppen van torens - hemelrand.
De Sluisbuurt bouwt zich geleidelijk op in de tijd, telkens voortbouwend op het reeds gerealiseerde. Tijdelijkheid speelt een belangrijke rol in de leefbaarheid van de buurt gedurende de ontwikkeling. Ook wanneer de hele buurt ontwikkeld is, zijn er reserveringen voor nieuwe, onvoorziene initiatieven.

De Sluisbuurt langs het IJ



Samenhang voor de buurt en diversiteit in parcellering: uitwerking architectenworkshop door BARCODE Architects



Stedelijke sfeer met vormgeving van overgangen: uitwerking architectenworkshop door Studioninedots



Woonkwaliteit

Het is een buurt waar zoveel mogelijk bewoners kunnen genieten van het weidse uitzicht aan het IJ. Een gevarieerde verkaveling per cluster maakt fijnmazige menging mogelijk, van verschillende woningtypes- en segmenten. In gebouwen zonder ondergrondse garages is er mogelijkheid voor meer variatie in woningtypes. Flexibiliteit van woningplattegronden is een belangrijke kwaliteit; de voorkeur voor skeletbouwstructuur hangt hiermee samen. Op deze manier kan ingespeeld worden op veranderende woonwensen in de toekomst. Verder zijn goed ontworpen en goed toegankelijke schoolgebouwen met ruime schoolpleinen belangrijk voor een inclusieve buurt.

Architectonische kwaliteit

De architectuur wordt altijd bepaald vanuit de stedenbouwkundige context. De architectuur in de Sluisbuurt is stoer en stedelijk. Het sluit aan op andere gebieden langs het waterfront, met ruimte voor meer expressie in hoogbouw en bijzondere publieke gebouwen, enerzijds aansluitend op het overkoepelende stedelijke karakter van de buurt en anderzijds op de verschillende kwaliteiten van deze ruimtes. Vanuit de opbouw van bebouwing zijn er onderdelen, horizontale zones van plinten tot toppen van de torens, die verschillende rollen spelen in het beeld van de buurt en de bredere omgeving. De vormgeving van torens kan afwijken van de blokken waarop deze staan, maar de vormgeving van overgangen tussen de onderdelen en adressering van torens aan de straat zijn belangrijke architectonische kwaliteiten.

Vormgeving openbare ruimte en gebouwen

De regels omschreven in het BKP volgen deze twee lagen van het plan. Vanuit de gewenste sferen in de straten, langs de randen en het binnenwater wordt gestuurd op een enerzijds overkoepelend stedelijke karakter van de buurt en anderzijds verschillende kwaliteiten van deze ruimtes. Vanuit de opbouw van bebouwing zijn er onderdelen, horizontale zones van plinten tot toppen van de torens, die verschillende rollen spelen in het beeld van de buurt en de bredere omgeving.

Een gevarieerde verkaveling per cluster maakt fijnmazige menging: uitwerking architectenworkshop door Studioninedots



Architectuur die bepaald wordt vanuit de stedenboukundige context: uitwerking architectenworkshop door BARCODE Architects



Overkoepelend stedelijk karakter en diverse kwaliteiten: uitwerking architectenworkshop door Urbanext i.s.m. EVA architecten



STEDELIJKE SFEER OPENBARE RUIMTES

STEDELIJKE SFEER OPENBARE RUIMTES

De openbare ruimte wordt ingericht volgens de Puccini-methode, met gestandaardiseerde materialen om eenheid is de stad te bevorderen. De profielen kennen dubbele bomenrijen, brede trottoirs en trottoirbanden met de fietser op de weg.

Hoofdstraat

De hoofdstraat is een levendige straat met ruimte voor voorzieningen in de plint. Deze zijn minimaal 4m hoog. De voorkeur gaat uit naar een dubbele hoogte voor de plint. De ingangen van woongebouwen en de hoeken hebben altijd een dubbele verdiepingshoogte. Wonen op de begane grond is uitgesloten, net zoals ingangen voor parkeergarages en serviceruimtes. Portieken van woongebouwen zijn wel mogelijk. Loggia's, terrassen, luifels, en een arcades over de eerste twee verdiepingen zijn mogelijk. In deze straat wordt verder volledig in de rooilijn gebouwd tot minimaal 15m hoogte. De maximale bouwhoogte is 20m. Op een aantal plekken langs de hoofdstraat is een maximale bouwhoogte van 30m toegestaan.

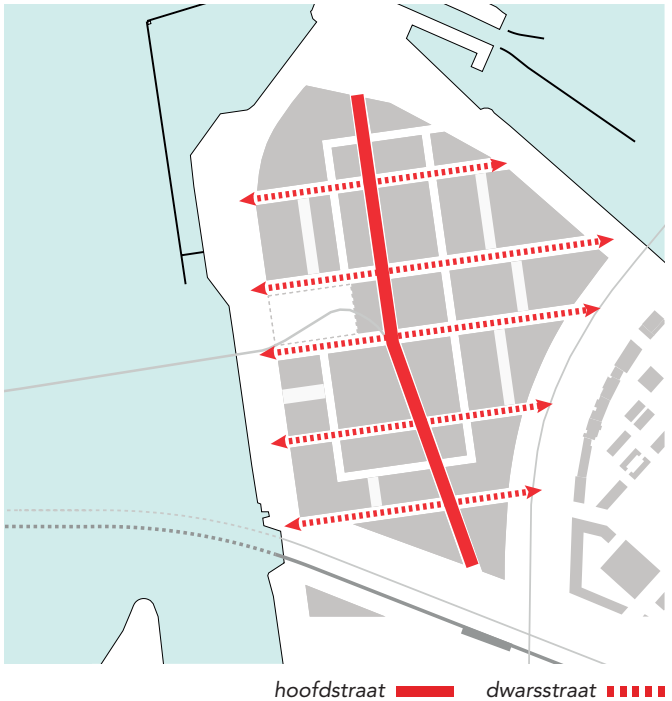
Dwarsstraten

In de dwarsstraten domineert een woonsfeer met veel voordeuren (grondgebonden woningen) aan de straat. Er gelden margestroken langs de gebouwen waarmee de rooilijn 1,5m terugligt ten opzichte van de straat. Deze worden ingezet voor de overgang van het gebouw naar de openbare ruimte in de vorm van toegangen woningen, een groene verblijfsstrook of voor trappen naar boven of naar beneden. Ingangen van parkeergarages zijn op voldoende afstand geplaatst vanaf de hoekpunten van clusters, grachten, plantsoenen en onderling. Fietsgarages zijn beter zichtbaar en bereikbaar dan autogarages. Diepe balkons zijn toegestaan vanaf de tweede verdieping.

Tussenstraten

Tussenstraten zijn informele routes binnen clusters met een goed vormgegeven relatie openbaar-privé. Zij maken onderdeel uit van een informele route door de buurt, langs scholen en plantsoenen.

Hoofdstraat en dwarsstraten



Concentratie aan voorzieningen in de hoofdstraat: stedelijkheid



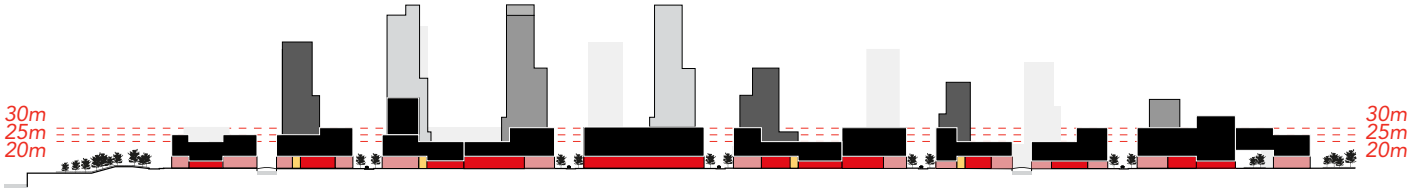
Wonen in de dwarsstraat: woonsfeer



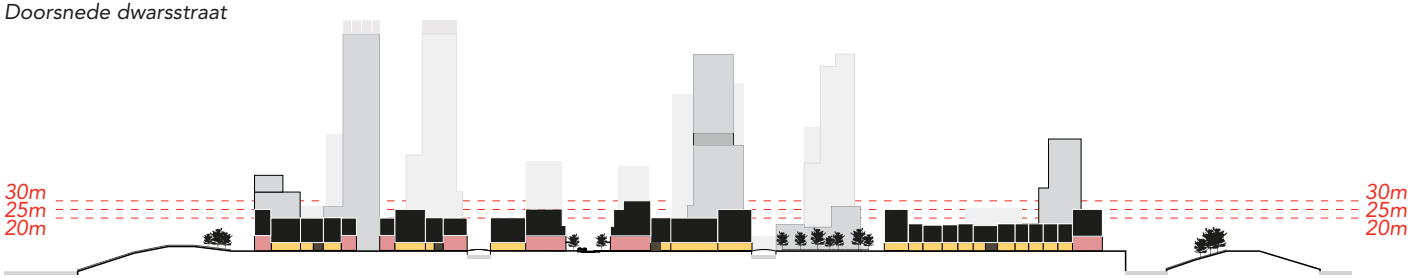
Hoofdraamwerk OR: bomenrijen in straten en groene dijkranden



Doorsnede hoofdstraat

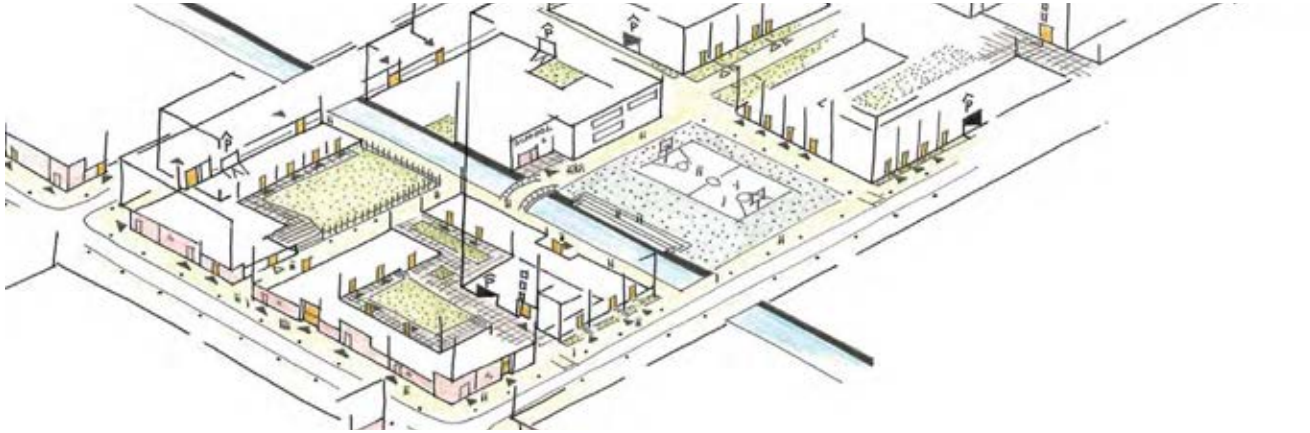


Doorsnede dwarsstraat



plint: winkels/café's, commercie op de hoek *plint: werken & voorzieningen (maatschappelijk)* *plint: wonen in de dwarsstraat*

Interactie openbare ruimte en groen op plint niveau



Binnenwater

De bruggen zijn eenvoudig vormgegeven met industriële, transparante uitstraling van het hekwerk om het zicht over het water dat een stuk lager ligt (ca. 2,50m) te behouden. Ontwerpprincipes van de bruggen zijn opgenomen in VO Bruggen.

