



# Nota van Beantwoording inspraak Projectnota Hamerkwartier

Augustus 2018

# Inhoud

|                                                                          |           |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Samenvatting.....</b>                                                 | <b>3</b>  |
| <b>1 Inleiding.....</b>                                                  | <b>4</b>  |
| 1.1 Inspraakprocedure .....                                              | 6         |
| 1.2 Planproces en participatietraject.....                               | 6         |
| 1.3 Overleg met belanghebbenden.....                                     | 7         |
| <b>2 Resultaten van de inspraak.....</b>                                 | <b>8</b>  |
| 2.1 Impressie inspraak inloopavond .....                                 | 8         |
| 2.2 Inspraakreacties en beantwoording .....                              | 8         |
| 2.3 Algemene reacties .....                                              | 9         |
| 2.4 Stedenbouw (opzet, kaders, volume, dichtheid, hoogbouw) .....        | 13        |
| 2.4.1 Bouwblokken, Floor Space Index (FSI) en torenposities .....        | 16        |
| 2.4.2 Bedrijfsgebouwen (mix wonen en werken) .....                       | 18        |
| 2.4.3 Welstand.....                                                      | 20        |
| 2.4.4 Kabels & leidingen .....                                           | 20        |
| 2.4.5 Bouwhoogte .....                                                   | 21        |
| 2.5 Wonen en doelgroepen.....                                            | 24        |
| 2.6 Werken .....                                                         | 29        |
| 2.6.1 Milieucontouren.....                                               | 32        |
| 2.7 Voorzieningen.....                                                   | 34        |
| 2.8 Duurzaamheid, de gezonde wijk.....                                   | 36        |
| 2.9 Ongedeelde Wijk .....                                                | 38        |
| 2.10 Openbare ruimte en verbindingen .....                               | 39        |
| 2.10.1 Bereikbaarheid en autoluwe wijk.....                              | 40        |
| 2.10.2 Fiets- en openbaar vervoer verbindingen .....                     | 41        |
| 2.10.3 De rotonde en herinrichting Meeuwenlaan/J.H. van Hasseltweg ..... | 43        |
| 2.10.4 Aanvoer van goederen en bouwlogistiek over water .....            | 45        |
| 2.10.5 Stratenpatroon en straatbeeld .....                               | 46        |
| 2.10.6 Oostelijke ontsluiting .....                                      | 47        |
| 2.10.7 Sprong over het IJ (aanlanding brug) .....                        | 50        |
| 2.10.8 Parkeren .....                                                    | 51        |
| 2.11 Openbare ruimte en groen .....                                      | 54        |
| 2.12 Identiteit .....                                                    | 58        |
| 2.12.1 Karakterisering.....                                              | 58        |
| 2.12.2 Behoud gebouwen .....                                             | 59        |
| 2.12.3 Behoud functies .....                                             | 64        |
| 2.13 Planproces , haalbaarheid en overige aspecten .....                 | 66        |
| 2.13.1 Meedenken .....                                                   | 66        |
| 2.13.2 Haalbaarheid en strategie .....                                   | 68        |
| 2.13.3 Planning .....                                                    | 70        |
| <b>3 Totaaloverzicht aanpassingen in de Projectnota.....</b>             | <b>72</b> |
| <b>4 Bijlagen.....</b>                                                   | <b>73</b> |

# Samenvatting

**Bewoners, ondernemers en andere belanghouders hebben gretig gebruik gemaakt van de optie om te reageren op de concept Projectnota Hamerkwartier. De gemeente heeft 77 inspraakreacties ontvangen. In dit document leest u alle inspraakreacties, gegroepeerd per thema en gevolgd door onze antwoorden. Ook leest u op welke punten we de Projectnota hebben aangepast naar aanleiding van de inspraakreacties.**

In het algemeen zijn de inspraakreacties positief over het feit dat de gemeente plannen maakt voor het Hamerkwartier. Mensen zijn doordrongen van de noodzaak van woningbouw en zien ook het perspectief om het gebied toegankelijker te maken en beter te benutten. Tegelijkertijd is men beducht voor het verdwijnen van het industriële en ruige karakter van het Hamerkwartier. Ook vragen mensen zich af of de ambities op het gebied van wonen en werken wel te combineren zijn.

Erfpachters en grondeigenaren hebben nogal wat vragen en opmerkingen over de algemene ontwikkelkaders en de ontwikkelmogelijkheden van hun kavels en de gevolgen die dat voor hen heeft. Ten aanzien van de hoogbouw maken mensen zich zorgen over hun uitzicht, over slagschaduw en de dominantie van hoge gebouwen.

Wat betreft de doelgroepen voor het wonen in het Hamerkwartier zijn de meningen verdeeld over of de woningen klein, groot, duur of sociaal moeten zijn, maar er is wel een algemene roep voor meer woningen voor middeninkomens.

Ten aanzien van voorzieningen vragen de reacties om meer aandacht voor cultuur. Dit sluit aan bij de breed gedragen wens om de complete Kromhouthallen te behouden.

De plannen voor de ongedeelde wijk mogen wel concreter en completer - ook voor het omringende gebied, aldus de insprekers.

De herinrichting van de rotonde Meeuwenlaan/Johan van Hasseltweg en een mogelijke Oostelijke ontsluiting van het Hamerkwartier, zijn onderwerpen waarover veel insprekers hun mening hebben gegeven. Datzelfde geldt voor de ambitie het Hamerkwartier autoluw te maken, de parkeeruitdagingen en de alternatieven voor de auto. Ook de aanlanding van de Javabrug roept reacties op, ook van mensen die helemaal geen brug willen.

Mensen zijn blij met het beoogde groene karakter van de wijk maar niet altijd overtuigd van de haalbaarheid ervan of eensgezind over waar en hoe dat groen gerealiseerd kan worden.

Verschillende groepen willen graag een rol spelen in het vervolg van de planvorming en/of vragen om een vaste contactpersoon in het projectteam.





# 1 Inleiding

**Deze Nota van Beantwoording geeft een overzicht van alle inspraakreacties op de 'Projectnota voor inspraak Hamerkwartier' van november 2017 en de antwoorden van het projectteam. De Projectnota heeft van 9 november tot en met 21 december 2017 ter inzage gelegen. De Nota van Beantwoording komt als bijlage bij de vast te stellen Projectnota. Zo krijgen het college en de gemeenteraad bij hun besluitvorming een goed beeld van het draagvlak voor het project.**

Het Hamerkwartier is één van de versnellingslocaties voor woningbouw uit Koers 2025. Het gebied kan uitgroeien tot een levendig, stedelijk woon- en werkgebied met een grote variatie aan functies en een aantrekkelijke openbare ruimte. In de Projectnota schetsen we de ambities, uitgangspunten en kaders voor deze verandering. Deze vormen het ontwikkelkader voor het Hamerkwartier.

De Projectnota voorziet in een totaal programmavolume van circa 780.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo) in hoge dichtheden en gevarieerde functies. Er is ruimte voor circa 270.000 m<sup>2</sup> bvo niet- wonen: 100.000 m<sup>2</sup> bvo te handhaven huidige functies plus 130.000 m<sup>2</sup> bvo werken en 40.000 m<sup>2</sup> bvo voorzieningen. Verder is het plan om 120.000 m<sup>2</sup> hoogwaardige openbare ruimte toe te voegen die het gebied identiteit geeft en verbindt met de bestaande wijken. De Projectnota bevat een visie op hoe de omliggende buurten mee kunnen profiteren van de ontwikkeling van het Hamerkwartier. Wij gaan ook uit van een duurzame ontwikkeling met specifieke aandacht voor 'de gezonde wijk'.

