

Supervisie Eigen Haard concept verslag

Datum: 7 april 2021

Partij: Eigen Haard

Vertegenwoordigd door:

5.1-2-e

Gemeente vertegenwoordigd door:

5.1-2-e

Afspraken

- 5.1-2-b
- Het blok A3 (zoals genoemd in de concept inv. Nota) moet nog een slag verder worden uitgewerkt om de kwaliteit te kunnen borgen.

5. Parkeren

- Vrachtwagen inritten loodrecht aan Gedempt Hamerkanaal, inritten voor personenauto's aan de zijstraat en het koppelen van de parkeerbakken Noord en Zuid hebben de voorkeur.
- De eigendomsverhouding en fasering van de parkeerbakken dient nader onderzocht te worden. Bijvoorbeeld een ondergrondse verbinding van blok A2 naar A3, of mogelijk tussen A2 en A1 onder de school.
- De inrit in de zijstraat is best loodrecht op de zijstraat om de impact op de gevel te beperken en om verkeer in beide richtingen in de zijstraat als mogelijkheid open te houden.
- 5.1-1-c
De marge die er nu inzit is ook minimaal om bijv. een aantal parkeerplaatsen te kunnen toewijzen aan bewoners die afhankelijk zijn van hun auto.

6. Programma

- 5.1-1-c
78.000 m2 programma is de maximale bovengrens. 5.2.1
. In blokken A1, A2 en A3 knelt het her en der ruimtelijk. 5.1-2-e geeft als voorbeelden dat het in principe goed zou zijn als het bouwblok van de school kleiner zou zijn, zodat de toren naar oosten kan schuiven en als het buurtpark op de eigen kavel komt in plaats van in het verlengde van de huidige Boorstraat.

- 5.1-2-e geeft aan dat er nog circa 2.000 m2 verloren gaat in het ontwerpproces. Ook is volgens 5.1-2-e het plan nog niet precies uitgerekend op het aantal vierkante meters. 5.2.1
- 5.1-2-b Verder kunnen het programma aantal in m2 in de tabel en op de tekeningen gewijzigd dan wel verwijderd worden. 5.1-2-e stelt voor dat er maximale aantallen in de tabel worden opgenomen, 5.1-2-e past hierop het document aan.

7. Bouwblok A2

- De toren is goed opgelost. Een setback op 8 a 9 meter hoogte is goed. De school moet niet verder opschuiven naar het oosten zodat de ruimte voor de Fabrieksstraat voldoende breed blijft en verspringt.
- De geslotenheid van het bouwblok bovenop de sokkel is te verregaand en vraagt meer openheid in verdere uitwerking.
- Het hof ontsluit best enkel de woningen van de eerste verdieping die uitgeven op het hof zelf. De andere woningen in de hogere verdiepingen van de omringende bouwvolumes moeten een voordeur op begane grond en direct op de straat hebben. 5.1-2-e is nog de uitwerking van de plint naast de supermarkt aan het onderzoeken. Het zou voor Eigen Haard/ Urhahn fijn zijn als het hof geactiveerd wordt met entrees en dat de randen goede voorkanten krijgen.
- Pagina 65 van het plan, Blok A2 - De entree voor auto's is een extra entree voor de mobiliteitshub. Vraag is of die hub ook auto's moet bevatten en of sowieso worden deze beter geïntegreerd in de ondergrondse parking om het aantal inritten in de gevel te beperken.

8. Bouwblok A3

- De densiteit van blok A3 wekt ongerustheid. Het zal niet evident zijn om tot een volumetrie te komen die voldoende daglicht en leef kwaliteit voor de woningen biedt. Het is daarom best dat alvorens een mogelijke verkoop gebeurt, een meer uitgewerkt plan voorgelegd wordt zodat de kwaliteit verzekerd is.
- Daarnaast is het wenselijk om de kleinere bouwvelden zoals A3 niet te veel uiteen te laten vallen in verschillende deelblokken. De kleinere bouwvelden op de eerste rij langs het IJ kunnen meer uit één stuk zijn dan de grotere bouwvelden die meer divers moeten samengesteld zijn. 5.1-2-e geeft aan dat het ontwerp nog niet op punt staat. De positie van de toren nog kan schuiven en heeft vooral te maken met de hoogbouw regel hoek van 45 graden.
- Het buurtpark ligt niet meer bij de Fabrieksstraat, maar aan de rand van het Eigen Haard terrein. Dat heeft niet de voorkeur, omdat het groen niet meer als buurtpark functioneert.