De kades zijn gemetseld en verschillen in hoogte. De bebouwing direct grenzend aan het water wordt vormgegeven als straatgevel; balkons boven het water zijn niet toegestaan. De kadeconstructie grenzend aan het onbebouwde deel van uitgeefbare kavels wordt uitgevoerd aansluitend aan de openbare kades zodat er eenheid ontstaat langs de waterranden. Gebouwen die uit het water oprijzen/opstijgen/ boven- of opkomen/omhoogkomen behouden eigen materialisering.

Daar waar openbare routes (min. 4,5m breed) langs de gracht liggen, hebben de aansluitende woningen een margestrook van 1,5m breed, gelijk aan de dwarsstraten. Langs de kades kunnen openbare routes lopen, met wanden vormgegeven als voorgevels.

Plantsoenen

De plantsoen zijn groen, natuurvriendelijk of als speelplek (bij scholen) ingericht. Deze plekken zijn overzichtelijk, veilig en op meerdere manieren te gebruiken. Aan de plantsoenen bevinden zich voordeuren van woningen en ingangen van appartementsgebouwen. Ingangen van parkeergarages zijn aan deze ruimte niet toegestaan. Tevens staan hier geen servicegebouwen vrij in de ruimte.

Dijken

De west- en noordrand van het gebied zijn de groene dijken met verre uitzichten richting de stad en het IJ-meer. De inrichting van het maaiveld houdt rekening met de ecologie en is ingericht op voetgangers en fietsers.
Gebouwen staan hier aan de voet van de dijk, met de voorkanten aan de dijk. De noordrand heeft verplichte rooilijnen, maar de gevels aan de westrand kunnen verspringen; de westelijke oever richting de stad kent een meer open en transparant karakter. Hoogteverschillen zijn wenselijk, net zoals balkons en dakterrassen. Het bieden van uitzicht voor de ‘tweede linie’ is een extra kwaliteit.

Binnenwater



Oriëntatie gebouwen naar openbare ruimte



Groene dijken



Drie openbare plekken

- Waterbassin: het bassin biedt ruimte voor watersport en recreatie, terrassen voor horeca op de kade, warmte en zon in de zomer en ruimte voor de toekomstige studenten. Hier worden bijzondere materialen, uitzondering op Puccini, toegepast op maaiveld refererend naar de havengebieden aan het IJ (keien, houten steigers, etc.). De fietsbrug is een los element in de ruimte, in vormgeving licht, elegant en uitgaande van maximaal comfort en beleving voor de fietser.

- Entreegebied: dit is de openbare ruimte die de verbinding met de rest van het Zeeburgereiland opzoekt. Op de zuidoosthoek bevinden zich overwegend niet-woonfuncties. Het is de laatste fase om te bouwen, samen met het Piet Heinpark. Daardoor is er tijd en ruimte voor tijdelijke functies, bij voorkeur met een profiel passend bij de Creatieve wijk, een informele sfeer dat een prettige looproute biedt vanaf de tramhalte.

- Sluispark: het park op de kop van het Zeeburgereiland is een metropolitane plek, een stedelijke trekker bij de Oranjesluizen, als beëindiging van de hoofdstraat. De gebouwen die aan dit park liggen hebben een robuuste en stoere vormgeving. Hier is ruimte voor een culturele, bovenwijkse voorziening in vrijstaande bebouwing/ paviljoen met museale functie aan het water.

Referentie: Harbour Bath (BIG + JDS) in Kopenhagen



Waterbassin, Sluisbuurt



Referentie: Olympic Sculpture Park (Charles Anderson / Atelier ps)



Entreegebied, Sluisbuurt



Referentie: Pirrama Park (ASPECT Studios) in Sydney



Sluispark, Sluisbuurt



BEBOUWING: BLOKKENSTAD EN VERTICALE STAD

BEBOUWING: BLOKKENSTAD EN VERTICALE STAD

Straatbeeld

Er zijn drie essentiële invloeden op het straatbeeld.

Verkaveling

Afwisseling van verschillende kavelbreedtes naast elkaar en tegenover elkaar in de straat draagt bij aan het gevoel van diversiteit en menselijke maat. Samenhang ontstaat door overwegende kleinschaligheid: een maximale gevellengte van 40m, waar een gemiddelde lengte van circa 20m wenselijk is.

Blokken

De bouwblokken zijn overwegend gesloten aan de straatkant, maar kunnen open zijn richting het water of richting plantsoenen. De hoogte van gebouwen tot 20 meter is afwisselend zodat er een speels straatbeeld ontstaat. In de dwarsstraten is de zuidzijde overwegend lager dan de noordzijde voor een gunstige bezonning op straat. Samenhang wordt gecreëerd door rooilijnen en diversiteit ontstaat door verticale geleding.

Torens

De torens zijn in het straatbeeld niet nadrukkelijk aanwezig doordat ze terugliggen ten opzichte van de blokken. Wel worden torens in langere perspectieven, zoals bijvoorbeeld vanuit de hoofdstraat, zodanig geplaatst dat ze als oriëntatiepunten dienen voor voetgangers en fietsers. Om ze altijd als individuele gebouwen te kunnen zien, zowel in de buurt als vanuit de omgeving, is het van belang dat ze verschillen in kleur en materiaal en dat ook minimale hoogtes bepaald zijn.De torens verschillen onderling maar vormen tezamen een gebalanceerde eenheid.

Bebouwingstypologie

De bebouwingstypologie van de Sluisbuurt is een combinatie van een klassiek Amsterdams straatprofiel met gesloten of halfopen blokken met daarboven, terugliggend ten opzichte van de dakrand, slanke torens van verschillende hoogtes. Onderdelen van de bebouwingstypologie zijn:

Plint:

- aansluitend op de straat, overal minimaal 3,5m hoog;
- hoger in de hoofdstraat (4-8m hoog);
- in de hele buurt minimaal 3,5m hoog;
- levendig en zo veel mogelijk vrij van service functies.

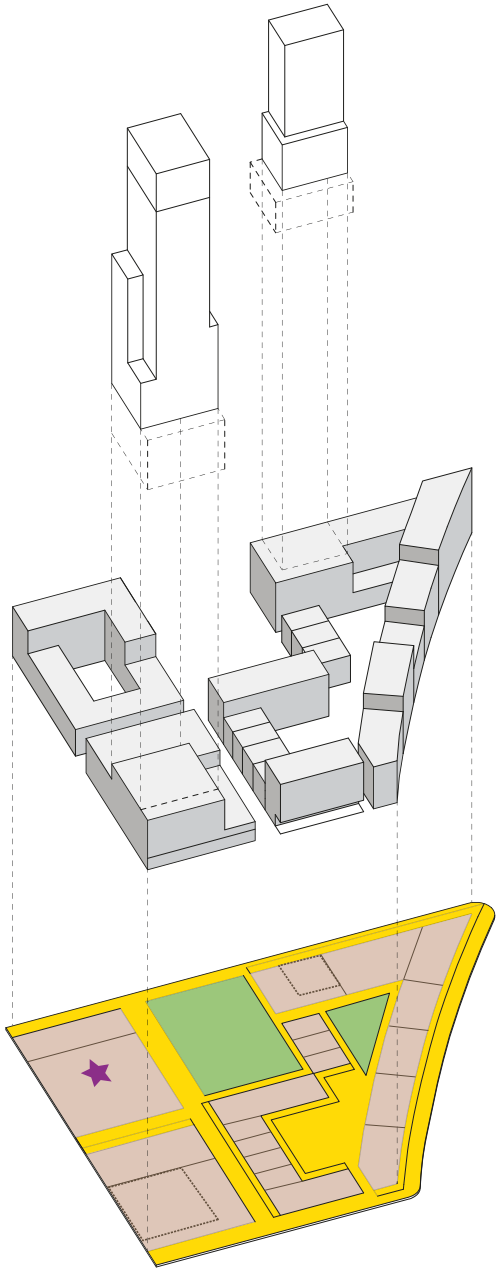
Bouwblok:

- gevel tot 20m hoogte;
- hiermee worden straatprofielen gevormd;
- eindigt met een dakterras, bij voorkeur met een groene dak aansluiten op collectieve voorzieningen.

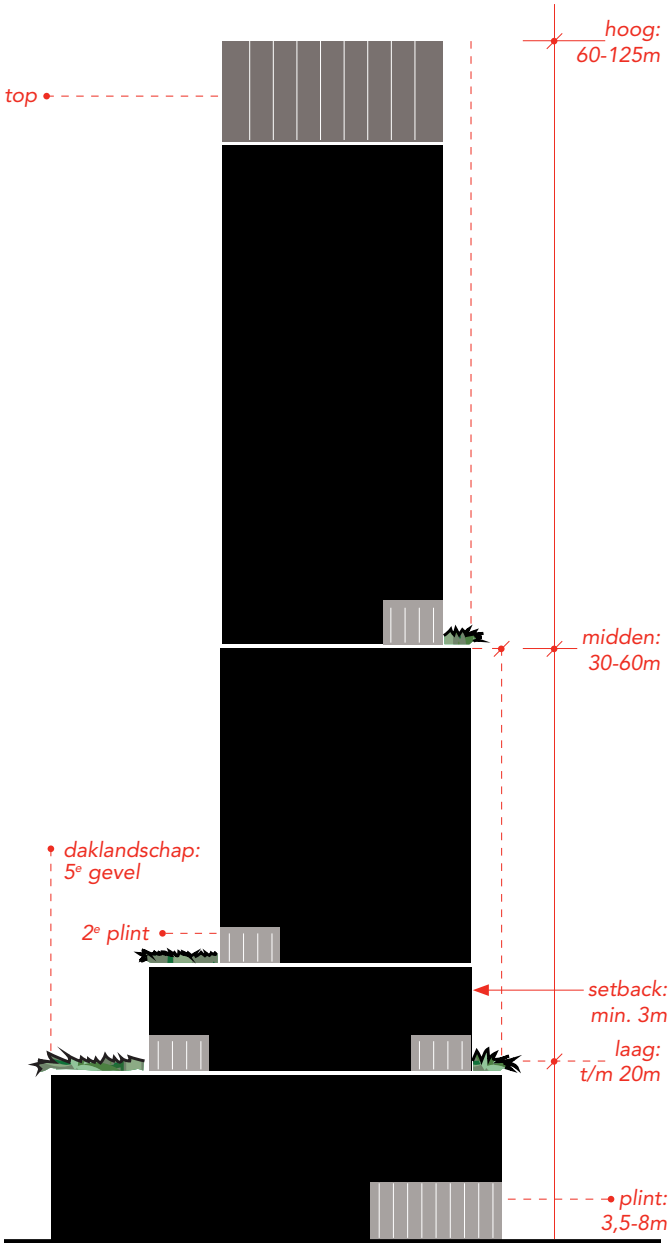
Torens:

- torens liggen terug ten opzichte van de straatgevel;
- ze hebben tot 60m hoogte een ruimere footprint;
- vanaf 60m hoogte is verdere verjonging van de toren bepaald door een smallere footprint;
- de toppen van de torens hebben een bijzondere vormgeving en functie; ook hier zijn dakterassen wenselijk.