Een waardevol participatietraject droeg bij aan de inhoud van de Projectnota. Het college van burgemeester en wethouders heeft de Projectnota vrijgegeven voor inspraak zodat alle betrokkenen zich uit kunnen spreken over de beoogde richting van de herontwikkeling. Het gaat immers om een omvangrijk en ingrijpend project met grote consequenties voor bewoners, bedrijven en omgeving.



Na de besluitvorming dient de Projectnota als toetsings- en afwegingskader voor de gemeentelijke inzet en investeringen in de volgende fase: het Investeringsbesluit. In deze fase komt er opnieuw een participatietraject.

**Plannen maken in stappen**

Amsterdam maakt plannen voor gebiedsontwikkeling in het algemeen in vier onderzoeksfasen:

1. verkenning -> principebesluit (Principenota);
2. haalbaarheid -> projectbesluit (Projectnota);
3. ontwerp -> investeringsbesluit (Investeringsnota);
4. uitvoering -> verschillende besluiten.

## 1.1 Inspraakprocedure

Het college heeft op 7 november 2017 de Projectnota vrijgegeven voor inspraak en deze heeft van 9 november tot en met 21 december 2017 ter inzage gelegen. Op 30 november 2017 was er een inloopavond in het Storkgebouw bij de Dansmakers. De gemeente heeft de inspraakperiode en de inloopavond bekend gemaakt via de gemeentelijke website; in het Gemeenteblad (2017, 198596), in de Staatscourant, via gemeentelijke Facebook- en Twitteraccounts, een persbericht, advertenties en artikelen in diverse (lokale) media. Circa honderd ondernemers en stakeholders in het Hamerkwartier hebben we per e-mail uitgenodigd, evenals grondeigenaren, ontwikkelaars, nutsbedrijven, overheidsinstanties en sociaalmaatschappelijke organisaties. Ongeveer drieduizend bewoners in de omliggende buurten IJplein/Vogelbuurt en de oostelijke zijde van het Java-eiland, kregen een bewonersbrief. De publicaties staan in de bijlagen.

De Projectnota met bijlagen en publiekssamenvatting stonden op [amsterdam.nl/hamerkwartier](http://amsterdam.nl/hamerkwartier) en lagen in hard copy ter inzage bij de informatiebalie van het Stadsloket Noord. Mensen konden hun inspraakreacties geven via een digitaal formulier op [amsterdam.nl/hamerkwartier](http://amsterdam.nl/hamerkwartier), een formulier bij het Stadsloket, tijdens de inloopavond of per post naar Gebiedsontwikkeling Noord. We hebben de ontvangen inspraakreacties per thema samengevat en beantwoord in deze Nota van Beantwoording. We geven ook aan of en in welke mate deze reacties aanleiding geven tot aanpassingen van de Projectnota.

## 1.2 Planproces en participatietraject

Naast de formele inspraakprocedure is het projectteam op meerdere momenten tijdens het planproces in gesprek gegaan met belanghebbenden uit het gebied. Daarnaast organiseerden we een participatieproces om belanghebbenden te informeren over de plannen en hun kennis, inzichten en behoeften op te halen. De gemeente wilde zo een projectbesluit voorbereiden dat breed gedragen en herkend wordt door de stakeholders. Er is lokaal veel kennis, de gemeente heeft geen grondpositie en we willen de omliggende buurten mee laten profiteren van de ontwikkeling van het Hamerkwartier. Op 24 en 31 januari 2017 waren er twee succesvolle **ophaalbijeenkomsten**, met ruim 300 bezoekers.





Tijdens deze avonden hebben wij de stakeholders geïnformeerd over de ruimtelijke en programmatische ambities van de gemeente. Vervolgens hebben wij in workshopvorm vragen gesteld, actief geluisterd en ideeën opgehaald. Aan iedere tafel zat een mix van mensen met verschillende achtergronden en dit leidde tot interessante discussies en leuke ideeën. Er hing een positieve sfeer en over het algemeen ging men tevreden naar huis.

De ideeën, meningen en ervaringen van de deelnemers hebben we meegenomen en gefilterd op wenselijkheid en haalbaarheid. Tijdens de **terugkoppelbijeenkomst** op 9 mei 2017 hebben we ons op een informele manier verantwoord over de keuzes die we hebben gemaakt.

1. Het was een interactieve bijeenkomst met vrije inloop. De projectmanager en stedenbouwkundige gaven presentaties over de plannen en verantwoording van gemaakte keuzes. In een andere zaal was een informatiemarkt met per thema, een stand en maquette met een voorbeelduitwerking van het toekomstige Hamerkwartier en een collega om keuzes toe te lichten en vragen te beantwoorden.
2. We hebben een boekje uitgedeeld waarmee we alle belanghebbenden een zo compleet mogelijk beeld wilden geven van de ideeën en opmerkingen die we hebben opgehaald; in woord en beeld.

Tegelijkertijd een aandenken aan het participatieproces en een kans om alles nog rustig na te lezen. We hebben een doorkijk gegeven naar wat de ambities van de gemeente in combinatie met de opbrengst van de participatieavonden, zouden kunnen betekenen voor de toekomst van het gebied. Ook de terugkomavond was met ruim 160 bezoekers een succes. Men was positief over de plannen, de participatie en de terugkoppeling. Een paar reacties: 'Er is naar ons geluisterd', 'Veel gehoord, fijn dat dit soort avonden georganiseerd worden', 'De gemeente moet dit vaker zo doen'..



### 1.3 Overleg met belanghebbenden

Op meerdere momenten tijdens het planproces heeft het projectteam overlegd met vertegenwoordigers van belangenverenigingen, grondeigenaren, ondernemers en organisaties. We hebben met elkaar van gedachten gewisseld en bekeken hoe we samen kunnen optrekken. Deze partijen hebben we meegenomen in de totstandkoming van de Projectnota en zij konden zo de gemeente adviseren.

## 2 Resultaten van de inspraak

### 2.1 Impressie inspraak inloopavond

Ongeveer 180 belangstellenden bezochten de inloopavond op donderdag 30 november 2017 van 19.00 tot 21.30 uur bij Dansmakers aan het Gedempt Hamerkanaal 203. Ze konden zich op de avond aan de hand van schetsen, impressies en korte teksten een beeld vormen van de verschillende deelthema's. We boden de informatie per onderwerp aan op infopanelen: Bij ieder themapaneel konden ambtenaren een toelichting geven, vragen beantwoorden en reacties verzamelen. Belangstellenden kregen zo informatie 'op maat'. Een grote maquette van het Hamerstraatgebied nodigde uit om verder in gesprek te gaan en ideeën uit te wisselen. Een onafhankelijke notulist luisterde op wisselende plekken mee en hield korte interviews met bezoekers en ambtenaren. Zijn verslag (zie bijlage 4) geeft een goede sfeerimpressie maar pretendeert geen volledigheid. Zestien aanwezigen vulden ter plekke een reactieformulier in. Vrijwel alle bezoekers reageerden positief op de avond. Dat gold zowel voor de inhoud van de plannen – 'Mooi, die combinatie van wonen, werken en recreëren!', 'Fijn dat de industriële look behouden blijft en straks niet alles strak en nieuw is', - als voor de opzet van de avond – 'Goede uitleg, genoeg informatie', 'Duidelijk gepresenteerd'. Twee mensen die in Amsterdam-Noord geboren waren en nu vanuit Purmerend op de inloopavond afkwamen, zagen de plannen helemaal zitten: 'Als dit doorgaat, willen we weer terug, aan het water'!