Het groen sluit meer aan op het Oeverpark waardoor het als een soort voorportaal functioneert. Het heeft minder effect op de ruimtelijke kwaliteit van Eigen Haard en dat is jammer. De groenstructuur in de Fabrieksstraat is verhard en dient voldoende bomen te hebben. Over de Openbare Ruimte worden nog afspraken gemaakt.

Aantekeningen voor concept verslag- supervisie Draka+ EH 21/12/21

Stedenbouw-presentatie

5.1-2-e 4.1-4

5.1-2- in the vision of EH is the pocket park situated between the blocks A3 and A6. There is still discussion with the city about the position of the park. The blokpaspoort is flexibel and makes different solutions possible.

5.1-2-e 5.1-1-c

5.1-2-e 4.1,4

Kristiaan prefers the initial position (between blocks A2 and A3), but understands it's difficult to reach the density for EH. 4.1,4

For 5.1-2, 4.1,4

5.1-2-e 4.1,4

Further study is needed on the 'industry lane' between A1 and A2 and specific the position of the school and the tower in A3, to determine its function and spatial structure.

5.1-2-e

- 4.1,4
- The specials are the blocks A3 4.1,4
- 4.1,4
- Prefers to add a floor on top than to make the courtyard blocks
- About the typology of the small southern blocks, better the assemblage than the courtyard block. But the assemblage is falling into many pieces. We prefer to avoid that. Better to have 3 buildings instead of 4, or 2 L-shaped buildings that are intertwined.

- Typology of town houses. Even in the assemblage type there's an internal courtyard. We prefer that there's a roof garden that can be seen from the street. That means that this typology is under pressure.

5.1-2-e they'll study further what the right typology for it is

5.1-2

- preferably different program on ground floor, instead of town houses, and then with green on top
- 4.1,4 [redacted]
- In The Netherlands we prefer to use the afternoon sun, instead of the morning sun. It's better to orient the blocks towards it.

Landschap presentatie

5.1-2-e

4.1,4

2-e

5.1-1-c

e

Algemeen

Urhanhn doesn't present own material as it has already been commented. The position of the towers are subject to be discussed later. Eigen Haard wil study on the urban structure further more and will present in a following supervisieteam.

5.1-2-e 5.2.1

5.1-2-e 4.1,4

5.1-2-e

- 4.1,4 [redacted]
- 4.1,4 [redacted]
- 4.1,4 [redacted]

5.1-

2-e

- 4.1,4 [redacted]

Architectenselectie

5.1-2-e 4.1-4 [redacted]

4.1,4 [redacted]
[redacted]
[redacted]

5.1-2-e [redacted]
- 4.1,4 [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

5.1-24.1,4 [redacted]

4.1,4 [redacted]
e

5.1-2-e 4.1,4 [redacted]

Supervisie Eigen Haard

Datum: 17 februari 2022

Eigen Haard vertegenwoordigd door:

5.1-2-e

Gemeente Amsterdam vertegenwoordigd door:

5.1-2-e

Opening/ mededelingen / agenda

- N.v.t.

Afspraken

De architectenselectie voor het supermarktblok wordt in het volgende supervisie overleg geagendeerd. 5.1-2-e benadrukt dat het voor een dergelijke opdracht van belang is om architecten te kiezen die vertrouwd zijn met opdrachten in een complexe context, met aandacht voor erfgoed, stapeling van programma's en publieke ruimte. Supervisor beveelt een wedstrijd aan en is ter beschikking voor voorafgaandelijk overleg bij de shortlist en deelname bij het beoordelen van de pitches.