Drie essentiële invloeden op het straatbeeld



Onderdelen bebouwingstypologie



Referentie: groen dakterras met collectieve functie



Referentie: Hoogteaccent in de toppen van torens



Referentie: groen dakterras bij setbacks



Referentie: groen in gevelbeeld, ook in verticale richting



Referentie: Fijnmazigheid en een Amsterdamse plint



Referentie: Variatie in blokkenbouw, zichtbaar vanaf de straat



Verkaveling

De wijze van verkavelen heeft een belangrijke invloed op het straatbeeld. De typologie van clusters, blokken en kavels in de Sluisbuurt ontleent elementen aan zowel Amsterdamse als internationale voorbeelden, vooral uit Noord-Amerikaanse steden. Hier worden al decennia bouwblokken met torens gebouwd als middel voor verdichting.

Voorbeelden uit het buitenland

Canadese steden als Toronto en Vancouver hebben hier veel ervaring mee. In beide steden wordt de 'podium + toren'-typologie al geruime tijd toegepast in nieuwe ontwikkelingen. Het bouwblok, of deel hiervan, is de uitgifte-eenheid. Doordat de dichtheid hoog is, zijn voorzieningen op de loopafstand. In het straatbeeld zijn voorzieningen in de plinten bepalend, vaak ontworpen met elementen die horen bij de vormgeving van de toren en soms deels met grondgebonden woningen. Er zijn verschillende typologieën in een stadsblok te vinden: hoog-, midden- en laagbouw. Bouwblokken met een toren zijn een heldere typologie. Wat minder goed werkt zijn de dubbele torens in Toronto en de reeks van dezelfde torens aan het waterfront van Vancouver. Voor de Sluisbuurt is het belangrijk dat de torens divers zijn en dat het podium, net zoals in de twee genoemde steden, meerdere typologieën bevat.
Een ander voorbeeld is de traditionele hoogbouw van Chicago en New York waar in de loop van de tijd per kavel een steeds hogere bebouwing werd gerealiseerd. Het straatbeeld is hierdoor dynamisch en elk gebouw heeft een eigen identiteit. In de Sluisbuurt worden deze twee typologieën gecombineerd, er is ruimte voor beide.

Voorbeelduitwerkingen architectenworkshops

In de uitwerkingen door architecten is hetzelfde gebeurd: de grootste diversiteit in oplossingen lag juist in de grootte van de architectonische eenheid. Uit voorbeelden blijkt dat elk cluster meerdere kavels moet hebben om door kleinschaligheid de eenheid in de buurt te bewaren. Uitgifte in kleine bouwenveloppen met 10 á 20m brede kavels is wenselijk maar niet overal mogelijk. Variatie en evenwicht zijn belangrijk, zowel in de lengte van een straatgevel als de toepassing aan weerszijden van de straat.

In de voorbeelduitwerking van plattegronden op straatniveau door architecten (begane grond, plint) is goed te zien hoe de diversiteit in oplossingen voor volumes, functies en kavelgroottes tot een complex beeld leidt. Dit is essentieel voor de gewenste stedelijke sfeer.

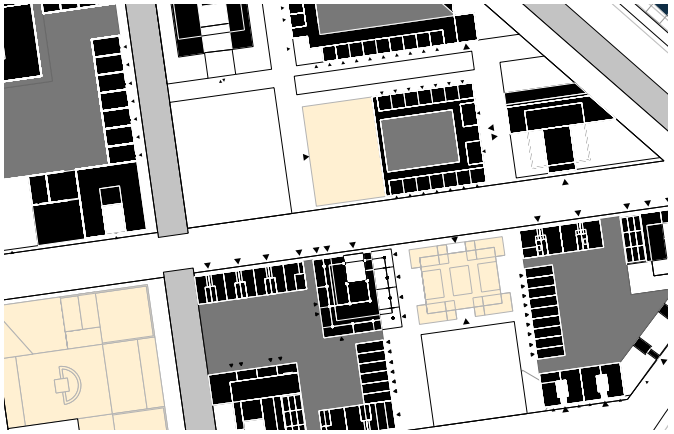
Kavelgrootte en torens

In de verkaveling en uitgifte is er nooit meer dan één toren onderdeel van een tender. Dit draagt bij aan diversiteit van het architectonisch beeld en de samenhang van het geheel doordat het silhouet samengesteld is uit individuele torens. Vanuit het straatbeeld wordt gestuurd op een diverse materialisatie van torens die naast elkaar of achter elkaar zichtbaar zijn in het straatbeeld. Vanuit het silhouet wordt door randvoorwaarden in tenders en supervisie gestuurd op samenhang in het beeld van veraf; geen toren wordt nadrukkelijk vormgegeven als accent of afwijking.

Voorbeeldplattegrond voor verkaveling en plinten: verzameling van voorbeelduitwerkingen architectenworkshop

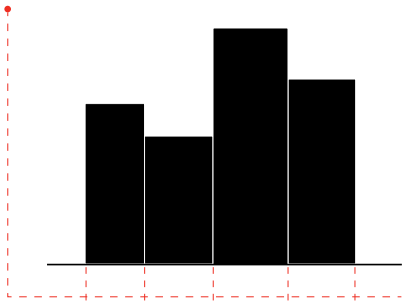


Voorbeeld van detailuitwerking straat, begane grond en plint



Typologieën: New York City/Chicago (Verenigde Staten)

verkaveling van de verticale stad



Clusters uitgewerkt door BARCODE

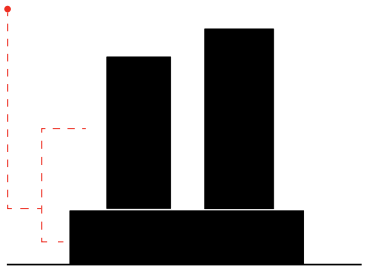


Clusters in ruimtelijke context



Typologieën: Toronto (Canada); Vancouver (Canada)

podium + toren



Clusters uitgewerkt door Powerhouse Company en Architekten Cie.

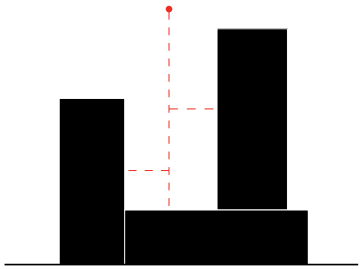


Clusters in ruimtelijke context



Typologieën: Vancouver (Canada)

samenhang en diversiteit: blok- en hoogbouw



Clusters uitgewerkt door Urbanext en BurtonHamfelt



Clusters in ruimtelijke context



Blokkenstad, tot 20 en 30 meter

De gebouwen tot deze hoogte vormen de straten. Er wordt gestuurd op een stedelijke, geborgen ruimte en een Amsterdamse sfeer met overwegend warme, aardse kleuren en stenige materialen.
Van belang is de samenhang in het straatbeeld door de rooilijnen en onderlinge afstemming van architectuur van gebouwen. Gebouwen worden, als alzijdig ook zo ontworpen, zonder blinde gevels of galerijen aan de openbare ruimte.
Serviceruimtes en garages zijn integrale onderdelen van bouwvolumes en bouwblokken. De gevels zijn, voor bovengrondse gebouwen zichtbaar vanaf de straat, ontworpen als onderdeel van de straatgevel.

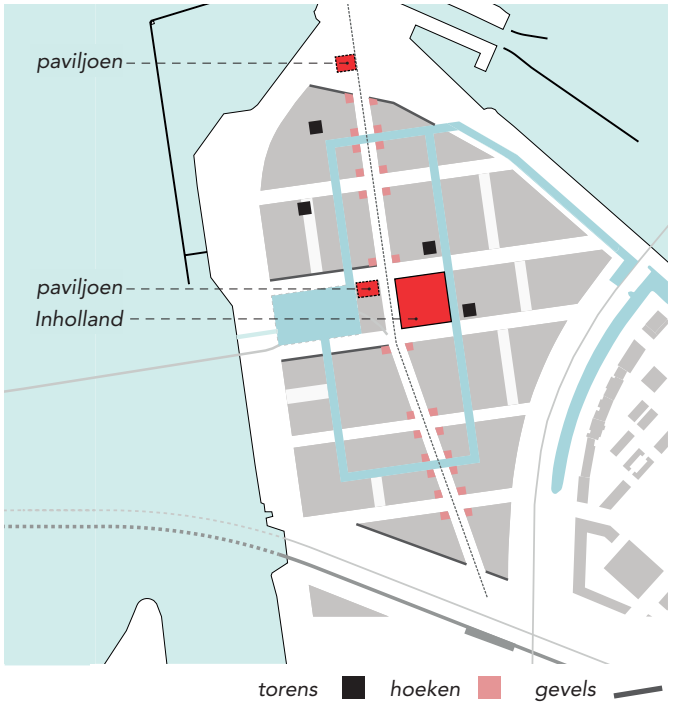
Margestroken

Margestroken worden integraal met gebouwen ontworpen en vrijgehouden van bebouwing. Net zoals in de ritmiek van de panden en expressie van de plint, kan de detaillering van de gevels bijdragen aan de verticale parcellering, het onderscheid en de verscheidenheid in het straatbeeld tussen de verschillende gebouwen. Een groene invulling in de dwarsstraten en aansluiting op de vormgeving van de kade aan het binnenwater is wenselijk.

Plinten

In de sfeer van de straat speelt de begane grond een belangrijke rol. De hoogte van de begane grond, ontwerp van de margestroken, relaties van functies binnen het gebouw met de straat en transparantie van gevels staan in de functie hiervan. Vooral bijzondere gebouwen ten behoeve van onderwijs, werken en voorzieningen hebben interactie met de straat en binnenruimtes zichtbaar vanaf de straat.
Om de plint zo actief mogelijk te houden, worden ingangen van parkeergarages/fietsenstallingen en serviceruimtes niet toegestaan in de hoofdstraat en rondom de plantsoenen. In de dwarsstraten worden deze zorgvuldig gepositioneerd en ontworpen. Een afwijkende begane grondlaag, zoals met een winkel, wordt afgestemd op de geleding en ritmiek van de gevelwand. Ingangen van appartementsgebouwen hebben een dubbele hoogte en zijn goed herkenbaar in het straatbeeld.

Hoge kwaliteit voor architectuur



Referentie: bouwblokken op Haveneiland in IJburg



Referentie: activeren begane grond middels voorzieningen in plint



Referentie: levendigheid door voorzieningen in de plint



Binnenhoven

Buitenruimtes op maaiveld binnen clusters worden zorgvuldig ontworpen, met aandacht voor aansluiting op de openbare ruimte. Binnehoven zijn de collectieve gebieden, in erfpacht uitgegeven privé-terreinen zoals erven en (binnen)tuinen van de bouwblokken. Er wordt gestreefd naar groene binnenhoven in bouwblokken. Binnenhoven waar meerdere kavels aan elkaar grenzen worden bij voorkeur gezamenlijk ontworpen met als doel maximale ruimtelijke en woonkwaliteit. Overgangen tussen de binnenhoven en de openbare ruimte bij halfopen bouwblokken zijn zorgvuldig ontworpen.

Dakranden en dakterrassen

Boven de 20m liggen de bouwvolumes minimaal 3m terug ten opzichte van de gevelrooilijn. De overgang van bouwblokken naar torens wordt zorgvuldig vormgegeven. Dit gaat trapsgewijs met volumes en een 'tweede plint op schouderhoogte', als intermediair tussen onder- en bovenbouw. Op een aantal plekken in het gebied kan de bebouwing van blokken hoger zijn dan 20m, tot maximaal 30m. Groene daken worden overal gestimuleerd en per bouwenvelop voorgeschreven. De daken worden als vijfde gevel ontworpen.