### 2.2 Inspraakreacties en beantwoording

De gemeente heeft in de inspraakperiode van 9 november tot en met 21 december 77 reacties ontvangen, die we in dit hoofdstuk hebben samengevat en beantwoord. Per reactie en per thema geven we aan in welke mate deze aanleiding geven tot aanpassing van de Projectnota. De beantwoording van de vragen en opmerkingen hebben we gerubriceerd in negen hoofdcategorieën:

1. *Stedenbouw*
2. *Wonen en doelgroepen*
3. *Werken*
4. *Voorzieningen*
5. *Duurzaamheid, de gezonde wijk*
6. *Ongedeelde Wijk*
7. *Openbare ruimte en verbindingen*
8. *Identiteit*
9. *Planproces en overige aspecten*

De hoofdcategorieën hebben we verder uitgesplitst in deelthema's.

De tussen haakjes vermelde **nummers** achter de reacties verwijzen naar de afzenders van de schriftelijke reacties. We hebben elke inspraakreacties een nummer gegeven. De reacties van de bewoners hebben we geanonimiseerd weergegeven. Insprekers ontvangen de Nota van Beantwoording met een verwijzing naar het nummer van hun reactie. De inspraakreacties van organisaties, groepen, ontwikkelaars, bedrijven en instanties, zijn niet geanonimiseerd en hebben onderstaande nummers gekregen:



| Nr. |                                                                                             |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2   | WSV Aeolus                                                                                  |
| 3   | Veban                                                                                       |
| 4   | Museum Amsterdam Noord                                                                      |
| 5   | ANGSAW                                                                                      |
| 6   | Via Vi (beheergroep Nieuwendammerham)                                                       |
| 7   | Erfgoedvereniging Heemschut                                                                 |
| 8   | VVE Albatros en Nieuw Amstelrade                                                            |
| 10  | Eigen Haard                                                                                 |
| 11  | Zamenhofgroep                                                                               |
| 12  | De Kinderboom                                                                               |
| 13  | Maak Noord Mooi                                                                             |
| 14  | Gijs Heutink advocaten namens J.H. van Hasselt Vastgoed CV en Millvest Beheer BV            |
| 15  | Albemarle                                                                                   |
| 16  | Gijs Heutink advocaten namens Spijkerpand BV, Canter Vastgoed BV, Steengood BV, Rotourun BV |
| 19  | Olympuk Amsterdam Transportbedrijf                                                          |
| 20  | Prysmian Group (Provast / Hines)                                                            |
| 21  | Amvest                                                                                      |
| 22  | EH, PG en Av (De zuid kavels)                                                               |
| 23  | Midvast                                                                                     |
| 24  | Werf het Fort                                                                               |
| 25  | Coöperatieve Werf Vereniging "de Zuiderzee" U.A.                                            |
| 44  | Jumbo Supermarkten BV                                                                       |
| 45  | DAT!school                                                                                  |
| 72  | Restaurant Stork                                                                            |

## 2.3 Algemene reacties

We hebben indieners gevraagd wat men goed vindt aan de Projectnota en het proces en wat eventuele verbeterpunten zijn. Hieronder een overzicht van **alle algemene opmerkingen**. De gemeente heeft geen antwoorden gegeven op deze algemene reacties.

- De ontwikkeling van de laatste jaren, de aantrekkingskracht die het gebied heeft gehad op nieuwe ondernemers die kansen zagen in dit stuk Amsterdam Noord, is mede te danken geweest aan **ondernemers zoals wij**, die hebben laten zien door hun onderneming hier op te starten, dat het gebied de moeite waard is. Een erkenning en benoeming van ons als ondernemers is wel het minste dat in het rapport had moeten worden vermeld **(1)**.
- Het Hamerkwartier, met zijn unieke ligging aan het IJ en dichtbij het centrum van Amsterdam, leent zich goed voor het ontwikkelen van woningbouw. **VEBAN** is ook niet tegen woningbouw. De groei van de stad noodzaakt de gemeente om veel nieuwe woningen te bouwen. Maar wij hebben wel een paar grote zorgen wat betreft dit bouwprogramma voor het Hamerkwartier **(3)**.
- Het Hamerkwartier ontleent zijn identiteit aan de vele industriële gebouwen voor opslag en scheepsbouw, de kades en de nog gedeeltelijk bestaande insteekhavens. **Heemschut** juicht het toe dat veel van deze gebouwen als behoudens waardig en beeldbepalend in de Projectnota zijn opgenomen en dat in de openbare ruimten nog het verloop van inmiddels gedempte kanalen zichtbaar zal blijven **(7)**.

- De concept projectnota is zeer ambitieus, maar niet altijd even realistisch. Een van de steeds weer herhaalde ambities is dat de omringende buurten moeten meeprofiteren. Die ambitie wordt niet waargemaakt. Door de enorme **toename van het verkeer** gaat het woon en leefklimaat in de omringende buurten er flink op achteruit. Dat geldt in het bijzonder voor ons complex **(8)**.
- Gezien de druk op de woningmarkt is het prima dat er bijgebouwd wordt. Maar wel graag goed afgewogen, met medeneming van de **belangen van de zittende bewoners**. Daarin schiet de concept nota, naar mijn mening, nog flink tekort **(9)**.
- Wij zijn in algemene termen blij met het feit dat het Hamerkwartier actiever ontwikkeld gaat worden. In het bijzonder zijn wij **positief over de plannen** m.b.t. het transformeren van de Meeuwenlaan naar een groene laan waar ruimte is voor recreatie en een sterkere verbinding met de vogelbuurt; de uitgangspunten om de zichtlijnen naar het water te handhaven of na te streven; de plannen t.a.v. de 50 meter brede boulevardstrook aan de IJ-oever; het uitgangspunt dat iedere plek maximaal 1x per dag schaduw zal hebben **(18)**.
- We onderschrijven de ambitie van de gemeente, tegelijkertijd zijn wij van mening dat er een aantal onderdelen in de projectnota nog **beter kunnen worden uitgewerkt (20)**.
- We onderschrijven de ambitie van de gemeente en werken graag samen om de bestuurlijke prioriteiten (tempo en volume, ongedeelde wijk, kwaliteit) om te zetten in concrete initiatieven. We ondersteunen de hoofdpopzet met straten haaks op het water en een openbare kade, welke het Hamerkwartier met de omgeving verbindt en zorgt voor een toegankelijke IJ-oever. De herinrichting van de Meeuwenlaan verbetert de verbinding tussen Vogelbuurt en Hamerstraatgebied, terwijl ook het IJplein en omgeving met het Hamerkwartier worden verbonden. De brug tussen Java-eiland en Hamerstraatgebied verbetert de aansluiting van Amsterdam met Noord. Tegelijkertijd zijn wij van mening dat een aantal onderdelen nog beter kunnen worden uitgewerkt. De kader stellende uitgangspunten zijn niet vastomlijnd en kunnen op verschillende manieren worden ingevuld. De uitgangspunten uit de Projectnota bieden voldoende flexibiliteit voor andere uitkomsten en uitwerkingen. Individuele plotuitwerkingen kunnen door (architectonische) optimalisatie in de uiteindelijke ontwikkeling een andere uitkomst krijgen. Terecht wordt in de Projectnota opgemerkt dat de ontwikkeling van het Hamerkwartier mede afhankelijk is van de ontwikkelbereidheid van **erfpachtnemers en grondeigenaren**. De grondeigenaren onderschrijven dit en vinden het van belang dat het flexibele karakter van de Projectnota wordt uitgelegd aan omwonenden en geïnteresseerden zodat er geen verkeerde verwachtingen worden gewekt. Dit is in het belang van de gemeente en grondeigenaren bij de transformatie van het Hamerkwartier en het maken van onderlinge afspraken **(22)**.
- Ik vind het positief dat er gekeken wordt naar de verschillende doelgroepen en dat men probeert natuur in te voegen. Verbeterpunt is meer rekening houden met de **infrastructuur** naar wat mogelijk is: gezondheid en welzijn van mensen hangen samen met woongenot. Het Vogeldorp wordt in de Projectnota niet als zodanig genoemd, maar zal wel in de schaduw worden gezet **(41)**.
- Positief is de zorgvuldige en **goed gedocumenteerde benadering** van de opgave **(42)**.
- Met genoegen hebben wij, **Jumbo Supermarkten BV**, kennis genomen van de Projectnota. Het beeld dat de nota schetst naar de toekomst toe onderschrijven wij ten eerste en wij zien nu al diverse aspecten daarvan terug in onze exploitatie. Het beeld naar de toekomst toe is veelbelovend en wij willen onze bijdrage in de breedste zin van het woord dan ook leveren **(44)**.
- Positief is dat er wordt gekeken naar bewoners, omwonenden, bedrijven, de gemeente en andere betrokkenen? Wat zijn de wensen, behoeften en dromen? Dat er rekening gehouden wordt met wat voor soort buurt het Hamerkwartier nu is en hoe de buurt verder gaat groeien vanuit deze positie. Er wordt rekening gehouden met de **wensen en ideeën van de buurt** en de huidige gebruikers/bewoners. Ik hoop dat de gemeente hen blijft betrekken bij het maken van de plannen. Met hen bedoel ik partijen die nu ook al in het Hamerkwartier werkzaam zijn en mensen in de omliggende buurten. Positief is ook het mogelijk maken van een functiemenging, zodat het een productieve wijk wordt waarin wonen wordt gecombineerd met werken. Ook positief is het

