



**Gemeente
Amsterdam**

concept

**Reactie gemeente op stedenbouwkundig raamwerk Eigen Haard 'Kromhout
in het Hamerkwartier' ontvangen per mail d.d. 15 september 2022**

+ AMS Hamerstraat-20.09.2022-Urhahn.dwg

Aan 5.1-2-e 5.1-2-e
Van 5.1-2-e
Datum 13 oktober 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 al 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 ontwerpogave aan de architect.

Urhahn:

Het is mogelijk om de inrit van de parkeergarage op de plek van het laad- en losdok aan het Gedempt Hamerkanaal te situeren. Er is echter geen ruimte om zowel het laad- en losdok als de inrit van de parkeergarage aan het Gedempt Hamerkanaal te situeren.

De voorgestelde oplossing op het laden en lossen door het blok te halen is een minder aantrekkelijke oplossing omdat dit veel effect heeft op het leefmilieu rond de Fabrieksstraat, waarbij de school direct aan de Fabrieksstraat gesitueerd is en deze buitenruimte ook gebruikt wordt door de school. Daarbij ligt de entree van het laden en lossen dan tussen woningen in. Als alternatief is denkbaar om het laden en lossen inpassend parallel aan het Gedempt Hamerkanaal in te passen, direct achter de gevel. Dat vermindert de flexibiliteit van de supermarkt, maar minimaliseert de verkeersbewegingen, zowel op het Gedempt Hamerkanaal als op de fabrieksstraat. Ook laden en lossen in de verlengde Boorstraat is bespreekbaar als de breedte van de straat daarvoor passend is op het moment dat de supermarkt open gaat.

Voorstel is om de inpassing van het laad- en losdok onderdeel te laten zijn van het architectonisch ontwerp, waarbij bovenstaande oplossingen en de eerder voorgestelde oplossing onderdeel van de studiemogelijkheden van de architect zijn.

Inrit parkeren blok A3

Inrit parkeren aan de westzijde 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.

Urhahn:

5.1-1-c

De inrit kan wel worden gedraaid zodat deze parallel aan de Boorstraat komt te liggen en de inrit in het verlengde van de dwarsstraat kan worden gelegd. 5.1-1-c

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.

Urhahn:

De laad- en losbewegingen aan de westzijde van de Kromhouthal zijn grotendeels afhankelijk van de te realiseren functies. De gemeente heeft daarin een belangrijke rol als eigenaar van de toekomstige sporthal en culturele functie. Door te werken met venstertijden en het laden en lossen niet ter hoogte van de Storkhal te laten plaatsvinden is dit te reguleren. Er dient verkeer tot het binnenhof te kunnen doorrijden en daar een draaibeweging te kunnen maken. De kade ter hoogte van de toekomstige brug kan wel als groen oeverpark ingericht worden.

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 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.

Westzijde: check door 5.1-2

Met opmerkingen 5.1-2-e

Urhahn:

De contouren van blok A2 en A3 zijn akkoord bevonden in het supervisie overleg van 16 juni 2022. Het verschil maatvoering tussen de investeringsnota en het stedenbouwkundig raamwerk is daarbij besproken. Om deze reden willen wij op dit punt geen wijzigingen doorvoeren.

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. Afgesproken 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.

Urhahn:

In het supervisie overleg van 16 juni 2022 is aangegeven dat de opening aan de oostzijde vergroot moet worden om te zorgen voor een diagonale open lijn. Dit is in het stedenbouwkundig plan verwerkt. Voorts is in dit gesprek aangegeven dat de noordgevel aan het Gedempt Hamerkanaal onderdeel is van de architectonische uitwerking. Daarbij zijn meerdere opties mogelijk: een gesloten wand of een opening die groot genoeg is om als deel van de daktuin te kunnen fungeren. In de schema's is de opening aangegeven, in de bouwenvelop op blz. 70 is de maximale envelop getekend, waarbij de toren en de laagbouw op elkaar aansluiten. Dit is de maximale bouwenvelop, daarbinnen is ruimte voor openingen. Wij willen de architect de ruimte geven om te zoeken naar slimme oplossingen op dit vlak.

Coördinaten blok Ao

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 Urhahn 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.

Urhahn:

De toren van blok Ao is naar het noorden opgeschoven om het mogelijk te maken dat de uitbouw van de Jumbohal, die als behoudenswaardig is aangemerkt, te kunnen behouden én genoeg openbare ruimte te realiseren. Er ontstaat een pleintje ten zuiden van de toren. De toren kan terug worden geschoven als deze uitbouw als te slopen wordt aangemerkt.

Voorwaarde van ophoging bouwhoogte

In de Investeringsnota is een maximale bouwhoogte opgenomen van 4,5 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 daklijn 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 blokspoor) is het toevoegen collectieve ruimten voor bewoners van hoogbouw, foyer/collectieve woonkamers of werkplekken op straatniveau en/of op niveau van collectieve daklijn 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 vooralsnog 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.

Urhahn:

De bouwhoogtes van de torens zijn in eerdere supervisie overleggen akkoord bevonden. Het realiseren van een buurtkamer wordt meegenomen in de architectuur van de blokken. Wij zorgen voor kwalitatief hoogwaardige collectieve ruimten.

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 vormgegeven. 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.

Urhahn:

In een eerdere werksessie is afgesproken dat er geen terrassen aan de IJzijde komen voor de Kromhouthal. De kop van het oeverpark aan de oostzijde van de Kromhouthal is de plek voor terrassen. Aan de zijde van het Motorkanaal is aangegeven dat de laagbouw van Dansmakers zal worden gesloopt om voldoende openbare ruimte te creëren.

Met opmerkingen 5: Ik vraag me het volgende af: we ronden nu het stedenbouwkundig plan af, in de volgende fase wordt op gebouw niveau (A2 en A3) een VO en DO opgesteld. Waar bewaken we de gebouw overstijgende elementen?

Met opmerkingen 5.1: Heeft dit al een akkoord van monumenten en archeologie?

Maximaal programma:

Het blokpaspoort maakt een maximaal programma van 78.000 m2 bvo mogelijk bij een bouwhoogte van 50 en 70 meter (zie eerdere opmerking).

In het supervisieoverleg van 16 juni 2022 is hierover 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 800m2 die vervalt door het pocketpark te compenseren en dit maximaal uit te vullen tot de eerder gehonoreerde 23.500 m2 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 2.200m2 publieke ruimte in de Kromhouthal meegenomen in de ruimtelijke berekening van het aantal BVO's welke geaccordeerd zijn door supervisor. **5.1-1-c**

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

'Het verkennen van programma optimalisaties binnen de geformuleerde stedenbouwkundige uitgangspunten. **5.2.1**

5.2.1

5.2.1

5.2.1

5.2.1

[Redacted text block]

Met opmerkingen

5.2.
1

5.1-1-c

[Redacted text block]

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.