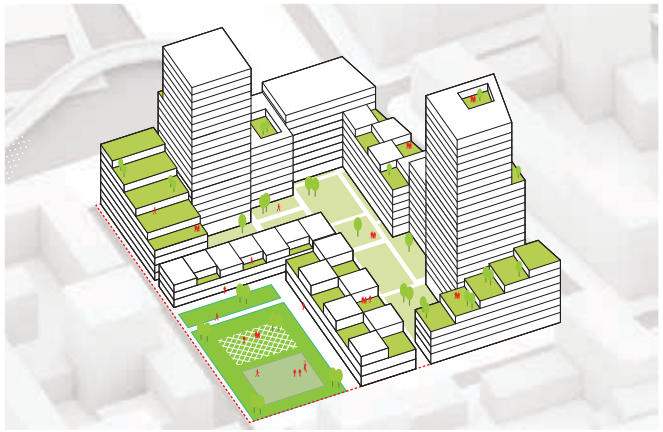
Voor eventuele technische voorzieningen op de daken geldt:

- integraal onderdeel van het daklandschap
- aansluiting in verschijningsvorm aan bij de architectuur van het gebouw
- aan het zicht onttrokken

Hoeken

Op de hoeken van de hoofdstraat wordt de gevel van de hoofdstraat doorgezet in de dwarsstraat tot de margestrook, met een bijzondere aandacht voor detaillering en afstemming van bouwhoogtes. Deze hoeken hebben aanvullende, extra eisen ten aanzien van architectonische kwaliteit. Ook bij overige hoeken is er sprake van een zorgvuldige aansluiting van profielen van twee straten. De bebouwing op de hoeken van dwarsstraten kan tot 30m hoog zijn, om extra ruimte te geven voor architectonische expressie.

Groenvoorzieningen in prive- en collectieve ruimte, 5e gevel en OR: uitwerking architectenworkshop door BARCODE Architects

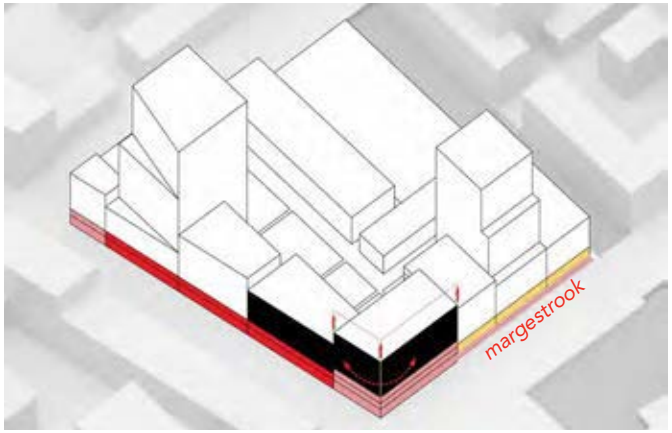


Referentie: Plint op de hoek, aan de P.C. Hooftstraat



Hoeken en plinten

plint met commercie op de hoek
plint aan de hoofdstraat, over twee lagen
plint aan de dwarsstraat met woonfuncties
margestrook aan de dwarsstraat



Verticale stad, hoger dan 30 meter

De torens in de Sluisbuurt zijn slank en alzijdig ontworpen met aandacht voor de verblijfskwaliteit in de omgeving. Het ontwerp van de gebouwen reduceert de windval op maaiveld en speelt in op zichtlijnen vanuit de straten. Torens worden altijd geplaatst op een podium met een afstand van minimaal 3m tot de straatgevel van het podium. Hierdoor staan ze altijd in de tweede linie van het straatbeeld.

Een toren vormt samen met het 'podium' (het blok eronder) een appartementsgebouw, maar kan een andere architectonische expressie hebben. De materialisering en vormgeving van torens is lichter, spannender en transparanter dan lagere bebouwing. Door de wens enerzijds om de horizontale samenhang in de straat te behouden en anderzijds om verticaliteit van de torens te benadrukken, kunnen verschillende architectonische oplossingen ontstaan, bijvoorbeeld:

- Eenduidig ontwerp podium en toren, met de toren als onderdeel van de straatgevel
- Gedeeltelijk doorlopen van de gevel van de toren tot het maaiveld
- Duidelijk verschil tussen architectuur podium en toren, met elementen van architectuur van de toren opgenomen in de gevel van het podium

Voor de torens tot 60m is diversiteit in materiaalgebruik wenselijk. Gebouwen hoger dan 60m hebben impact op zowel straatniveau als op de omgeving. Vanuit de omgeving wordt gestuurd op een samenhangend en 'transparant' silhouet.

Een (drie)deling van de massa in volumes is wenselijk, bv. horizontaal, verticaal of door draaiing. Reflectie wordt beperkt door materiaalgebruik, verbreking van de volumes en kleurgebruik, bijvoorbeeld door terughoudend te zijn met witte elementen. In het nachtbeeld geldt geen nadrukkelijke lichtaccenten. De hoogste torens (boven 80m) hebben 'excellente' architectuurkwaliteit. Dit zijn de ankers die het plan verbinden met zichtlijnen in en vanuit de omgeving.

Torens boven de 60m hebben in principe een footprint tot 500m², bij uitzondering tot 600m², mits extra kwaliteit wordt gerealiseerd, zoals: hogere plafonds, een extra lift voor een publieke functie op hoogte of bijzondere woonplattegronden.

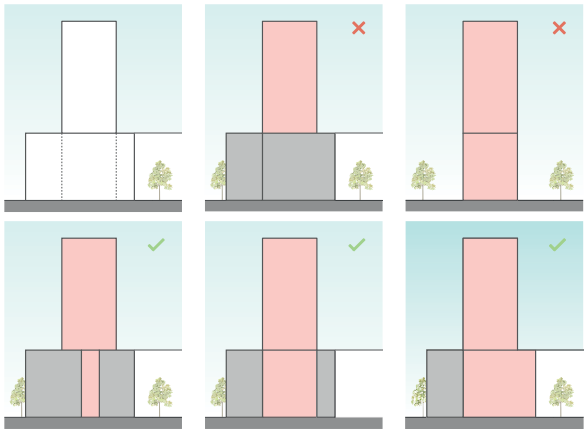
Verder geldt het volgende voor de torens in de Sluisbuurt:

- Elke toren heeft een eigen architectuur en expressie;
- Er is sprake van een hoge, kwalitatieve architectonische uitstraling door bijzonder gebruik van materialen en groen;
- Innovatieve bouwprincipes vanuit duurzaamheidseisen worden toegepast;
- Er is een hoog wooncomfort met zo veel mogelijk open gevels en flexibele plattegronden;
- Torens hebben uitstraling van woongebouwen.

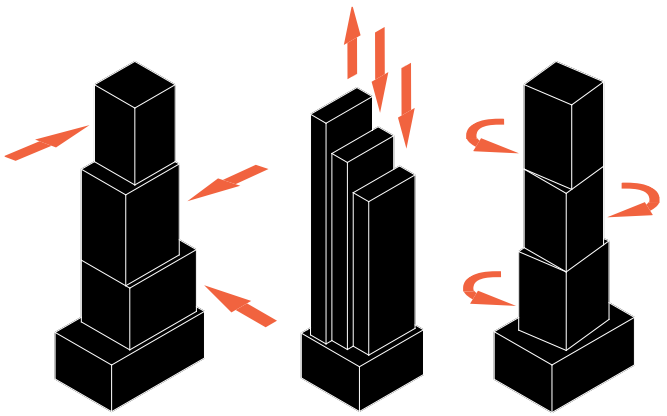
Positionering en hoogte torens



Adressering toren aan de straat (interactie podium en toren)



Voorbeelden van driedeling in torens



Referentie: 23 East 22nd Street (OMA) in New York

Eenheid van de straatwand in kleuren van gebouwen, setback van de toren ten opzichte van de straatgevel, vrije vorm van de toren, nadrukkelijke transparantie van de lobby.



Referentie: 56 Leonard (Herzog & de Meuron) in New York

Contrast tussen een lichte toren en kleurrijke stenige straatwand, kleinschalige kavels, balkons als vormgevende elementen van de toren.



Wonderwoods: Healthy Urban Quarter in Utrecht

Podium en toren in dezelfde materialen en architectuur, dubbelhoge plinten.



Aandachtspunten silhouet (over het water):

- Variatie in architectuur, materialen en toppen van de torens.
- Samenhang, als landmark bij de sluizen.
- Losstaande torens en aflopende hoogtes richting de dijk.
- Een stedelijke wand aan het Sluispark, met torens met terughoudende kleuren in de tweede linie.
- Toppen van torens in het stadsbeeld.

Variërend en samenhangend: geen nadrukkelijke hoogteaccenten ten opzichte van het geheel als compositie, geen opzienbarende reflectie, geen opvallende kleuraccenten, en een nachtsituatie zonder sterke lichtaccenten.



Sluisbuurt gezien vanuit Oostelijk Havengebied



Sluisbuurt gezien vanuit Schellingwouderdijk



Sluisbuurt gezien vanuit Hamerstraatgebied



Sluisbuurt gezien vanuit Centraal Station



Aandachtspunten silhouet vanuit het landschap):

- Aandacht voor transparantie en terughoudende kleuren.
- Schakel met het centrum van de stad.
- Baken voor fietsers vanaf IJburg, diversiteit in kleuren en materialen.
- Aansluiting op het silhouet van de Sportheldenbuurt, terughoudend in kleuren en reflectie.

Sluisbuurt gezien vanuit de kop van Centrumeiland, IJburg



Sluisbuurt gezien vanuit het landschap: Waterland



Zeeburgereiland gezien vanuit IJburglaan



Sluisbuurt gezien vanuit Durgerdam



Buitenruimtes

Goede, ruim opgezette, goed georiënteerde buitenruimtes van woningen dragen bij aan woonkwaliteit en verblijfskwaliteit op straat. Bij lagere verdiepingen is er contact met de straat, hogere verdiepingen hebben uitzicht over de omgeving. Buitenruimtes als balkons en loggia's maken onderdeel uit van de architectuur van de gebouwen. Margestroken, binnenhoven en dakterrassen hebben bij voorkeur een groene inrichting.

Balkons zijn welkom aan plantsoenen, maar niet boven het binnenwater en in informele tussenstraten.
De architectuur van de balkons en de onderkanten wordt ontworpen binnen het architectuurconcept van het gebouw. Elk gebouw kan een eigen ontwerp van buitenruimte hebben. Er mag wel variatie zijn maar binnen een helder materiaalconcept op gebouwniveau. Balkons zijn onderdeel van de gevel en het architectonische concept en balustrades zijn transparant ten behoeve van contact met straat en zijn zorgvuldig ontworpen. De balkons zijn niet doorlopend en gallerijen zijn uitgesloten aan de zijde(s) die aansluiten op de openbare ruimte. Aan de kant van de hoofdstraat mogen de balkons/buitenruimtes max. 1m uit de gevel steken en bij de dwarsstraten max. 2m.