- Gemeente controleert de afstand van de setback in het blokpaspoort van de Investeringsnota deel B.
- Er wordt een logistiek workshop met verkeerskundigen, openbare ruimte ontwerper, Hamerkwartier supervisie team, Eigen Haard en Bureau Urhahn georganiseerd na de voorjaarsvakantie. Doel van deze workshop is om tot een oplossing te komen van de logistiek nabij pocketpark/ Kromhoutloods.

1 School

- Het schoolblok is actiever geworden. Bureau Urhahn vermoedt dat de footprint voor de school aan de kleine kant is. Optie is om om in de plint onder de woontoren functies te huisvesten die een relatie hebben met de school, maar met een eigen entree voor elke functie. Supervisieteam is het er mee eens dat woningen en de school een eigen entree dienen te krijgen. De entrees liggen best niet aan dezelfde zijde van het gebouw, om de plint optimaal te activeren en de adresvorming op te splitsen.

2 Parkeren

- Parkeren voor school, sporthal, cultuur en horeca zou in de garage onder het schoolblok passen. Of de parkeergarage onder de school komt hangt af van parkeernormen en ambities van het maatschappelijk programma. 5.1-1-c
Indien voor het maatschappelijk programma geen parkeerplaatsen nodig zijn, moet nader onderzocht worden of de parkeergarage nog noodzakelijk is.
- 5.1-2-e is in de veronderstelling dat het parkeren onder de school ook gerelateerd was aan het woningblok aan het water. 5.1-2-e Geeft aan dat in

principe het parkeren voor het woningbouwprogramma opgelost kan worden onder de nieuwe supermarkt. Het aantal parkeerplaatsen onder de school is ongeveer gelijk met de parkeernorm voor het maatschappelijke programma. 5.1-1-c

- 5.1-1-c . Een koppeling met de parkeergarage blok A2 blijft ook nog mogelijk echter geen parkeerkelder onder het pocketpark is absoluut beter volgens 5.1-2-e omdat dan volle grond beschikbaar is, wat best is voor aanplantingen en hemelwater-infiltratie. Dat gezegd hebbende is deze doorkoppeling vanuit blok A2 te prefereren boven een eigen ingang parkeergarage blok A3 die sowieso onwenselijk is.

3 Inplanting torens

- De inplanting van zowel de toren in het schoolblok als de toren aan de Fabrieksstraat is goed. De toren van het schoolblok wijkt terug ten opzichte van de Storkfabriek zodat de zichtlijn op Stork doorloopt. Dit definieert tevens een apart voorpleintje. Wel is de vraag of met deze positie voldoende afstand is geborgd tot het bestaande hotel. De toren aan de Fabrieksstraat springt evenals de sokkel beperkt uit het bouwblok om de open ruimte wat af te sluiten (zie "voorkeursvariant"). Er bestaat geen zichtlijn vanuit de overkant van het Gedempt Hamerkanaal, dus dat is geen beletsel.
- Het is nog de vraag of kabels en leidingen in dit ontwerp ondergronds passen.

4 Setback

- Gemeente controleert de afstand van de setback in het blokpaspoort van de Investeringsnota deel B. Bureau Urhahn heeft 2,5 meter ingetekend met het idee dat dat in het blokpaspoort wordt voorgeschreven. Gemeente gaat uit van 3 meter. Zo nodig zal Bureau Urhahn dit aanpassen.
- 5.1-2-e benoemt het dilemma dat met het rekening houden van al het programma er wellicht te weinig buitenoppervlakte over is voor de school. Vraag: Waar is er in de buitenruimte plek voor het metselen van een muur voor techniek studenten? Supervisieteam suggereert het dak van de school of een afgesloten ruimte. In ieder geval niet in de publieke ruimte. De buitenruimte wordt idealiter gereserveerd voor recreatie door de studenten tijdens de pauzes.
- Supervisieteam stelt voor dat de opdrachtgever van de school aan sluit bij de supervisie overleggen.