woningbouwbeleid: voorkomen dat er een tekort aan sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen ontstaat en tenslotte duurzaamheid (45).

- Positief zijn de plannen tot het ontwikkelen van een gemengde buurt (met een lappendeken aan functies). Betrek het IJ wel meer dan nu in de plannen is aangegeven. Benut de ligging aan het water. **Benut het IJ** als transportkanaal en ontlast daarmee het wegennet. De kom Johan van Hasseltkanaal lijkt het meest geschikt voor aanlegplaatsen van elektrisch aangedreven boten voor stadsdistributie (46).
- Positief is de verbinding tussen oude Vogelwijk & nieuw Hamerkwartier met oog voor de historische samenhang tussen beide wijken. Het feit dat de Meeuwenlaan i.p.v. de gevaarlijke verkeersader die het nu is, een als groene zone verbinding kan vormen. Beoogde diversiteit is positief. Een verbeterpunt is dat er een vermindering moet komen van de verkeersdruk, geluidsoverlast en betere luchtkwaliteit voor omwonenden van **rotonde Meeuwenlaan/Van Hasseltweg**. Kruising & aanvoerwegen zijn gevaarlijk om over te steken als voetganger en fietser. Dagelijks is er vanaf 15.00 filevorming. Parkeerdruk neemt alsmaar toe (47).
- Ik vind het positief dat er duurzaam gebouwd wordt en het streven naar een mix van wonen, werken en recreatie. Uitgaan van 0,5 auto's per huishouden is niet erg realistisch. Misschien kan **duurzaamheid** en milieuvriendelijkheid gestimuleerd worden door een buurtdeelauto programma op te zetten. Of door gezinnen die geen auto aanschaffen een flinke korting op OV te geven (49).
- Over het algemeen zijn we positief over de projectnota. Er is door de informatieavonden veel informatie opgehaald bij de gebruikers en omwonenden van het gebied en in de beschrijving van de plannen wordt duidelijk gerefereerd aan deze inbreng. Met name de **diversiteit** op alle terreinen, zoals menging van functies en van doelgroepen, van woon- en bedrijfsvormen, en van hoog- en laagbouw spreekt ons aan en doet naar onze mening recht aan het karakter van dit gebied. Ook het principe van de Ongedeelde Wijk, waarbij de omliggende wijken meeprofiten van de ontwikkeling, vinden wij een goed uitgangspunt (50).
- Er wordt positief gesproken over creatieve bedrijven als het Skatecafé, FC Hyena, de Goudfazant en vergeet vooral niet Coba, het nieuwe skatepark, de Hangar en Garage Noord. Echt **een paradijs** voor ons als bewoners (53).
- Er is nu een visie neergezet voor de 21e eeuw en niet voor de 20e eeuw: er is geen enkele opmerking over **luchtkwaliteit**! Die is in Noord al slecht (oude milieu onvriendelijke auto's mogen wel in Noord rijden). Dus er moet worden nagedacht over een autoluw kwartier in plaats van een hele nota te schrijven hoe er meer auto's in en uit het kwartier kunnen gaan. En dus moeten er brede fietspaden aangelegd worden. Over 10 jaar rijdt iedereen op een elektrische fiets en legt grotere afstanden af. Auto's worden minder belangrijk. De Projectnota heeft helaas een visie van de vorige eeuw (56).
- Positief is dat er een plan ligt, dat er geen muur aan het water komt, zoals op de zuidelijke IJ-oever, en ook zoals in het Eye-buurtje, dus dat er echt haaks op het water wordt gebouwd zoals het IJ-plein. Dat er 60-meter hoge woontorens komen, is positief, het is de enige manier om het **schreeuwende woningtekort** in Amsterdam (Noord) op te lossen (57).
- **Goed** dat de ontwikkeling van dit gebied nu ter hand wordt genomen (61).
- Positief is dat het gebied wordt opgeknapt en dat er woningen en werkruimte worden gecreëerd. Dat het belooft een levendig gebied te worden met verschillende soorten woningen, cultuur, scholen, gezondheidscentra, horeca, winkels en parkjes. Dat de **verbindingen** met de andere delen van A'dam worden verbeterd (62).
- Positief is dat er veel **groen** en openbare ruimte komt voor de buurt (65).
- Het is heel logisch dat een gebied zo dicht bij hartje Amsterdam ontwikkeld wordt tot **woonlocatie** i.p.v. industrie (66).
- Positief is de **fietsbrug** van Java Eiland naar het Hamerkwartier (67).