In de hoofdstraat tot 20m hoogte, wordt in principe uitgegaan van loggia's als buitenruimte met mogelijke uitkragende elementen tot maximaal 1m uit de gevel. Deze worden doorgezet om de hoek tot het begin van de margestrook in de dwarsstraat. In de dwarsstraten zijn balkons vanaf de tweede verdieping mogelijk en er zijn margestroken op maaiveld.
Voor torens is de keuze voor het type buitenruimte vrij, maar deze moet vormgegeven worden in samenhang met het volume. Voor torens geldt dat de hoeken bij voorkeur geen uitstekende balkons of erkers hebben.

De setbacks van torens boven de grens van 20m kunnen ook ingezet worden als dakterras. Het daklandschap wordt gezien als de 5e gevel van de gebouwen. Dakterrassen zijn zo ingericht dat deze intensief gebruikt kunnen door de bewoners en een groene inrichting kunnen krijgen. Dit ook vanwege het zicht op het daklandschap vanuit de gebouwen en torens.

Woonkwaliteit

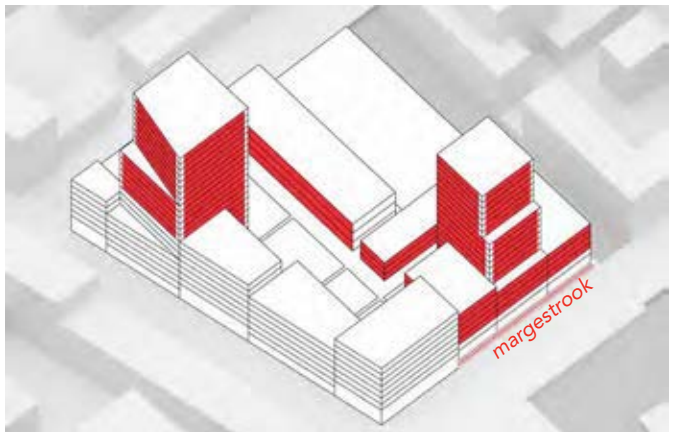
Woonkwaliteit is belangrijk: hogere verdiepingshoogtes, diversiteit in buitenruimtes, flexibele woonplattegronden en de mogelijkheid voor samenvoeging van woningen in de toekomst. De binnenkant van de blokken heeft een rustige sfeer. Er is aandacht voor goede bezonning, bij voorkeur een tweezijdige oriëntatie van de woningen. Goede buitenruimtes, groene daken op lagere volumes en groene gevels worden gestimuleerd.

Balkons en loggia's toegestaan

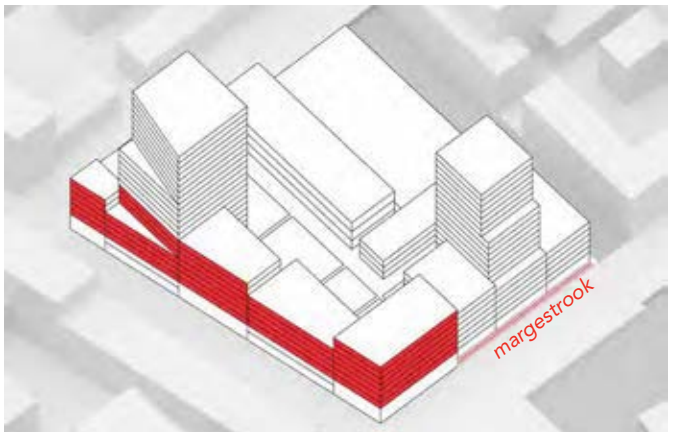


loggia's als uitgangspunt
balkons en loggia's vanaf 1
randen: aandacht bijzondere vormgeving balkons/loggia's

Balkons en loggia's



Hoofdstraat en hoeken: uitsluitend loggia's



Referenties margestroken







Referenties balkons als integraal onderdeel architectuur







Referenties loggia's







Bijzondere gebouwen: Hogeschool Inholland

Het hoofdgebouw van de hogeschool Inholland wordt gekenmerkt door open verbindingen tussen de modern ingerichte verdiepingen. Hierdoor weerspiegelt het gebouw het open karakter van Inholland en heerst er een transparante en vertrouwelijke sfeer. Dit transparante en open karakter geldt ook voor de gevel van het gebouw aan het Waterbassin.

De school is het dynamisch hart van de buurt, met de volgende uitgangspunten:

- Hedendaagse architectuur met een duidelijke voor- en achterkant van het gebouw
- De hoofdentree gepositioneerd aan de looproute vanaf de tramhalte; mogelijke uitkraging of trappartij aan het plein
- Een actieve plint met openbare functies/ voorzieningen; interactie met het waterbassin
- Binnenruimte van de school als verlenging van het publieke plein
- De vormgeving van het gebouw houdt rekening met de bezonning van het achterliggende kavel; aan de hoofdstraat is er een grotere bouwhoogte.
- Toegangen voor parkeren/bevoorrading bevinden zich aan de dwarsstraten
- Langs de zijkanten van het kavel zijn er margestroken in de dwarsstraten, net zoals voor de woningen
- Het gebouw speelt in op principes van de Bewegende Stad

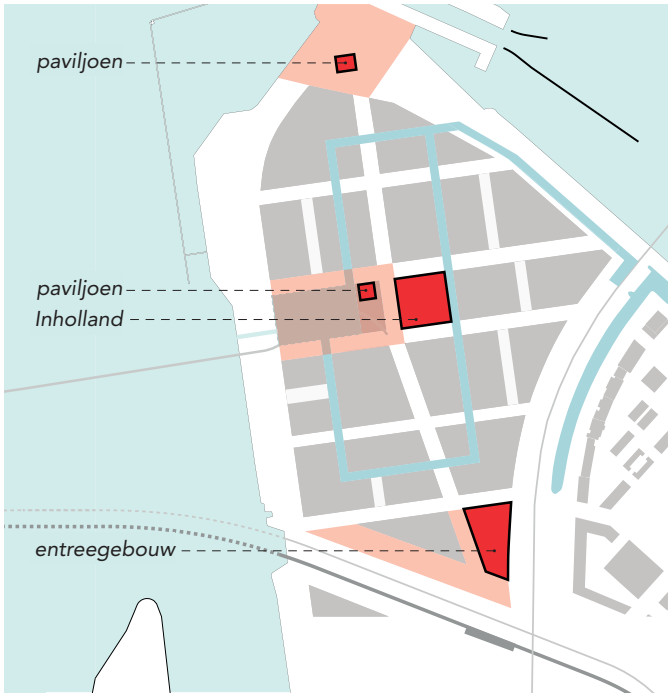
Hoge school Inholland, cluster 6A, in ruimtelijke context: uitwerking architectenworkshop door BurtonHamfelt

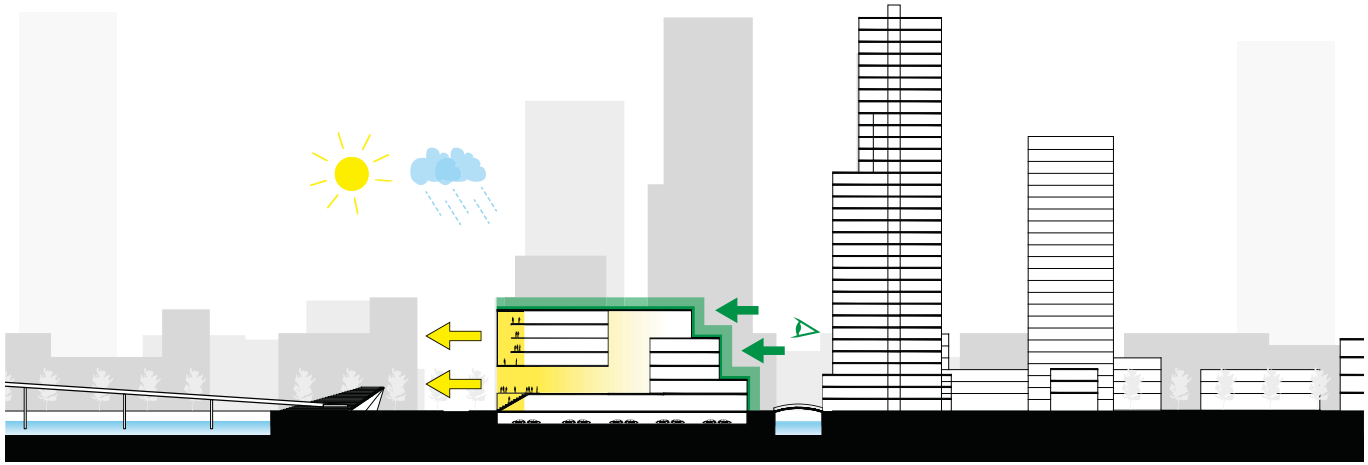


Referentie voor exterieur: Cites des Affaires in Saint-Etienne



Bijzondere gebouwen: Inholland bij het waterbassin





Creatieve wijk

Werken
De Sluisbuurt is een Creatieve wijk: een woonwerkwijk die door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes voorziet in de behoefte aan nieuw stedelijk werkmilieu. Daarbij sluit het programmatisch aan op het bestaande centrummilieu binnen de ring A10.
In de Sluisbuurt is ruimte voor kleinschalige kantoorruimte (menging met wonen), maar ook voor incubators, grote bedrijfsverzamelgebouwen (co-working/sharing), werkruimtes voor co-creatie en third places (cafés, parken, pleinen).

Cultuur, publiekstrekker
Op de kop van het Zeeburgereiland is een metropolitane plek gepland. In de open, groene ruimte bij de sluizen is er ruimte voor een paviljoen met een bepalen invulling. Vormgeving van het paviljoen is van hoge architectonische kwaliteit, met bijzondere aandacht voor de locatie en publiekstrekkersfunctie. Vooral in de tijdelijkheid zal er ruimte zijn voor culturele invulling (veelal bottum-up initiatieven), wat een bijdrage zal leveren aan de levendheid gedurende de ontwikkeling van de buurt.

Onderwijs
Onderwijs is vanzelfsprekend noodzakelijk in een woonwijk met circa 5.500 woningen. Naast basisscholen en een mogelijke voorgezet onderwijs school heeft Inholland reeds een afspraak met de gemeente. Zij mogen op de kavel op de kop van het bassin een hogeschool ontwikkelen. Centraal staat het versterken van interactie, ontmoetingen tussen mensen, maar ook van de interactie tussen gebouw en de openbare ruimte. Hierbij is extra aandacht voor:
- De vormgeving en programmering van de plint, de openbare ruimte reikt tot in de gebouwen.
- Ook op verdieping en in de toppen van de gebouwen kunnen dergelijke collectieve ruimtes een plek krijgen.
- Tijdelijke programmering, in bebouwde vorm of in de openbare ruimte, draagt hier tevens aan bij.

Impressie: de creatieve wijk, een binnenstraat architectenworkshop door Studioninedots (bron: MVRDV)



Inspiratie: New National Gallery Ludwig Museum, in Budapest



Referentie: Kleuter- en basisschool/GO!, in Berchem



Parkeren

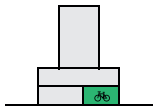
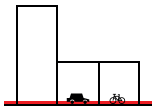
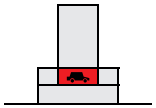
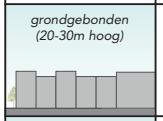
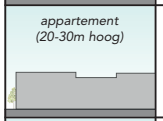
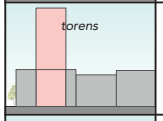
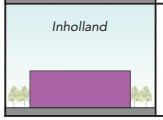
Fietsen

De Sluisbuurt is een fietsbuurt – collectieve fietsenberging(en) zijn makkelijker bereikbaar dan parkeergarages. Bij voorkeur op maaiveldniveau ontsloten, gemeenschappelijk, met een glazen gevel, mooie poorten/deuren, en veel daglicht in het gebouw.