5 Pocketpark

- De vraag is hoe een pocketpark wordt ingepast en hoe het laden en lossen opgelost wordt nabij de Kromhouthal/ het IJ en langs het Motorkanaal.
- De voorkeur van supervisie gaat naar een pocketpark in het verlengde van de oost-weststraat. Op die manier komt de aanwezigheid van groen ook de publieke ruimte van de Fabrieksstraat ten goede, en past het pocket park zich ook in de lange "spine" van het plan voor Draka. Idealiter zou dit pocketpark dan naast de functionele straat moeten liggen en voldoende maat hebben en niet de functioneel noodzakelijke straat moeten vervangen. Er wordt geconstateerd dat de beschikbare ruimte of ten koste gaat van de

kwaliteit van het pocketpark, of voor de straat moet een alternatieve oplossing worden gevonden. Urhahn/Eigen Haard zijn van mening dat het verkeer tbv de Storkfabrieken gebruik kunnen maken van de fabrieksstraat om te laden/lossen en keren. Dit in combinatie met venstertijden.

- Het inpassen van vrachtverkeer met laden en lossen nabij het pocketpark en de Kromhouthal is een lastige opgave. Expeditie verkeer voor het oplossen van vrachtverkeer (met keermogelijkheid in de Fabrieksstraat) zou lucht kunnen creëren. Echter, vinden de openbare ruimte ontwerper en de verkeersontwerper een doodlopende weg optimistisch en onrealistisch. Dit heeft onder andere te maken met de hoeveelheid horeca die gebruik maken van expeditie verkeer, groot transport en busjes.
- Supervisieteam stelt voor om verkeerskundigen en openbare ruimte ontwerpers aan te laten sluiten bij een supervisie workshop om samen een oplossing te vinden bij het laden en lossen nabij het pocketpark van de Kromhouthal.
- 5.1-2-e benadrukt dat de maten van de supermarkt niet verkleind kunnen worden en dat de stalling van deelauto's een belangrijke component is van het mobiliteitsconcept.
- 5.1-2-e stelt voor om geen verkeer lus te maken. Ook aan de zijde van de Motorkade zal laden en lossen voor de Kromhouthal mogelijk zijn zonder lus. 5.1-2-e 5.1-2- ziet mogelijkheden voor het laden en lossen door gebruik te maken van de kade.
- Bureau Urhahn en 5.1-2-e zijn het erover eens dat het moeizame inpassen van de claims niet aan de kwaliteit van het ontwerp ligt maar aan de grote last van het programma (geometrische voorwaarden) i.r.t. de locatie met behoud van bestaande hallen.

6 Rooilijn

- Het zuidelijk deel van blok A3 is qua rooilijn meer naar het oosten verschoven. Het laatste deel van de straat is in overleg met 5.1-2-e versmald naar 12 meter straatbreedte. Volgens 5.1-2-e is de zichtlijn van de Spijkerkade naar het IJ daarmee geblokkeerd. De straatbreedte wordt daarom teruggebracht naar 15 meter, zodat het doorzicht in stand blijft. 5.1-2-b 5.1-2-e . 5.1-2-b . Volgens 5.1-2-e kan het plan haalbaar gemaakt worden met ruimtelijke mogelijkheden. Financieel liggen partijen nog wel ver uit elkaar, de financiële oplossingsruimte heeft vanzelfsprekend direct relatie met kwaliteit en het te realiseren programma, daarom moeten alle facetten in beeld zijn voordat het ruimtelijk plan definitief kan worden.

3 Afsluiting en rondvraag

- Wellicht is het verstandig om verkeersdeskundigen en Bureau Monumenten en Archeologie in te schakelen voor de studie naar een entree aan het Gedempt Hamerkanaal en de betonnen constructie van drie loodsen voor een architectonische entree markering.
- 4.1-4

4.1-4

The text '4.1-4' is followed by two horizontal grey bars that redact the content of the page. The top bar is longer than the bottom bar.