- De ontwikkeling investeert in een mooi gebied en dat kan leiden tot **werk- en woonplezier**. Amsterdam is een aantrekkelijke stad en woon en werkruimte is belangrijk (69).
- Ik vind het een **prachtig** idee (70).
- Positief is dat er een beeld geschetst wordt dat wonen en werken, verleden en toekomst **geïntegreerd** zijn. Ik zou zeggen dat de focus duidelijker moet en er keuzes moeten worden gemaakt (72).
- Het aanzicht van Noord kan **positief** veranderen (73).
- **Goed** opgesteld (74).
- Geeft goed beeld van de mogelijkheden. Is als ik het goed lees in overeenstemming met de **zittende partijen** tot stand gekomen (76).
- **Prachtig** (26).
- Er is nog veel onbeslist, maar het zicht naar het IJ is nu verbeterd en meer contact met het water wordt nu redelijk in voorzien. Behoud van karakteristieke gebouwen en verbetering J.H. van Hasseltweg is positief. Ik ben hoopvol, dat dit een **bruisende buurt** mag worden, waar op z'n Noords ook af en toe nog een beetje buiten de lijntjes kan worden gekleurd. Bedankt voor de mogelijkheid tot inspraak. Laat dit een woon en bruisende stadsdeel zijn waar iedereen zich thuis voelt en er aan bijdraagt om het goed te hebben met elkaar (27).
- Positief is het **gemengd** wonen en werken (28).
- Goede uitleg en genoeg informatie. Duidelijk gepresenteerd. Overzichtelijk plan. Mooie **impuls** voor Amsterdam Noord (29) (30) (31) (32).
- Positief is er dat er woningen komen, waarbij gelet wordt op de **samenstelling van de bewoners** (33).
- Wensen en opportunisme die **niet realistisch** zijn, maar wel leuk om te lezen. Minder rommelig, wat meer orde. Niet met New York vergelijken maar met een Europese stad van 1 miljoen inwoners. Als je een fiets koopt, vergelijk je die ook niet met die van Tom Dumoulin. Te optimistisch over alles, in reclamestijl geschreven, alles is prachtig, het regent nooit en de zon schijnt (34).
- Alle tijd en moeite die gemeente tot nu toe gestoken heeft in communicatie en voorlichting is indrukwekkend en het verhaal is helder. Als zich dit in de toekomst ook vertaalt in **echt luisteren** naar de wens van de burger en niet in de eerste plaats naar projectontwikkelaars die klagen over rendement dan zou dit zomaar iets kunnen worden! (36).
- Voelt aan als leefbaar gebied met **sociale dynamiek** (37).
- Een goed beeld van het Hamerkwartier, maar toch nog veel vragen. Probeer de **unieke identiteit** te behouden of in ieder geval niet aan te tasten (39).
- Positief dat er brede groene wandelroutes komen + **meer bomen** aangeplant. Beloofbare wijken met beperkt verkeer (40).
- Albemarle Catalatysts Company B.V. heeft kennis genomen van de Projectnota. Het Hamerkwartier, met zijn ligging aan het IJ, dichtbij het centrum van de stad lijkt zich goed te lenen voor de verdere stedelijke ontwikkeling van Amsterdam met de groei-ambities van de stad als uitgangspunt. **Albemarle voorziet echter grote ongewenste consequenties** van de voorgestelde plannen met name voor de eigen bedrijfsvoering, maar ook voor toekomstige omwonenden. De Projectnota is buiten de kaders van de visiedocumenten en het vigerende bestemmingsplan opgesteld. Albemarle heeft een goede relatie met haar omwonenden met als basis wederzijds respect voor elkaars belangen. Met de plannen tot woningbouw in de directe omgeving van onze bedrijfsactiviteiten, komt zowel het belang van een verantwoorde bedrijfsvoering voor Albemarle, als een prettige woonomgeving voor toekomstige bewoners, in het gedrang (15).



## 2.4 Stedenbouw (opzet, kaders, volume, dichtheid, hoogbouw)

### REACTIES:

- De **vergelijking met het meat packing district** gaat op als je het hebt over een schimmig seks- en drugsparadijs in de 80-er jaren. Maar de transformatie in New York is wel van een geheel andere orde als je bedenkt dat dit gebied door projectontwikkelaars is opgezet. Een wijk met de duurste restaurants en designshops ter wereld vergelijken met het toekomstige Hamerkwartier waar een verhouding werken en wonen van 2/3 wordt gewenst en waar we 40-40-20 verhouding willen als het gaat om toekomstige nieuwbouwwoningen. Misschien is het verstandig om als het gaat om de inrichting van het Hamerstraatgebied toch iets duidelijker te focussen **(1)**.
- Wat wordt precies bedoeld met een **ontwikkelveld**. Betreft dat een enkele kavel of een groter gebied? **(23)**
- Het creëren van een succesvol woon-werkmilieu betekent dat de verschillende functies elkaar niet nadelig beïnvloeden. Het Hamerkwartier betreft een 'typisch industrie- en bedrijventerrein' en heeft een stedenbouwkundige structuur die op functionaliteit en bereikbaarheid is gericht. De Projectnota beschrijft dat de huidige stedenbouwkundige structuur uitgangspunt dient te zijn voor het mengen met wonen. Wij vinden dit onvoldoende en onwenselijk. Indien het handhaven van de huidige **stedenbouwkundige structuur** ongunstige of ongewenste effecten oplevert, moet het mogelijk zijn deze te wijzigen. De verhouding 70% wonen en 30% niet-wonen rechtvaardigt een kader dat optimaal kansen biedt aan een hoogwaardig woon- en leefmilieu in alle categorieën **(22)**.
- De Projectnota beschrijft dat er in de Zuidstrook kansen zijn om snel en in grote volumes woningbouw te ontwikkelen. Wellicht dat er binnen de kwalitatieve uitgangspunten grotere dichtheden kunnen worden bereikt dan nu het geval is. We ondersteunen de mogelijkheid dit verder te onderzoeken. **Maximalisering van gebouwmassa** in relatie tot daglicht, zonlicht, functionaliteit en skyline-overwegingen kan een meerwaarde hebben **(22)**.
- De plankaart is **te gedetailleerd en beperkend**, de flexibiliteit ontbreekt. Bovendien wijkt de plankaart af van de volumestudies aangegeven in hoofdstuk 3 varianten. De plankaart lijkt te zijn gebaseerd op een gedetailleerde massavorming. Dit past niet bij het kader stellende en flexibele karakter van de Projectnota. De nota zou indicatieve uitgangspunten moeten beschrijven die in verdere discussies met de belanghebbende partijen kunnen worden aangescherpt, ingevuld, of gewijzigd **(22)**.
- Het Hamerkwartier heeft deelgebieden met verschillende karakters, bereikbaarheid en ontwikkelmogelijkheden. De verhouding tussen wonen en niet-wonen zou hiervan afhankelijk gesteld moeten worden en is bovendien onderworpen aan aspecten van haalbaarheid. De relatie tussen wonen en werken heeft soms nadelige gevolgen voor kwaliteit, veiligheid en beleving en is erg afhankelijk van de types werkruimte en de daarmee samenhangende logistieke voorwaarden. **Flexibiliteit** is belangrijk in tijden van veranderlijke programmatische eisen **(22)**.
- Voor de **DRAKA plot** geeft de kaart het Bruto Uitgeefbaar Veld (BUV) aan, evenals hoogtes, gedetailleerde plotkaders en openbare ruimte. In gesprekken is te kennen gegeven dat deze gegevens niet beperkend dienen te zijn, maar dit wordt niet duidelijk uit de Projectnota. De gemeente heeft in de gesprekken met Prysmian en Hines/Provast voor de DRAKA plot een ontwikkelvolume van 150.000 m<sup>2</sup> voorgesteld. Dit is niet mogelijk binnen de restricties van de kaart. Het ontwikkelveld A3 ligt op zowel de plot van grondeigenaar Eigen Haard als Prysmian. Dit veld zou in tweeën kunnen worden geknipt door middel van een oostwest-verbinding, met elk een eigen FSI. Binnen de DRAKA plot levert de positie en het behoud van het lab-gebouw beperkingen op voor de stedenbouwkundige structuur, terwijl de waarde van het gebouw zelf zeer beperkt is. Wij vinden het essentieel dat er ruimte is voor alternatieve oplossingen zoals reeds voorgesteld in onze gezamenlijke overleggen **(20)**.