Auto's

Parkeergarages op eigen terrein zijn zoveel mogelijk uit het zicht, opgenomen in het gebouw, ondergronds of bovengronds. Aparte gemeenschappelijke parkeergebouwen zijn alternatieven of aanvullingen. Deze gebouwen zijn flexibel, met de mogelijkheid voor een andere functie in een later stadium. De gevels maken onderdeel uit van straatgevels en voegen zich toe aan het straatbeeld. Groene gevels zijn wenselijk. Ingangen van garages zijn inpandig, worden niet naast elkaar geplaatst, niet in de hoofdstraat, en niet aan bijzondere stedelijke plekken of speelplekken. Garagedeuren/poorten maken een integraal onderdeel uit van de gevel.

Mogelijke typologieën voor parkeervoorzieningen

typologie	 bovengronds (maaiveld)	 straat (OR) (bezoekers)	 ondergronds (deel/cluster)	 binnenhof (maaiveld)	 binnen (verhoogd)	 volautomatisch (meerlaags)	 bovengronds (flexibel)
 grondgebonden (20-30m hoog)	✓	✓	✓				✓
 appartement (20-30m hoog)	✓	✓	✓	✓			✓
 torens	✓	✓		✓	✓	✓	✓
 Inholland	✓	✓	✓ incl. scooters				

Fiets als zichtbare modaliteit (fietsbrug)



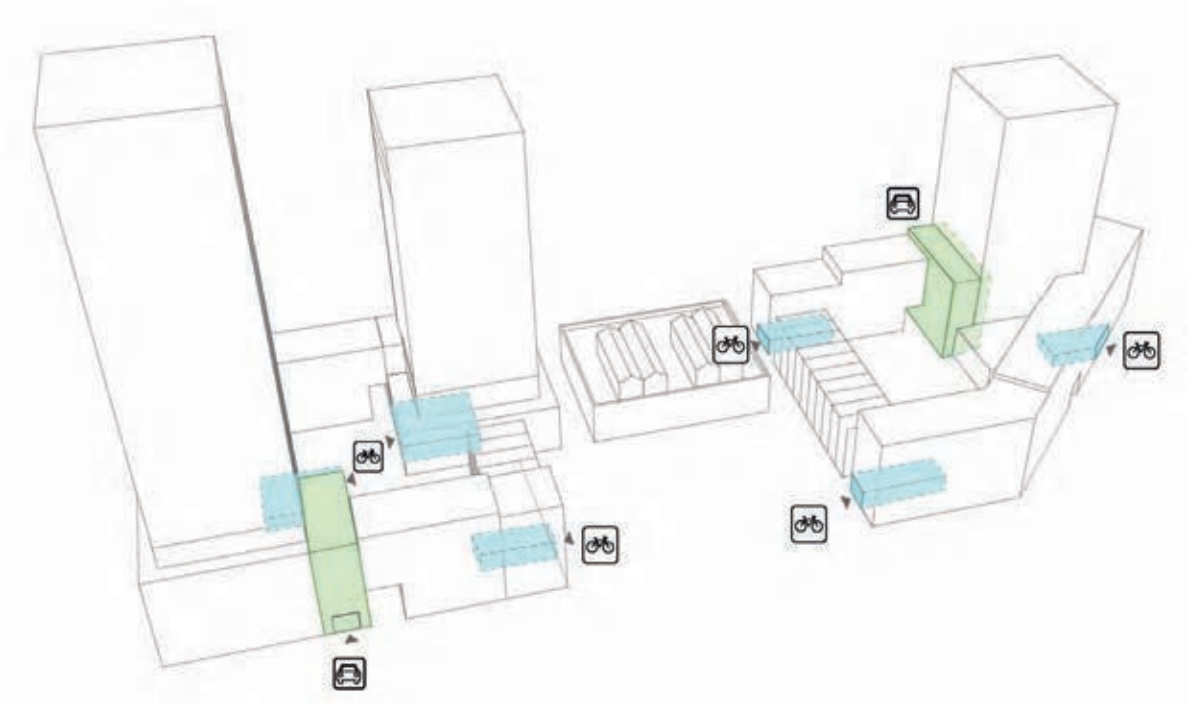
Fietsgarage in de plint in en transparante gevel



Fietsgarage in de plint in nachtsituatie in flat Kleiburg



Cluster 6 uitgewerkt met parkeervoorzieningen, door Urbanext



Gestapeld parkeren (volautomatisch)



Toegang tot fietsgarage



Referentie: volautomatisch parkeren, Traslo Park in Kuwait



Toegang tot bovengrondse parkeervoorzieningen



Tijdelijke gebouwen

De ontwikkeling van de Sluisbuurt kent een doorlooptijd van meer dan tien jaar. Tijdelijkheid vormt daarmee een integraal onderdeel van het plan. In de beginfase komt dit tot uiting in de vorm van placemaking. De tijdelijke bouwwerken zullen in de beginfase een representatief beeld vormen van de Sluisbuurt.

Tijdelijke initiatieven zetten de Sluisbuurt op de mental map van de Amsterdammer en zorgen voor sociaal-culturele inbedding in de directe omgeving. Deze fungeren als katalysator, bevorderlijk voor toekomstige ontwikkelingen in het gebied, en dragen bij aan de levendigheid gedurende de realisatie van de buurt.

De ruimte voor tijdelijke bouwwerken concentreert zich voornamelijk op en om de drie openbare plekken in de Sluisbuurt: het Entreegebied, het Waterbassin en het Sluispark. Ook langs de routes die deze plekken verbinden, zijn tijdelijke bouwwerken gewenst. Als maximale bouwhoogte geldt 20m, met uitzondering van concepten die gericht zijn op uitzicht, zoals een uitkijktoren.

De ambities voor tijdelijke bouwwerken zijn als volgt:

- Concept: uniek en aansluitend op het gedachtengoed van de buurt, o.a. bewegende stad en creatieve wijk.
- Gebouw: aandacht voor circulariteit, o.a. hergebruik van materialen en demontabel of aanpasbaar bouwen.
- Omgeving: interactie met de openbare ruimte, o.a. een open/publieke uitstraling en transparantie richting de straat.
- Betrokkenheid van de buurtbewoners en gebruikers is van toegevoegde waarde voor tijdelijke functies; initiatieven uit de buurt omarmen.
- Tijdelijke invulling van plinten van definitieve gebouwen voldoet aan dezefde beeldkwaliteitseisen als in de definitieve situatie.

Ruimte voor tijdelijkheid



tijdelijke opvulling in de drie openbare plekken
eerste fase bebouwing
routes met tijdelijke bouwwerken

Tijdelijke constructies in de openbare ruimte



Tijdelijke voorziening voor horeca



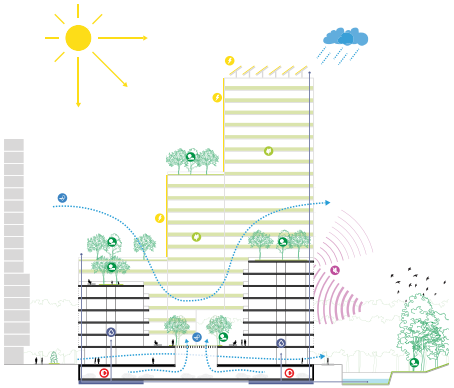
Uitkijktoren Krammersluizen: een landmark



Duurzaamheid

Alle duurzaamheidseisen – o.a. natuurinclusief bouwen, duurzame energie en waterberging – worden geïntegreerd in het gebouw als vanzelfsprekend onderdeel van de architectuur.

Geïntegreerde duurzaamheidsprincipes



Verminderen CO_2 uitstoot (automobiliteit)

In de Sluisbuurt ligt de focus op langzaam verkeer en duurzame mobiliteit. Deze ambitie komt onder andere terug in de bebouwing door de realisatie van voldoende, goed toegankelijke fiets-parkeerstallingen, bij voorkeur op maaiveldniveau. Voor elk gebouw geldt dat dit concept tot uiting komt in en om het gebouw.

Circulair

In de Sluisbuurt wordt uitgegaan van een bruto verdiepingshoogte van minimaal 3m en flexibele plattegronden, zodat uitwisselbaarheid van de functies wonen en niet-wonen in de toekomst mogelijk blijft. De gebouwen worden zo ontworpen dat de materialen een zo lang mogelijke levensduur krijgen door middel van hergebruik of herbestemming. Mooie veroudering van de materialen is hierbij een aandachtspunt.

Voor de Sluisbuurt wordt OAT (ondergronds afval transport) systeem toegepast. Service ruimtes worden geïntegreerd in entrees van grote appartementsgebouwen.

Klimaatbestendig bouwen

Het ontwikkelen van groen op daken is één van de speerpunten van de Sluisbuurt. Deze dragen in belangrijke mate bij aan de leefbaarheid en het klimaatbestendig maken van de Sluisbuurt:

- gemiddeld 30% van oppervlakte kavels in een cluster bevat intensief en hoogwaardig groen ten behoeve van rainproof: bijdrage aan de biodiversiteit, bruikbaarheid en toegankelijkheid van groen
- de aanwezigheid van groen wordt in elk seizoen gewaarborgd

In het kader van klimaatbestendig bouwen, draagt de vormgeving van de torens altijd bij aan het voorkomen van windhinder op maaiveld. Voor torens geldt dat dat per toren (locatie) specifieke duurzaamheidscriteria worden opgesteld die invloed hebben op architectonische expressie van het gebouw. Zonnepanelen worden op daken en gevels geplaatst als integraal onderdeel van het gebouw.