Workshop Logistiek Eigen Haard

Datum: 24 maart 2022

Eigen Haard vertegenwoordigd door:

5.1-2-e

Gemeente Amsterdam vertegenwoordigd door:

5.1-2-e

5.1-2-e

Opening/ mededelingen / agenda

- 5.1-2-e is Openbare Ruimte ontwerper bij de gemeente. 5.1-2-e is verkeersdeskundige bij de gemeente.

Fabrieksstraat

- Het is niet wenselijk dat vrachtwagens keren in de Fabrieksstraat, omwille van de veiligheid.
- Keren in de tussenstraat tussen A2 en A3 lost de logistieke vraag van de voorzieningen aan het IJ niet op.
- Er wordt daarom met alle aanwezigen overeengekomen om het verkeer te laten verlopen (in) via de Fabrieksstraat, een lus voorbij blok A3 en dus langs het Oeverpark en terug (uit) via de volgende dwarsstraat (tussen blok A2 en A5).
- Er komt dus geen lus tussen blok A2 en A3, zodat het pocketpark ontzien wordt.
- Als bijkomende mogelijkheid kan verkeer ook via de Motorkade met een terugkeerbeweging in het binnenplein van Stork, maar dat dient afgestemd te worden met de andere gebruikers die voor dat binnenplein beoogd worden. Hiervoor is de verbreding van de kade, zoals opgenomen in het openbare ruimte plan van de gemeente, essentieel, anders is de kade naast de school onvoldoende.
- Het gebruik van venstertijden aan de Fabrieksstraat en de Motorkade is wenselijk, zo niet noodzakelijk, in combinatie met voldoende toezicht/ beheer. De kade naast de school moet veilig zijn voor leerlingen.
- Een huismeester of pasjes zou een oplossing kunnen zijn voor het verlenen van toegang voor huurders, met gebruik van een verdwijnpaal.
- NB Er dient onderzocht welke gevolgen dit heeft voor de organisatie van de andere verkeerslussen in het plan voor Draka.

Mobiliteitshub

- De mobiliteitshub 5.1-1-c
Ligt bij voorkeur op maaiveld om deze eenvoudig toegankelijk te maken. Het bouwblok kleiner maken heeft effect op zowel de kelder als de begane grond. Aangezien het parkeerprogramma onder druk staat is dit niet mogelijk volgens Urhahn.
- Supervisieteam is van mening dat de mobiliteitshub ondergronds opgelost zou kunnen worden.

- Het is een uitdaging om van de kelder een aangename plek te maken.
- 5.1-2-e stelt voor dat de mobiliteitshub ook gebruikt wordt voor pakketdiensten, cargo-fietsen, enz.
- Er dient onderzocht of het aantal bovengrondse parkeerplaatsen voor auto's kan verminderd worden, want die bemoeilijken een vlotte aanpassing van de benodigde ruimte-inname.
- NB: Er dient onderzocht welke gevolgen de verkeerslus van de Fabrieksstraat heeft voor de ontsluiting van de parkeergarage en mobiliteitshub (2-richtingenstraat).

Pocketpark

- Het streven voor het pocketpark is minimaal 1000 m² groen met aan beide zijdes fiets parkeren en voetpad.
- Er wordt extra ruimte gezocht voor het pocketpark aan de noord (blok A₂) of zuidzijde (blok A₃).
- Het pocketpark is nu 20 meter. Er wordt onderzocht of dit te vergroten is naar 28 meter. Het formaat dient te passen bij het volume van blokken A₂ en A₃. Urhahn onderzoekt wat de beste positie is van het pocket park in relatie tot de aangrenzende bouwblokken. Mogelijke belemmering is de bouwhoogte aan het IJ. Als het bouwblok aan de IJzijde wordt verkleind ten behoeve van het pocketpark schuift de toren dichter naar het IJ. Dit mag niet ten koste gaan van de huidige hoogte van de toren.

Zichtlijnen richting het IJ

- De positie van blok A₂ en A₃ ten opzichte van de Boorstraat wordt bevestigd, ook al vermindert daardoor jammer genoeg het uitzicht naar het IJ in de as van de straat. Er zijn geen andere mogelijkheden die voldoende rekening houden met eerdere voorstellen en afspraken inzake densiteit.