- Vooruitlopende op de gemeentelijk investerings- en aanverwante besluiten aangaande het Hamerkwartier is de indiener van deze inspraakreactie van mening, dat de kader stellende uitgangspunten op essentiële onderwerpen als wonen- en doelgroepen; parkeerfaciliteiten en stedenbouwkundige ontwikkelkader, nu reeds **botst met de ontwikkelbereidheid** van erfpachtnemers en grondeigenaren. Nauwkeurige lezing van de Projectnota geeft eerder aanleiding om te menen dat het streven is de 'individuele plotuitwerking' van de erfpachtnemers en grondeigenaren te beperken dan deze voldoende flexibiliteit te geven (17).
- De percelen op de **Johan van Hasseltweg 2 t/m 32** zijn op de kaart met het stedenbouwkundig ontwikkelkader aangewezen als 'uit te werken'. In de Nota is echter niet nader toegelicht wat hieronder moet worden verstaan of is beoogd. Graag vernemen cliënten wat de gevolgen zijn van de aanduiding 'uit te werken' en wat hieronder moet worden verstaan. Op de kaart van het concept openbare ruimte zijn de percelen J.H van Hasseltweg 2 t/m 32 weergegeven als groen. Tevens ligt de locatie binnen de begrenzing 'zoekgebied aanlanding brug'. Kennelijk overweegt het college de mogelijkheid om de locatie weg te bestemmen. Implementatie van deze maatregelen en wijzigingen betekenen een aanzienlijke ingreep op de omgeving rondom en op bovengenoemde kavels. De Nota brengt daarom voor cliënten veel onduidelijkheid en rechtsonzekerheid met zich mee. Meer in het bijzonder is voor cliënten niet duidelijk wat de effecten van de Nota zijn op de normale bedrijfsvoering en de bedrijfsactiviteiten zoals die plaatsvinden op de deze locatie en de ontsluiting en bereikbaarheid van deze locatie en door de cliënten te lijden schade. Graag vernemen cliënten hierop een nadere toelichting en vernemen zij wat precies de plannen zijn van het college voor deze locatie, en wat de gevolgen van de Nota voor deze locatie zijn. Indien en voor zover beoogd is deze locatie weg te bestemmen, maken cliënten daartegen bezwaar (14).

#### ANTWOORDEN:

- **Voorbeelden en vergelijkingen zijn vooral ruimtelijk bedoeld.** Een referentie past nooit 1:1 op het Hamerkwartier. Met de referentie wilden we aantonen dat industriële transformaties eerder zijn gedaan, in binnen- en buitenland. Uiteraard zijn er gebiedseigen kenmerken en kwaliteiten, is de maat van New York een andere dan Amsterdam en neemt de gemeente meer regie dan in een situatie als New York normaal zou zijn.
- Een **ontwikkelveld** is een ontwikkel eenheid. Zoals aangegeven in de ovale aanduidingen in de velden. Ieder veld heeft een eigen nummer gekregen waarbinnen specifieke regels en mogelijkheden gelden. Iedere ontwikkel eenheid is omgeven door openbare ruimte en heeft een zelfstandig karakter van een blok. Een ontwikkelveld kan meerdere kavels en kaveleigenaren beslaan. Dan is samenwerking en verdeling van programma tussen eigenaren gewenst.
- Het is een politieke wens om functies te mixen, dit staat verwoord in de Structuurvisie 2040. In de volgende ontwikkelfase onderzoeken we hoe we eventuele nadelige invloeden van een **functiemix wonen en werken** kunnen beperken. We kijken dan:
  - welke type bedrijven en milieucategorieën in te passen zijn;
  - naar voorwaarden waaraan de openbare ruimte moet voldoen om deze bedrijven te kunnen laten functioneren;
  - hoe we bereikbaarheid kunnen borgen;
  - welke innovatieve oplossingen mogelijk zijn om logistieke bedrijven een plek te geven, bijvoorbeeld transport buiten de spits en alternatieve manieren van vervoer van goederen, bijvoorbeeld over water.
- Kwaliteit van wonen en de veiligheid die **woonmilieus** nodig hebben, moeten we garanderen. In het Hamerkwartier zijn autoluwe delen voorzien, maar verblijfskwaliteit op daken is bijvoorbeeld ook mogelijk.
- De **stedenbouwkundige structuur** passen we aan op de functiemix. Het raamwerk openbare ruimte spitsen we toe op dubbel gebruik. Voor het maken van extra openbare ruimte, voor het laten

ontstaan van extra adressen en mogelijkheden voor bereikbaarheid, zal de gemeente met kaveleigenaren en erfpachters afspraken maken.

- **Uitgangspunten openbare ruimte** formuleren we in de Investeringsnota. Kwaliteit is daarbij leidend. Bijvoorbeeld wat betreft klimaat op straat, schaduw, daglicht en doorzichten naar het IJ. De hoogte- en hoogbouwregels zijn hier een gevolg van. Om die reden hebben we niet gekozen om qua dichtheid en volume nog verder omhoog te gaan.
- Alternatieve oplossingen behoren tot de mogelijkheden, mits partijen kunnen aantonen dat ze met dezelfde uitgangspunten, dezelfde kwaliteit kunnen halen.
- Omdat er veel onduidelijkheid was over de **kaart met stedenbouwkundige randvoorwaarden** hebben we op pagina 1 van de Projectnota een begeleidende tekst opgenomen en hebben we de kaart aangepast. We hopen dat dit duidelijk maakt wat we in het vervolgproces van partijen en initiatiefnemers verwachten.
- In de Projectnota hebben we vaste **stratenpatronen** aangeduid. Hierbinnen hebben we aangegeven welke straten nog kunnen wijzigen en daarmee dus ook de blokmaat. In zowel noord-zuid als oost-west richting zijn er straten die nog geen vaste positie hebben.
- Het programma van 150.000 m<sup>2</sup> op de **kavel van Draka** is mogelijk binnen de omschreven FSI (Floor Space Index) en ontwikkelkaders. Indien er een straat komt te vervallen, kan deze ruimte ten goede komen van ontwikkelruimte. Het is aan de ontwikkelende partij om aan te tonen dat een plan voldoet aan de omschreven kwaliteiten en uitgangspunten, fysiek en programmatisch. Aanvullende uitgangspunten (als beeldkwaliteit) zullen we in 2018 nader formuleren.
- Individuele plotuitwerkingen zijn mogelijk, mits de eigenaren op het ontwikkelveld samen de programmadoelen voor 1/3 werken 2/3 wonen halen en men er onderling uitkomt wat betreft de verdeling van de woningmarkt. **Samenwerking** op verschillende onderdelen is waardevol vanwege mogelijke efficiency op plotniveau die zonder samenwerking niet mogelijk is.
- Transformatie is op **vrijwillige basis**. De gemeente zorgt alleen voor een verruiming van de ontwikkelmogelijkheden en de kans om te transformeren. Bij transformatie komen partijen en de gemeente eisen en condities overeen waaronder transformatie mag plaatsvinden. De gemeente zet zich in voor niet-rendabele en maatschappelijke functies die onder de druk van de markt normaliter niet tot stand zouden komen of in stand zouden kunnen blijven. Dit geldt ook voor werkfuncties en middeldure en sociale huur.
- Met 'uit te werken' bedoelen we dat we hier in de komende fase nader ontwerpend onderzoek naar doen. In de Projectnota agenderen we stedenbouwkundige uitgangspunten en vervolgonderzoeken. Voor de Johan van Hasseltstrip zijn er nog verschillende ruimtelijke varianten; één waarbij de huidige bebouwing gehandhaafd blijft, één waarbij een gewijzigde bebouwing mogelijk is en één waarbij het oude kanaalprofiel geheel vrijkomt ten behoeve van openbare ruimte en ruimtelijke kwaliteit. Op sommige punten is de Projectnota heel concreet, maar mede omdat het hier om een mogelijk ingrijpende maatregel gaat, dienen we deze nog **nadrukkelijker te onderzoeken**, ook op de gehele schaal van de Johan van Hasseltweg. Dit hebben we aangepast en explicieter opgenomen in de kaart stedenbouwkundig ontwikkelkader van de Projectnota. We zullen de belangen van ondernemers zorgvuldig afwegen tegen de ruimtelijk-kwalitatieve belangen. In het ontwikkelen van de Investeringsnota komt er meer duidelijkheid over de toekomst van de bebouwing.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- We nemen in de Projectnota een begeleidende tekst op bij de kaart stedenbouwkundig ontwikkelkader. We hebben de kaart ook ter verduidelijking aangepast. Hiermee komen we tegemoet aan de verzoeken van de ontwikkelpartijen om zo meer flexibiliteit te bieden aan straten(patronen) en blokmatten. Het wegnemen van een straat is alleen op de kavels aan het IJ tussen Motorkanaal en GVB pontveerhaven, een optie. Met deze aanpassing hopen we meer duidelijkheid te scheppen in wat we in het vervolgproces van partijen en initiatiefnemers verwachten.

