



## concept

Reactie gemeente op <sup>5.1-1-c</sup> [redacted]

[redacted] 'ontvangen per mail d.d. 15 september 2022

+ AMS Hamerstraat-20.09.2022-<sup>5.1-1-c</sup> [redacted] dwg

Aan <sup>5.1-2-e</sup> [redacted] (Eigen Haard), <sup>5.1-2-e</sup> [redacted]  
[redacted], (Gemeente Amsterdam)

Van <sup>5.1-2-e</sup> [redacted]

Datum 22 november 2022

Pagina 1 van 3

### Inrit parkeren blok A2

Inrit parkeren aan de oostzijde heeft geen akkoord. De 144 parkeerplaatsen mede tbv de supermarkt brengen een aanzienlijk aantal autobewegingen (Volgens CROW normering tussen 1.900 en 2.800 autobewegingen per dag) te weeg. Dat past niet in het beeld van een autoluwe straat. Uitgangspunt is vasthouden aan het uitgangspunt uit de Investeringsnota, namelijk ontsluiten vanaf het Gedempt Hamerkanaal.

### Laden en lossen blok A2

Oplossing voor laden en lossen blok A2 heeft geen akkoord. De positionering van de getekende oplossing heeft of wel als gevolg dat vrachtwagens achteruit moeten rijden op het Gedempt Hamerkanaal. Dit is onacceptabel gezien het grote aantal weggebruikers, waarvan een aanzienlijk aantal kinderen van en naar de nabij gelegen scholen. Of wel dat er een lus op de zijstraat ontstaat van een dusdanige breedte waardoor er geen ruimte meer over is voor bomen en straatmeubilair (afval, straatlantaarns, etc.). Daar komt bij dat de breedte van de zijstraat beperkt is waardoor de draaiende beweging zo wie zo lastig te maken is.

### Oplossingsrichting laden en lossen en inrit parkeren blok A2

Een mogelijke oplossingsrichting is het laden en lossen vorm te geven door via de Fabriekstraat (een straat die toch al als laden en lossenroute gebruikt zal worden) het gebouw in te rijden en door het gebouw heen aan de oostzijde het gebouw uit te rijden. De inrit van de parkeergarage kan vervolgens een plek krijgen aan het Gedempt Hamerkanaal. Zie bijlage.

In ieder geval dient de parkeergarage van blok A2 via het Gedempt Hamerkanaal te worden ontsloten. De laden en los oplossing kan niet worden vormgegeven zoals opgenomen in het

stedenbouwkundig plan maar kan, rekening houdend met bovenstaande opmerkingen, worden mee gegeven als ontwerpopgave aan de architect.

### **Hub blok A2**

We zien dat op maaiveld niveau in blok A2 een mobiliteitshub is ingetekend. We geven ter overweging mee te verkennen of dit (deels) een plek kan krijgen in de -1 laag.

### **Inrit parkeren blok A3**

Inrit parkeren aan de oostzijde heeft geen akkoord. Dit is een autoluwe straat met enkel laden en losverkeer. Ook hier geldt het uitgangspunt uit de Investeringsnota dat parkeergarages ontsloten moeten worden vanaf het Gedempt Hamerkanaal, of in eerste lijn of via een andere garage. In dit geval zou daarvoor een verbinding kunnen worden gelegd met de parkeergarage onder blok A2. Ofwel via een ondergrondse verbinding onder het pocketpark of wel door beide garages als één garage vorm te geven. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de benodigde gronddekking voor inrichting van het pocketpark en ondergrondse infrastructuur. Ontsluiting via de Boorstraat, in welke richting dan ook, is geen optie.

### **Laden en lossen aan Westzijde kromhouthal:**

De impact van het laden en lossen aan de westzijde (zijde Motorkanaal) van de Kromhouthal op het openbare en toegankelijke karakter van de openbare ruimte is een punt van zorg. Deze zone is onderdeel van het Oeverpark en een essentiële route tussen het IJ, de IJpleinbuurt en het Motorplein. Voorkomen dient te worden dat deze route en de kwaliteit van de openbare ruimte onder druk komt te staan door laden en losbewegingen op straat en gedurende drukke momenten op de dag. Met de invulling van de Kromhouthal en de positionering van de verschillende functies dient hiermee rekening te worden gehouden. Laden en lossen dient niet verder dan het binnenhof plaats te vinden waardoor tenminste de kade tot en met de brug over het motorkanaal niet wordt belast met laden en lossen bewegingen.