Materiaal: hout als constructie en afwerking

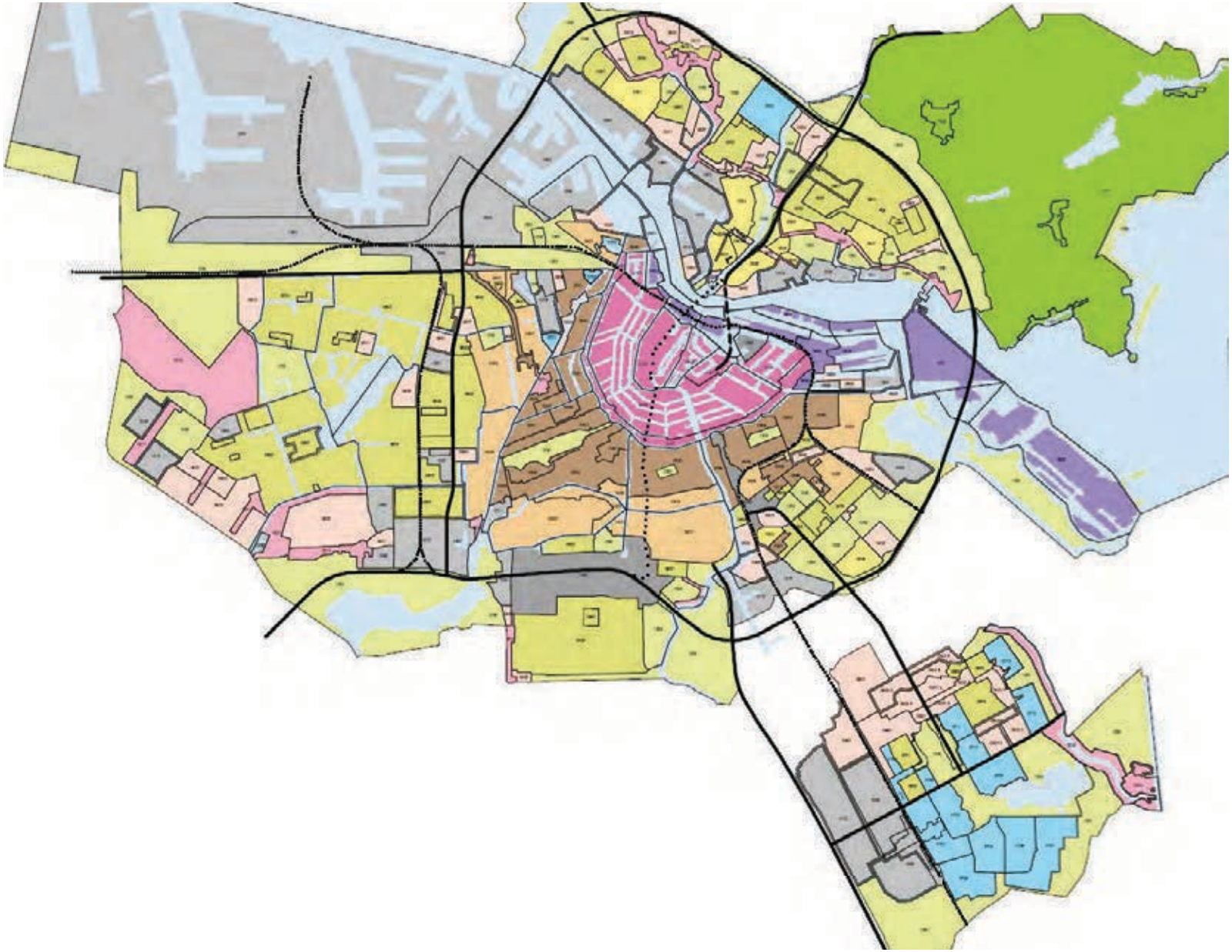


Rainproof: inrichting binnenterrein



Gevel: geïntergreerde zonnepanelen





Ruimtelijke systemen en deelgebieden,
De Schoonheid van Amsterdam 2013

- *Binnenstad*
- *Historische kernen, linten en fragmenten*
- *De 19de-eeuwse Ring*
- *Gordel '20/'40*
- *Tuindorpen*
- *AUP en Post-AUP*
- *Woonerven en Meanders*
- *Woongebieden na 1985*
- *De IJ-landen*
- *Kantoren en bedrijventerreinen*
- *Noordelijk buitengebied*
- *Groen en Water*
- *Transformatiegebied*
- *Transformatielocatie*
- *Hoofdwegen*
- *Spoor- en metrolijnen bovengronds*
- *Spoor- en metrolijnen ondergronds*

BIJLAGEN: WELSTAND EN SUPERVISIE

BIJLAGE A: ONTWERP WELSTANDSKADER

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.

Gebiedstypen

In de beschrijvingen en criteria zijn drie 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, 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.

(9c) Stedelijk Waterfront

De vraag om vergroting en intensivering van het centrumstedelijke gebied vormt aanleiding voor de transformatie van bedrijventerreinen aan het IJ tot nieuwe hoogstedelijke gebieden. De Sluisbuurt aan de westzijde van het Zeeburgereiland wordt ontwikkeld tot een stedelijk gebied met een hoge dichtheid, stedelijke voorzieningen en een hoge ruimtelijke kwaliteit. Bouwblokken worden gecombineerd met hoogbouw.

(9c) Stedelijk Waterfront

Uitgangspunten

De verdichtingsopgave zorgt voor een herontwikkeling van de gebieden rond het IJ. De gebieden worden samen het Stedelijk Waterfront genoemd.
De gunstige ligging ten opzichte van de bestaande stad leidt tot de keuze voor een gebied met een hoge dichtheid, stedelijke voorzieningen en een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Een van de gebieden binnen het Stedelijk Waterfront is de Sluisbuurt, op de kop van het Zeeburgereiland. Ruimtelijk gezien maakt het gebied deel uit van het Binnen-IJ oost en vormt de markering van het knooppunt van het Amsterdam Rijnkanaal, het IJ en de vaarroute door het IJmeer.
De identiteit van het gebied wordt voor een belangrijk deel bepaald door het omringende water. Tegelijkertijd draagt het nieuwe stedelijke silhouet bij aan het beeld van het waterfront.
De differentiatie in bouwhoogtes is bepalend voor dit beeld.

De architectuur is stoer en stedelijk. Bouwblokken van gemiddeld zes lagen en slanke torens bepalen het beeld. De torens zijn onderdeel van de stedelijke bouwblokken en worden nooit los ontworpen. Ze staan als het ware op een ‘podium’ en liggen terug ten opzichte van de bouwblokken in de rooilijn. Dit maakt dat ze minder aanwezig zijn in het straatbeeld. Torens worden alternerend geplaatst met voldoende afstand tot elkaar met het oog op een transparant silhouet.

De hoofdstraat en de dwarsstraten vormen het vaste kader. In de hoofdstraat wordt uitgegaan van stedelijke blokken in de rooilijn. Een verschil in korrelgrootte zorgt voor de gewenste differentiatie zonder dat een evenwichtig straatbeeld verloren gaat. In de dwarsstraten kan de rooilijn varieren. De hoeken worden daarentegen gebouwd in de rooilijn en hebben een publieke plint. Voor de beleving op straat zijn de hoeken cruciaal.

Waardering

Samenhang binnen het gebied wordt gezocht in de straatwanden. Een levendig straatbeeld is het uitgangspunt. De kwaliteit van de leefomgeving wordt geborgd door een goede aansluiting van gebouwen op het maaiveld en een zorgvuldig gekozen programma van functies in de plint. De keuze voor een zo groot mogelijke transparantie op de eerste twee bouwlagen draagt bij aan het creëren van een aangenaam verblijfsklimaat.

Bij hoogbouw wordt aandacht gevraagd voor een zorgvuldige, evenwichtige opbouw van het silhouet. Hoogbouwvolumes zijn alzijdig en hebben al naar gelang hun hoogte een verticale opdeling/ritmiek en een duidelijke beëindiging. Hoogbouwvolumes zijn slank en 'verjongen'.

Beoordeling
Het beleid is gericht op samenhang binnen de stedenbouwkundige eenheden en het aanzien vanuit de omringende gebieden, het stedelijk waterfront en het metropolitane landschap. Zorgvuldige inpassing en aandacht voor vormgeving van het silhouet spelen bij de beoordeling een belangrijke rol. In de architectonische uitwerking en bij de keuze van materiaal- en kleurgebruik ligt de nadruk ook weer op het behoud van samenhang zonder een afwisselend atbeeld in de weg te staan.

Criteria

Plannen worden om te beginnen beoordeeld aan de hand van de criteria voor veel voorkomende kleine bouwplannen in hoofdstuk 6. Als deze geen uitsluitsel geven, wordt bij de beoordeling in samenhang met de beschrijving en uitgangspunten getoetst aan de hand van de volgende criteria:

Ligging
- gebouwen voegen zich naar de stedenbouwkundige structuur
- gebouwen voegen zich naar de plek die ze innemen in een blok of ensemble
- gebouwen oriënteren op de openbare ruimte en het water en ontsluiten vanaf de straat of plantsoen
- gebouwen zijn in principe in de rooilijn gebouwd
- gebouwen met een bijzondere publieke functie kunnen een eigen positie innemen met meerzijdige oriëntatie

Massa
- de bouwmassa is gedifferentieerd met een eigen expressie en afgestemd op de samenhang van het ensemble bezien vanuit de openbare ruimte en het water
- gebouwen hebben bij voorkeur meerdere lagen met plat
- installaties en bergingen op het maaiveld zijn geïntegreerd in het hoofdgebouw
- garages zijn geïntegreerd in het gebouw (deels ondergronds) of hoogwaardig vormgegeven indien bovengronds

Architectonische uitwerking
- de architectonische uitwerking is stedelijk en verweven met de massaopbouw, de detaillering is zorgvuldig en evenwichtig
- gebouwen hebben een stoer en robuust stedelijk uiterlijk en sluiten aan bij de stedelijke sfeer van het gebied
- de open-dicht verhouding, plasticiteit en gelaagdheid in de gevel ondersteunen het karakter van woongebouwen
- het daklandschap is integraal onderdeel van de ontwerpopgave
- hoogbouwvolumes zijn alzijdig
- het straatbeeld kenmerkt zich door diversiteit zonder te grote contrasten
- hoogbouw kan in expressie afwijken maar is tegelijk verweven met de onderbouw en heeft daarmee duidelijke adressering aan de straat
- toevoegingen zijn in stijl en afwerking afgestemd op het hoofdvolume met herhalende architectonische kenmerken zoals lateien, verbijzonderde entrees en balkons
- elementen in de gevel zoals deuren en ramen zijn in een logische verhouding geplaatst tot elkaar en de gevel als geheel
- gebouwen hebben een levendige plint aan de openbare ruimte
- de overgang tussen privé en openbaar is zorgvuldig vormgeven
- ingangen van parkeergarages zijn inpandig en niet in de hoofdstraat of op bijzondere stedelijke plekken
- balkons, loggia's en dakterrassen zijn een zorgvuldig vormgegeven onderdeel van het gevelbeeld en ondersteunen de expressie van woongebouwen
- ingangen van appartementengebouwen zijn vormgegeven in relatie met de openbare ruimte en in samenhang met de hoofdvolume van het gebouw
- bij toepassing van groene gevels is ook de achterliggende gevel hoogwaardig vormgegeven en gematerialiseerd
- installaties, zonnepanelen en dergelijke zijn integraal onderdeel van de architectuur

Materiaal en kleur
- materialen en kleuren van de stedelijke blokken zijn overwegend terughoudend en aan de voorzijde per stedenbouwkundige eenheid in samenhang
- meer expressie en afwijkende materialen zijn mogelijk bij bijzondere publieke gebouwen en hoogbouw zonder dat contrasten ontstaan die ten koste gaan van het totaalbeeld
- kleurstelling is overwegend terughoudend en passend bij de omgeving
- materialen zijn duurzaam en verouderen mooi
- op- en of aanbouwen zijn, indien goed zichtbaar vanuit de openbare ruimte, in materiaal en kleur afgestemd op de hoofdmassa

BIJLAGE B: SUPERVISIE

Supervisie wordt toegepast in gebiedsontwikkeling, waar behoefte is aan intensieve sturing op ruimtelijke kwaliteit. Het gaat daarbij om het bevorderen van integrale ruimtelijke kwaliteit en het versnellen van processen, voorafgaand aan het indienen van een aanvraag voor omgevingsvergunning. Vanwege de lange doorlooptijd zijn er afbreukrisico's op het vlak van ruimtelijke kwaliteit.