## 2.4.1 Bouwblokken, Floor Space Index (FSI) en torenposities

### REACTIES:

- Om FSI te kunnen gebruiken voor een vergelijking tussen dichtheden is het belangrijk te weten hoe gemiddelden worden vastgesteld en dat **niet met twee maten gemeten** wordt. De Projectnota beschrijft bijvoorbeeld dat het totale programmaprogrammavolume 780.000 m<sup>2</sup> bvo bedraagt bij een FSI van 3,7. Het plangebied betreft ca. 47,1 ha, waarvan 8 ha water. Wanneer het resterende gedeelte land ad 39 ha (391.000 m<sup>2</sup>) wordt vermenigvuldigd met een FSI van 3,7 leidt dit tot een programmaprogrammavolume van 1.443.000 m<sup>2</sup> bvo en niet 780.000 m<sup>2</sup> bvo. De hoogtebeperking van 20 meter voor grote delen van het Hamerkwartier (met doorgaans een plint van 8 meter hoog) heeft grote gevolgen voor de flexibiliteit van de massavorming en de kans om tot een hoge kwaliteit en dichtheid te komen. Wij zijn van mening dat alternatieve scenario's toepasbaar zouden moeten zijn. De beleving van het straatbeeld heeft verschillende aspecten, waaronder de breedte van de straat, de oriëntatie m.b.t. daglicht, zonlicht en uitzicht, de lengte van de bouwblokken, de functies en openingstijden van aanliggende voorzieningen en woon- en werkruimtes en de behandeling van de gevels. De absolute hoogte van de aanliggende bebouwing zou moeten worden gezien als onderdeel van de complete context, niet als een voldongen feit bij de start van de ontwikkeling (22).
- Op pagina 51 wordt gesproken over '**breed gedragen' gemiddelde FSI** van 3,8. Door wie en hoe wordt dit breed gedragen? Op diverse locaties wordt namelijk ook een hogere FSI toegestaan, hoe is dit uiteindelijk bepaald per locatie? Daarnaast wordt gesproken over een verdeling van de FSI over verschillende kavels, hoe denkt men dit te organiseren, c.q. te bepalen bij verschillende eigenaren (23).
- De keuze om geen gesloten bouwblok te maken, sluit goed aan bij de karakteristiek van het gebied. Deze keuze ondersteunen wij dan ook. Ook zijn wij het eens met de opmerking dat de situering van de torens zodanig moet zijn, dat de windhinder in de straten geminimaliseerd wordt. De gewenste getrapte opbouw vanaf de straat, is met de voorgestelde blokmaat niet overal mogelijk. Dit laten de schema's van **het Hamerblok** ook zien, de torens staan bij voorkeur op de rand om nog een klein lager deel/binnenterrein mogelijk te maken. Wat ons betreft, is de maximale footprint van 500m<sup>2</sup> wat aan de kleine kant; voor een courante en op een efficiënte wijze te realiseren toren, ligt een footprint van 600 m<sup>2</sup> meer voor de hand. En ook met deze iets ruimere footprint, blijft de doelstelling van relatief slanke torens gehandhaafd. Wij verzoeken u dit in de Projectnota aan te passen. Inzoomend op kavelniveau, willen wij dat er meer breedte mogelijk is in het blokje op het parkeerterrein van de Jumbo. Op basis van de huidige plankaart, is de kavel te smal en biedt alleen ruimte voor een solitaire toren. De projectnota dient op dit punt aangepast te worden (10).
- **Voetprint toren 500m<sup>2</sup>** is aan de krappe kant, hier moet — om tot goede indelingen te komen — flexibiliteit in worden gebouwd (23).
- Het aanhouden van een **hoogte van 8 meter voor de gehele plint** is onnodig beperkend. Deze restrictie zou niet moeten gelden voor de woonbestemming. Bij de bedrijfsbebouwing zou deze keuze afhankelijk moeten worden gemaakt van de verschillende types werkruimte. Een plint van 8 meter hoog is slechts voor een klein percentage van bedrijfstypen wenselijk. Door een diverse mix in aanbod en verschijningsvorm wordt een leefbare en levendige oplossing gecreëerd. Een constante hoogte van 8 meter kan als een overweldigende straatwand worden ervaren bij deze grote bouwblokken. Het moet mogelijk blijven de ruimtelijke kwaliteit van de werk/woonstraten ook voor bewoners op de verschillende momenten van de dag, aantrekkelijk en vriendelijk te houden. De bestaande bebouwing in het gebied toont een grote afwisseling aan verschillende hoogtes en lengtes die de stedelijkheid en functionaliteit van het straatbeeld zeker ten goede komen. De doorsneden van de blokken in de Projectnota zijn piramidevormig. Dit heeft als nadeel dat binnenin de blokken in verhouding veel donkere ruimte gecreëerd wordt, die niet voor wonen en de meeste vormen van werken en voorzieningen gebruikt kan worden. Stapelen van functies heeft ook

gevolgen voor draagconstructies, circulatie en bouwkosten. Dit heeft tevens consequenties voor de mogelijkheden van gefaseerd bouwen. Aansluiting op de bestaande context kan niet de enige reden zijn om dit te doen. Het is een vrij complexe manier van gebouwen stapelen en een meer flexibelere manier kan een vergelijkbaar resultaat opleveren **(20)**.