### **Coördinaten blok A2**

Tijdens het supervisieoverleg van 16 juni 2022 zijn de contouren van blok A2 en A3 besproken en met het doel op vormgeving akkoord bevonden. Hierbij in de veronderstelling dat dit zou passen binnen de coördinaten van de investeringsnota. Een gemaatvoerde tekening is toen niet aan de supervisor voorgelegd en hebben we daarom niet kunnen beoordelen. Nu blijkt dat de contouren zoals toen voorgelegd niet passen binnen de vastgestelde coördinaten. De gevel aan de oostzijde overschrijdt de toegestane gevel lijn met 1,5 meter. Het minimale straatprofiel van 15 meter kunnen we daardoor niet realiseren. Zie bijlage. De gevel dient terug te worden gelegd zodat deze past binnen de coördinaten uit de investeringsnota.

**Rooilijn westzijde wordt nog gecontroleerd op toekomstige ligging kabels en leidingen welke reeds zijn vastgelegd in het tracé besluit.**

### **Vormgeving volume A2**

In het supervisie overleg van 16 juni 2022 is uitgesproken dat het bouwblok te dicht en hoog bebouwd is met onvoldoende grote openingen voor een goede relatie tussen maaiveld en daktuin

en goede zichtlijnen. De daktuinen dienen voldoende zichtbaar te zijn en daarmee voldoende bij te dragen aan een groener straatbeeld. Afsproken is een referentietekening op te stellen waaruit die grotere openingen (oost-, west en noordzijde) en een sterkere relatie tussen daktuin en maaiveld zouden blijken. De zorg ten aanzien van de geslotenheid van blok A2 is met voorliggend plan niet weggenomen. Dat komt deels doordat in het document verschillende beelden zijn opgenomen van blok A2. Maar ook omdat we die openingen onvoldoende aan de drie zijden terugzien. In de laatste referentietekening zien wij slechts twee openingen terug. Aan het Gedempt Hamerkanaal ontbreekt deze. Daarnaast heeft de opening aan de westzijde een te beperkte breedte (ca. 11m breed). Onderbrekingen van het middenhoogbouw dienen minimaal 15 m breed te zijn. Het is niet duidelijk van welke vormgeving moet worden uitgegaan. Graag dit onderdeel verhelderen zodat we daar op inhoud beter op kunnen reageren. Deze referentietekening kan vervolgens in combinatie met de rest van het stedenbouwkundig plan als basis dienen voor de architect.

### **Coördinaten blok A0**

Het hoogteaccent gaat voorbij de grens van het zoekgebied uit de Investeringsnota. Zie bijlage. Afstand van de voorgestelde toren tot aan de Holiday Inn torens is 30,8 m. De regel is 35 m. Een uitzondering hierop vinden wij in deze mogelijk en heeft ons akkoord aangezien de door 5.1-1-c getekende variant meer ruimtelijke kwaliteit oplevert. Namelijk, er wordt er een pleintje gecreëerd aan de zijde waardoor er meer zicht ontstaat op blok A1. Daarnaast zien we dat de rooilijn aan de oost- en zuidzijde de grens van het blokpaspoort overschrijdt. We zien echter ook dat er voldoende marge in de openbare ruimte is om dit op te vangen. Deze overschrijding van de rooilijn aan de oost- en zuidzijde heeft daarom ons akkoord.