Supervisie in de Sluisbuurt heeft als taak een integrale afweging van verschillende aspecten van ruimtelijke kwaliteit, het stimuleren van kwaliteit in de eerste fasen van het planproces en het borgen van continuïteit van principes van het Stedenbouwkundig Plan (SP). Supervisie op bouwplannen heeft als belangrijkste taak continuïteit van uitgangspunten van het SP en BKP in volgende uitwerkingsfasen en de samenhang in het gebied in verschillende ontwikkelingsfasen. Ambities van het plan voor de Sluisbuurt, van bewegende stad tot duurzaamheid en flexibiliteit voor de toekomst, zullen in elk bouwplan een concrete vertaling moeten krijgen. Supervisie is betrokken bij het formuleren van randvoorwaarden voor tenders en uitwerking van de openbare ruimte, aan de voorkant van het ontwerpproces en in advisering van de welstandscommissie.

Het SP Sluisbuurt is een plan op hoofdlijnen, met ruimte voor aanpassing van het programma en verschillende mogelijkheden voor bouwvolumes in de uitwerking. Volgende stappen zijn uitwerkingen van de openbare ruimte en bouwenveloppen. Hierin worden uitgangspunten en criteria vastgelegd voor selectie en uitwerking van bouwplannen. In het maken van deze tussenstap, tussen het SP en definitieve bouwvolumes, is afstemming tussen de kwaliteiten van de openbare ruimte, gebouwen en functies essentieel.
Het proces van begeleiding moet zo worden ingericht dat de inhoudelijke consistentie in alle stadia verzekerd is. Dat is alleen mogelijk door de aanstelling van een supervisieteam waarin de disciplines stedenbouw, inrichting openbare ruimte en architectuur zijn vertegenwoordigd. In het Supervisieteam wordt de supervisor verantwoordelijk voor de architectonische kwaliteit van bouwplannen, bijgestaan door een stedenbouwkundige adviseur en een adviseur openbare ruimte. Voor specifieke onderdelen, zoals duurzaamheid en creatieve wijk, kunnen op initiatief van het supervisieteam of het projectteam adviesteams worden opgericht.

Het Supervisieoverleg Sluisbuurt is het overleg waar ingediende ontwerpen van gebouwen door de Supervisor worden beoordeeld en formeel van een advies worden voorzien. De Supervisor toetst de ingediende ontwerpen aan het voorliggend Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt van 2018 en het Welstandskader: het Ruimtelijk systeem "de IJ-landen" Amsterdam (zie bijlage A). Na gunning wordt het VO en DO met een advies van het Supervisieoverleg tot en met de aanvraag van de omgevingsvergunning afgerond.

De supervisor Sluisbuurt draagt zorg voor een goede overdracht aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) en legt aan de CRK zijn advies voor. De CRK zal het advies van de supervisor in principe overnemen als het onderdelen betreft die tot het vakgebied van de supervisor kunnen worden gerekend. Alleen bij zwaarwegende redenen (ernstige afwijking van het vastgestelde welstandskader) zal de CRK een afwijkend advies geven.

Het supervisieteam maakt goede werkafspraken met en geeft een zwaarwegend advies aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, zodat het proces van planbegeleiding optimaal kan zijn.

INDEX

A
architectuur, *incl. architectonische-* *p.9-10;12-15;20-21;32;34-38;40-42;47;50-52*
adressering *p.21;36;51; zie entree*
auto *p.10;16;24;44-45;47*

B
balkons *zie buitenruimte*
begane grond *p.11;24;32;34*
bewegende stad *p.16;42;46;52*
binnenhof*(/ven)* *p.35;40;44*
binnentuin *p.35*
(bouw)blok *& blokkenstad* *p.3;10;12-15;17;20-21;30-36;40;50-51*
brug *p.14;26-27;44*
buitenruimte *p.35;40*
balkons *p.9;24;26;37;40-41;51*
dakterras *p.26;31;35;40;51*
loggia's *p.24;40-41;51*

C
creatieve wijk *p.27;43;46;52*
cultuur*(/culturele)* *p. 27;43;46*
criteria *p.9-11;47;50-52*

D
dak *p.26;30-31;35;40;47;51*
-terras *zie buitenruimte*
vijfde gevel *zie gevel*
dakrand *p.30;35*
dichtheid *p.11-16;32;50*
diversiteit *p.9;12;14;20;30;32-33;36;39;40;51*
differentiatie *p.50-51*
dijken *p.16;24;26;38*
duurzaamheid *p.11-13;16;36;46-47;52*

E
entree, *incl. in-/toegang* *p.24;26;34;42;44-45;47;51*
entreegebied *27;42;46*

F
fiets *p.10;12;14;16;24;26-27;30;34;39;44-45;47*
fijnmazigheid *p.21;31*

G
groen *p.10;12-13;20;24-26;30-31;34-36;40;43-44;47-48;51*
bomen *p.24*
-daken *p.30-31;35;40*
-gevels *p.40;44;51*
gevel *p.20;26;30-32;34-37;47;50*
vijfde (5e)- *p.31;34-35;40; zie daklandschap*
groene- *zie groen*
straat- *p.26;30;32;34;36-37;44*

H
hoogbouw *p.12;14-17;21;31-33;50-51*
middel-, 20/30m *p.31-32*
slank *p.3;20;30;36;50-51*
verjonging *p.30; zie setback*
hoeken *p.12;24-25;34-35;40;50*

I
identiteit */karakter* *p.11;14;16;20-21;26;32;42;50-51*
informele routes *p.24;27;40*
installatie *p.51*

K
kavel *p.11;13;21;26;30;32-33;35;37;42-43;47;50*
korrelgrootte *p.50*
kleur *p.9; 30;34;36-39;51*
klimaat *p.12;14;47;50*

L
loggia *zie buitenruimte*

M
margestrook *p.12;26;35;40*
materiaal *p.9-10;14;20;24;26-27;30;32;34;36-39;40;46-47;51*

N
niet-woonfuncties *p.27*

O
openbare ruimte *p.9-12;14;16;21;21;24-27;34-35;40;43;46;51-52*
oriëntatie *p.16-17;26;30;40;51*

P
parkeren, *incl. -voorzieningen* *p.10-11;24;26;34;42;44-47;51*
park *p.3;11-12;24;27;38;43;46*
Piet Heinpark *p.27*
Sluispark *p.27;38;46*
plantsoen *p.11;17;20;24;26;30;34;40;51*
plint *p.14;16-17;20-21;24-25;30-32;34-35;37;42-44;46;50-51*
tweede plint *p.31;35*
podium *p.16;32-33;36-37;50*
programma *p.10-11;43;50*
n.t.b. *p.43*

R
rainproof *p.11;47*

S
samenhang *p.9-10;12;14;16;20;30;32-34;36;38;40;50-52*
schaal*(niveaus)* *p.3;9;15;30;32;37;43;50*
scholen *p.3;9;11;21;24;26;42-43*
Inholland *p.43*
setbacks *p.31;37;40*
sfeer *p.9-*
silhouet *12;20;24;27;32;34;40;42;50-51*
skyline *p.38-39*
straat*(/en)* *p.3;9-12;16-17;20-21;24-27;30-32;34-37;40;42-44;46;50-51*
-beeld(/wand) *p.16;20;30;32;34;36-37;44;50-51; zie gevel*
dwars- *p.24-26;30;34-35;40;42;50*
-gevel *zie gevel*
hoofd- *p.24-25;27;30;34-35;40;42;44;50-51*
tussen- *p.11;24-25*
supervisie *p.9-10;32;52*

T **tijdelijkheid** *p.9;20;27;43;46*
toppen *p.20-21;30-31;38;43*
torens *p.3;10;12-14;16-17;20-21; 30-34;36-38;40;44;46-47; 50*

V **verticale stad**, *incl. verticale geleding, verticaliteit* *p.9;16-17;20;30-31;33-34; 36;51; zie torens*
voorzieningen, *p.10;12;14;16;24-25;27;30; 32;34-35;42;44-45;50*

W **water** *p.3;11-12;14;16;20;21;26-27;30;32;34;38-40;42;46; 50-51*
binnen- *p.21;26;34;40*
Waterbassin *p.27;42;48*
werk*(/en)* *p.3;10;12;16;25;34;43;50*
woonkwaliteit *p.9;11-12;16;21;35;40*
woontoren *p.12-13; zie torens*

Z **zonnepanelen** *p.47;51*

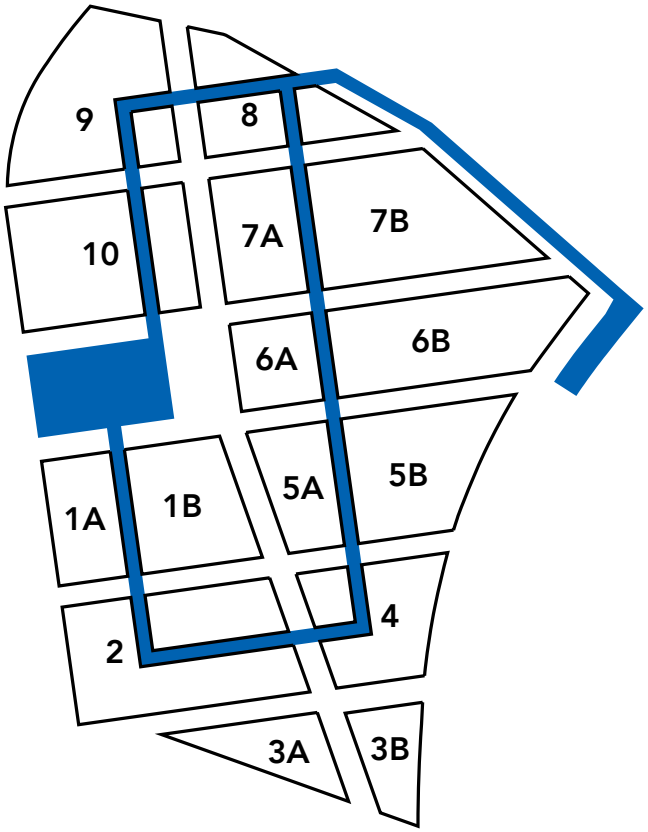












Architectenworkshops met voorbeelduitwerking clusters per bureau:

1A & 6B	*Urbanext i.s.m. EVA architecten*
1B & 3A	*BARCODE Architects*
2 & 3B	*rudy uytenhaak + partners architecten*
4 & 7B	*arons & gelauff architecten*
5A & 9	*de Architekten Cie.*
5B & 7A	*Powerhouse Company*
6A	*BurtonHamfelt Urban Architecture*
8 & 10	*Studioninedots*
Waterbassin	*BOOM Landscape*

COLOFON

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid
Ontwerpteam Sluisbuurt,
in opdracht van Gebiedsontwikkeling Oost

informatie bij:
Mirjana Milanovic m.milanovic@amsterdam.nl
Wouter Pocornie w.pocornie@amsterdam.nl
Sharmilee Mahadew s.mahadew@amsterdam.nl

i.s.m. **Burton Hamfelt Urban Architecture**

met bijdrage van:
- LUMA : 3D rendering
- Lex Banning : foto's maquette

met dank aan de deelnemers van de architectenworkshops:
- Urbanext i.s.m. EVA architecten
- BARCODE Architects
- rudy uytenhaak + partners architecten
- arons & gelauff architecten
- de Architekten Cie.
- Powerhouse Company
- BurtonHamfelt Urban Architecture
- Studioninedots
- BOOM! Landscape

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam
T: 020 255 19 64
www.amsterdam.nl

d.d. 17 mei 2018



Gemeente Amsterdam

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

i.s.m.

BURTON HAMFELT Urban Architecture