



Retouradres: Postbus 1104, 1000 BC Amsterdam

Eigen Haard

5.2.e

Datum 05-03-2024

Behandeld door Projectteam Hamerkwartier

Onderwerp Reactie Definitief Ontwerp Stedenbouwkundig Plan

Beste 5.1-2-e

Met deze brief reageer ik namens het projectteam Hamerkwartier op het Definitief Ontwerp Stedenbouwkundig Raamwerk (DOSR) dat jullie 12 februari 2024 aan ons hebben gestuurd met als doel dat dit DOSR kan worden toegevoegd aan 5.1-1-c. Het Definitief Ontwerp Stedenbouwkundig Raamwerk is een uitwerking van het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Raamwerk (VOSR) dat we op 8 december 2022 voor het laatst met elkaar besproken hebben. De gemeente heeft indertijd op 8 december een reactie gegeven op aantal van de voornaamste discussiepunten in aanvulling op de eerdere schriftelijke reacties op de versies die daaraan vooraf zijn gegaan. In de versie van 12 februari is een aantal van die opmerkingen verwerkt maar ook een aantal nog niet. 5.1-1-c

. Onderstaand treffen jullie onze reactie. Daarnaast hebben we ook in het stedenbouwkundig raamwerk zelf een aantal opmerkingen toegevoegd. Deze zijn terug te lezen in het pdf bestand. Het vriendelijke verzoek om deze opmerkingen te verwerken. Onze opmerkingen zijn namelijk randvoorwaardelijk voor de goedkeuring van het DOSR.

**Algemeen:**

- 5.1-1-c

Vormgeving blok Az

- Ten aanzien van de vormgeving van blok A2 is tijdens het overleg op 8 december 2022 een aantal afspraken gemaakt ten aanzien van het stedenbouwkundig raamwerk welke de zorg van de gemeente zou kunnen weg nemen over een te hoge dichtheid. We zien dit nog onvoldoende verwerkt in het DOSR.

### Stedenbouw en architectuur

- 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 verder uitgewerkt.
- 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. De balk mag max 32 meter 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".*  
*Vervolgens is afgesproken dat dit tekstueel zou worden toegevoegd aan het DOSR. Wij lezen in dat kader op bladzijde 60 het volgende: Om de torenbewoners goede verblijfs- en ontmoetingsruimte te geven zijn de daktuinen collectief en worden collectieve ruimtes toegevoegd, denk aan een foyer/collectieve woonkamer of collectieve werkplekken. Deze ruimte zijn gekoppeld aan de straat of aan de collectieve daktuin. Indien daaraan wordt toegevoegd dat 'deze collectieve ruimten kwalitatief hoogwaardig worden vormgegeven en qua volume substantieel te zijn' heeft dit ons akkoord. Vervolgens is het aan de supervisor als onderdeel van de architectonische uitwerking of dit voldoende kwaliteit heeft.*
- Al het laden en lossen van de supermarkt dient in pandig te gebeuren.
- Alle plinten moeten 9 meter hoog zijn. De plint kan alleen verlaagd worden als de supervisor en de CRK dat toestaan. Voor blok A2 is dit reeds door de supervisor geaccordeerd en wordt dit nog in de CRK besproken. Voor blok A3 is slechts de intentie hiertoe uitgesproken maar zal dit pas daadwerkelijk beoordeeld kunnen worden als onderdeel van de architectonische uitwerking.
- De afbeeldingen van de hoogbouweffectrapportage zijn onjuist en dienen aangepast te worden.
- We zien op afbeeldingen in het raamwerk dat er een mobiliteitshub in blok A2 wordt gerealiseerd. Het is ons niet duidelijk waar dat precies is en wat het inhoudt. We geven in ieder geval mee dat, in verband met de belasting van de plint, het wenselijker is deze in de -1 laag te realiseren.
- Op diverse beelden is er geen doorgaande oost-west verbinding ingetekend door de Kromhouthal. Dit is een vereiste van de gemeente die wel in het DOSR moet worden meegenomen.