### **Voorwaarde van ophoging bouwhoogte**

In de Investeringsnota is een maximale bouwhoogte opgenomen van 45 en 60 meter, op te hogen tot 50 en 70 meter mits wordt voldaan aan de voorwaarde om collectieve ruimten toe te voegen voor bewoners van hoogbouw, foyer/collectieve woonkamers of werkplekken op straatniveau en/of op niveau van collectieve daktuin of bovenin toren. Collectieve ruimten dienen kwalitatief hoogwaardig en qua volume substantieel te zijn. We hebben hierover in het supervisieoverleg van 23/10/20 afgesproken dat:

*"De toren aan de Motorkade kan verhoogd worden naar circa 50 meter. De andere toren kan verhoogd worden naar 70 meter, mits er kwaliteit in collectiviteit terugkomt. Voorbeeld van goede kwaliteit: het maken van een halve vloer op niveau van de daktuin tot een collectieve huiskamer foyer voor VVE van bewoners".*

Tijdens het supervisieoverleg van 16 juni 2022 is hierover het volgende gezegd:

*Voorwaarde bij het eerdere akkoord van supervisor op het ophogen van de volumes in hoogte (binnen de kaders van het blokpaspoort) is het toevoegen collectieve ruimten voor bewoners van hoogbouw, foyer/collectieve woonkamers of werkplekken op straatniveau en/of op niveau van collectieve daktuin of bovenin toren. Collectieve ruimten dienen kwalitatief hoogwaardig en qua volume substantieel te zijn. Dit zien we niet terug in de tekening. Eigen Haard ligt toe dat dat inderdaad ontbreekt in de tekening maar dat dat zeker wel de intentie is. Advies supervisor om dat op tekening mee te nemen.*

We zien dit nu nog onvoldoende terug op tekening waardoor voorsnog niet kan worden geconcludeerd dat aan de voorwaarde voor ophoging van de bouwblokken is voldaan en de gevraagde kwaliteit is geborgd. Echter uitwerking hiervan vindt pas plaats in het kader van de architectonische uitwerking. Om te borgen dat dit met voldoende kwaliteit wordt opgenomen dient nu in het stedenbouwkundig plan in woorden te worden opgenomen op welke manier hier invulling aan zal worden gegeven.

#### **Route fietsers en voetgangers oost-west langs het IJ:**

De oost-west route voor fietsers en voetgangers langs het IJ richting de nieuwe brug over het Motorkanaal is een zeer essentiële route voor Hamerkwartier en Amsterdam Noord. Het verbindt oud en nieuw en maakt het IJ toegankelijk voor een ieder. De wijze waarop deze vorm wordt gegeven rondom de Kromhouthal heeft daarom bijzondere aandacht. Dit kan ofwel door de Kromhouthal heen ofwel aan de zuidzijde. In het plan is de route aan de zuidzijde opgenomen. Dit heeft consequenties voor de openbare ruimte en voor het gebouw. De openbare ruimte aan de zuidzijde heeft een beperkte maat. Deze ruimte zal zo goed als volledig voor de langzaamverkeer route gebruikt worden en biedt geen ruimte meer voor terrasfuncties. Ook aan de westzijde is de ruimte beperkt. We zouden graag verkennen in hoeverre het mogelijk is hier meer openbare ruimte te creëren. De route heeft ook consequenties voor het gebouw aan de zuidzijde en de westzijde, voor hoe de verbinding tussen binnen en buiten gelegd kan worden. Uitgangspunt is dat er geen gesloten gevels ontstaan langs belangrijke openbare routes en ruimtes. Dit is een punt van aandacht en zorg. We zien dit graag uitgewerkt in de volgende ontwerpfase.

#### **Maximaal programma:**

Het blokpaspoort maakt een maximaal programma van 78.000 m<sup>2</sup> bvo mogelijk bij een bouwhoogte van 50 en 70 meter (zie eerdere opmerking).

In het supervisieoverleg van 16 juni 2022 is met betrekking tot het maximale programma het volgende afgesproken:

- Mbt blok A2: 'Dichtheid is aanvaardbaar in basis model. In plusmodel is er te dicht en hoog bebouwd' ... 'Het advies van de supervisor is daarom om enkel de 800m<sup>2</sup> die vervalt door het pocketpark te compenseren en dit maximaal uit te vullen tot de eerder gehonoreerde 23.500 m<sup>2</sup> bvo.' ... 'onderzocht worden of eventuele extra meters gevonden kunnen worden in een extra laag op de ground scraper (de 5e laag).' ... 'In voorgaande plannen werd de 2.200m<sup>2</sup> publieke ruimte in de Kromhouthal meegenomen in de ruimtelijke berekening van het aantal BVO's welke geaccordeerd zijn door supervisor. Deze meters zijn in het huidig gepresenteerde plan niet mee genomen in de optelling tot het totaal aantal m<sup>2</sup> bvo. Onderbouwing vanuit Eigen Haard is dat deze ruimte publiek toegankelijk is en daardoor niet exploitabel. Supervisor vraagt om aanpassing van de tabel zodat deze vergelijkbaar is met eerdere overzichten en af te zetten is tegen blokpaspoort.' 'Voor een definitief akkoord wordt er op basis van dit supervisieoverleg een nieuwe programma tabel met een referentiebeeld/voorbeelduitwerking gemaakt van het plan met als uitgangspunt een maximaal volume voor blok 3 (A2) 23.500 m<sup>2</sup> bvo, de huidige footprint van de gebouwen, grotere openingen naar de daktuinen in blok 3.'

In de stuurgroep van 5 juli 2022 is vervolgens afgesproken dat:

'Het verkennen van programma optimalisaties binnen de geformuleerde stedenbouwkundige uitgangspunten. Dat zou het maximale aantal m2 bvo uit de Investeringsnota kunnen overschrijden mits het voldoet aan de geformuleerde stedenbouwkundige randvoorwaarden.'

'En stelt vervolgens voor dat Eigen Haard de gesuggereerde programma optimalisaties (circa 2.500 m2 bvo als 5<sup>e</sup> laag op de groundscraper) gaat onderzoeken'

Oftewel: het maximale programma uit de investeringsnota van 78.000 m2 bvo kan worden overschreden met maximaal de circa 2.500 m2 voor de extra bouwlaag op de groundscraper mits wordt voldaan aan de overige stedenbouwkundige randvoorwaarden uit de Investeringsnota en mits uit de referentietekeningen van blok A2 blijkt dat het blok op een acceptabele wijze wordt vorm gegeven. Aan dit laatste wordt vooralsnog niet voldaan. Bovendien is vooralsnog in de optellingen door Urhahn geen rekening gehouden met de 2.200 m2 verkeersruimte in de Kromhouthal. Deze 2.200 m2 zijn echter onderdeel van het totaal aantal m2 bvo aangezien deze meters onderdeel zijn van de te programmeren meters in de Kromhouthal . In het programma van de voorbeelduitwerking is een totaal programma van 82.850 m2 bvo (inclusief de genoemde 2.200 m2 verkeersruimte) opgenomen. Dit overschrijdt het maximale toegestane aantal m2 bvo van 80.500 aanzienlijk.

Wat we zien in een analyse van het programma is dat dat verschil niet zit in een verschil van meters welke toegekend zijn aan de bestaande Storkhallen. Want we zien juist dat het totaal aantal meters (nieuw en oud) dat in het plan van Urhahn in de blokken A0 en A1 (de storkhallen) is opgenomen (inclusief verkeersruimte, 44.200 m2 bvo) lager is dan het aantal meters dat in de Investeringsnota voor blok A1 is opgenomen (50.165 m2 bvo), ondanks dat met een hogere bouwhoogte voor blok A0 gerekend is. Wat we daarnaast zien is dat op verschillende programma onderdelen wordt afgeweken van het blokpaspoort:

- de school is te klein [6.700m2 i.p.v. 7.800m2]
- sporthal is te klein [3.000m2 i.p.v. 3.400m2]
- horeca is te groot [1.850m2 i.p.v. 600m2]

Daarnaast bevinden we ons gezamenlijk in een uitdagende studie naar de mogelijkheden om in de Kromhouthal op passende wijze invulling te geven aan de ambities van beide partijen qua programma, beoogde kwaliteit en exploitabiliteit. In hoeverre het resultaat hiervan nog tot gewijzigde inzichten leidt ten opzichte van voorliggend stedenbouwkundig plan zal in de volgende fase blijken.

#### **Te behouden monumentale elementen:**

Gemeente ziet niet terug in het stedenbouwkundig raamwerk op welke wijze de gebouwelementen van de drie loodsen langs het Gedempt Hamerkanaal terug komen in de nieuwbouw. We zien dit graag uitgewerkt in de volgende ontwerpfase.

Bijlagen:

- studie laden en lossen blok A2
- coördinatenkaart