### Programma:

- 5.1-1-c





**Openbare ruimte en mobiliteit:**

- 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 raamwerk 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 van de Kromhouthal is de openbare ruimte beperkt. Het is daarom dan ook essentieel dat het lage gebouwdeel van de Storkhal aan de westzijde verwijderd wordt. Dat zien we onder andere terug in de voorbeelduitwerking op pagina 70 maar is niet op alle tekeningen in het boekwerk verwerkt. 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.

- 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 dienen 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.
- De verbindingen van o.a. de Verlengde Boorstraat, Ketelstraat, Hamerstraat en langs het Oeverpark zijn niet op de correcte manier ingetekend. Zie hiervoor ook de opmerkingen in het Pdf-bestand.

#### **Parkeren:**

- De tekst en kaarten over het parkeren zijn niet akkoord. Zo heeft de inrit parkeren aan de oostzijde van blok A2/A3 geen akkoord. Ook hier geldt het uitgangspunt uit de Investeringsnota dat parkeergarages ontsloten moeten worden vanaf het Gedempt Hamerkanaal, in eerste lijn of via een andere garage. Hier hebben we het afgelopen jaar uitvoerig over gesproken met elkaar tijdens verschillende technische sessies. Waarin we een mogelijke verbinding tussen de parkeergarages van A2 en A3 hebben uitgewerkt. 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. Daarnaast is de parkeergarage onder A0 ook niet akkoord en dient dit uit de tekst en de figuren te worden gehaald. Tot slot is de indicatie van de parkeercapaciteit onjuist en dient dit te worden aangepast naar de nieuwste inzichten. Na aanpassing van dit onderdeel kunnen de parkeeraantal beoordeeld worden.

#### **Duurzaamheid en techniek:**

- De fasering welke is opgenomen onder ontwikkelstrategie is niet actueel en niet overeenkomstig we met elkaar zijn overeengekomen om de tijdige oplevering van de school in de 5.1-1-c mogelijk te maken. Dat betekent dat gestart zal worden met realisatie van het tijdelijke parkeerterrein ter plaatse van blok A3, dan de realisatie van de school en parallel bouwblok A2. Vervolgens volgen de overige bouwdelen waarvan de volgorde nader dient te worden bepaald. Het zou ons voorstel zijn om de ontwikkelstrategie in zijn geheel weg te laten uit het DOSR om hierover verdere discussie te voorkomen en mede aangezien dit een onderdeel is welke in beginsel ook niet thuis hoort in een DOSR.
- In het algemeen voor duurzaamheid geldt dat er nog een nadere uitwerking ontbreekt. Verzoek is om dit in het vervolgtraject concreet uit te werken en in te gaan op de verschillende thema's van de uitgangspunten/ spelregels voor duurzaamheid zoals geformuleerd in de investeringsnota Hamerkwartier. Zo is bijvoorbeeld in Hamerkwartier de ambitie om 50% van de materialen uit hergebruikte materialen te laten bestaan. Het is nu niet duidelijk hoe jullie hiermee omgaan. Verder moet voor het energiesysteem worden uitgegaan van een WKO met regeneratie TEO-systeem.

**Algemene opmerkingen per pagina**

De algemene opmerkingen per pagina zijn verwerkt in het pdf document Definitief Ontwerp Stedenbouwkundig Raamwerk. Deze opmerkingen dienen ook verwerkt te worden.

**Slotwoord**

Al met al is het een mooi boek geworden, maar er is nog wel aantal onderdelen dat goed moet land in het DOSR om hier een akkoord op te kunnen geven en deze aan de AOK te kunnen toevoegen. We kijken er naar uit om de aangepaste versie te ontvangen en dit met elkaar te kunnen afronden.

Hartelijke groet namens het projectteam,

5.1-2-e