- In de Projectnota wordt gewag gemaakt van het opstellen van een 'menukaart' door de gemeente, waarin de mogelijkheden voor ontwikkeling precies worden omschreven: waar wonen en waar werken, hoe hoog, de verhoudingen van sociaal- vrije sector. Toch heeft de invulling van het Hamerkwartier op de kaart voor het '**stedenbouwkundig ontwikkelkader**' tot de nodige zorgen/vragen/verwondering bij de diverse private partijen geleid en meer in het bijzonder voor die partijen die hun kavels in de noordelijke strook hebben liggen. Op de vragen hoe vrijblijvend of hoe 'willekeurig' de invulling is geweest van de FSI en hoogbouw, kon de gemeente tijdens de diverse inspraakavonden en tijdens individuele gesprekken, geen bevredigend antwoord geven. Hooguit werd het conceptuele karakter van de Projectnota benadrukt. Maar waarop is de verhouding bebouwd vloeroppervlak en oppervlakte van het terrein gebaseerd (FSI)? Hoe zijn de voorkeursplekken hoogbouw en de maximale hoogte van deze hoogbouw bepaald? Waarom krijgen kleine percelen soms een grotere FSI toebedeeld dan percelen met groter oppervlakte? **(17)**.
- In het veld gelegen tussen Meeuwenlaan/Spijkerkade/Motorkade/Gedempt Hamerkanaal zijn twee maatvoeringstabellen opgenomen, voor E1 en voor E2. Uit het plaatje kan evenwel niet worden opgemaakt waar de begrenzing tussen E1 en E2 loopt. Graag de begrenzing verduidelijken. Op pagina 84 en 85 zijn de **kaders voor hoogteaccenten** gegeven waaronder maximale footprint van 500 m<sup>2</sup>, 50% uitzichtgarantie en 1.000 m<sup>2</sup> zelfstandige bedrijfsruimte. Hoe strikt worden deze kaders geïnterpreteerd? Gelet op de gewenste flexibiliteit en de verwachte organische ontwikkeling van het gebied, is het wenselijk de kaders op voorhand niet te fixeren, maar richtlijnen mee te geven. Op pagina 85 wordt benoemd dat een torenpositie een zelfstandige bedrijfsruimte van 1.000 m<sup>2</sup> met een vrije hoogte wordt verbonden. Hoe verhoudt zich dat tot een individuele kavelontwikkeling bij de met name kleinere kavels? Deze eis komt er immers op neer dat een torenpositie alleen kan worden gerealiseerd op een kavel met een minimale afmeting van 1.400 m<sup>2</sup> of 1.500 m<sup>2</sup> **(16)**.
- De **breedte van de bouwblokken** van 30-50 meter beperken de mogelijkheden voor een functionele en ruimtelijke invulling. Smalle blokken belemmeren de toetreding van zonlicht en daglicht. Blokken van 60-65 meter breed zijn veel flexibeler dan blokken van 30-50 meter breed. De daktuinen zullen op de slankere blokken meer versnipperd en beschaduwde zijn dan op bredere blokken. Als er meer flexibiliteit is voor de plaatsing van massa's binnen de afmetingen van elk blok creëert dat mogelijkheden voor het ontwerpen van kwalitatief betere woningen en werkruimtes. Met een betere oriëntatie, meer daglicht, meer zonlicht en een groter uitzicht (op het IJ). De plaatsing van torens op een slanker blok, zeker als deze in het midden staan, vormt een zeer grote belemmering. Aanpassing van massavorming zou binnen de kaders van de Projectnota mogelijk moeten blijven **(20)**.
- Doorsnede voorraad in conflict met wonen en bedrijven. Geen daglicht en ventilatiegevel. Geheel opgesloten bedrijven, gestapeld door wonen en kleine m<sup>2</sup> woningen voor gezinnen. **Niet strooien met torens** - doe ze op een rij loodrecht op de oever **(35)**.

#### ANTWOORDEN:

- De **Floor Space Index (FSI)** is berekend op kavelniveau en verdeeld over ontwikkelvelden en is gebaseerd op maatwerk, wat deze transformatie is. De FSI is een resultante van kwalitatieve uitgangspunten, bijvoorbeeld het behoud van bestaande gebouwen, bouwhoogtes en hoogbouwregels. De FSI is niet een doel op zich.
- Met **breed gedragen** bedoelen we dat er afstemming is geweest tussen verschillende disciplines, gemeentelijke opdrachtgevers en betrokken wethouders. Daarnaast hebben we verschillende modellen getoond tijdens het participatietraject en werd er over het algemeen positief gereageerd op de voorkeursvariant.

- De bestuurlijke opdracht om een hoogstedelijk, gemengd stuk stad te maken, hebben we vertaald in deze **dichtheden**. We hebben extremere varianten onderzocht en getoond op de eerste participatieavond in januari 2017. De keuze voor lichtere bebouwing en lagere dichtheid is tot stand gekomen vanuit kwalitatieve overwegingen. Lees ook de paragraaf over Bouwhoogte op pagina 20.
- We hebben de **kaart stedenbouwkundig ontwikkelkader** opgesteld na intensief onderzoek naar de maximale bouw mogelijkheden in dit gebied, wat op zichzelf onderdeel was van de opdracht voor deze fase. Maxima aan programma zijn vanuit kwalitatieve overwegingen tot stand gekomen, bijvoorbeeld bouw massa, mogelijkheden tot daglichttoetreding, het stadssilhouet en de woonkwaliteit van dit gebied in de toekomst.
- De positionering van de **hogere torens** tot 60 meter is gefixeerd en de positie ervan wordt bepaald door dit Projectplan overstijgende argumenten: structurerende lijnen in Noord en stedelijke havenkom (huidige GVB-pontveerhaven). In de komende fase ontwikkelen we nog uitvoerige onderbouwing voor de exacte positie van de hogere torens.
- Het mogelijk maken van **torens** heeft een kwalitatief argument. In plaats van hoog opgetrokken gesloten bouwblokken, werken we met pandsgewijze invulling van de straatwand bij laagbouw, met aan de straat 50/50 wonen/werken. Daarbovenop komen torenaccenten die lichttoetreding en uitzicht op het IJ bieden en dit vanuit de straten gezien niet blokkeren. Daarnaast levert hoogbouw voor bewoners uitzicht op en licht in de woning. Deze ambities waarborgen we door een overzichtelijke set spelregels voor positionering van torens.
- Een belangrijke ambitie voor deze transformatie is het handhaven en voortzetten van het **bedrijfsklimaat**. De gemeente zet zich nadrukkelijk in voor kwetsbare functies die bescherming nodig hebben. Mede daarom stellen we als programmatische eis bij het maken van een woontoren, dat er naast hoogrenderend vastgoed, ook minder goed renderend vastgoed gebouwd wordt. We vermijden bewust vrijblijvende oplossingen en bieden concrete oplossingen. Torenposities op kleinere kavels in de Noordstrook (kleiner dan 1.500 m<sup>2</sup>) zijn alleen mogelijk als men samenwerkt met aangrenzende eigenaren van het ontwikkelveld, zodat er ook een bedrijfshal komt.
- We hebben gekozen voor woningen in **torens** om op de begane grond ruimte vrij te houden voor bedrijvigheid.
- Tot 30 meter hoogte kan er breder en dikker gebouwd worden. Tussen **30 en 60 meter** verwachten we ranke torens van 500 m<sup>2</sup> en een bouwdiepte van maximaal 20x25 meter, met de korte kant op het IJ. De hoogbouw verjongt. Deze maten moeten ervoor zorgen dat de slagschaduw op straat en de onderliggende bebouwing beperkt blijft en dat het silhouet van Noord luchtig blijft.
- In het traject van de investeringsnota zullen wij onderzoeken of een **bouwmaat** van 600 m<sup>2</sup> te motiveren is.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven *geen* aanleiding tot het aanpassen van de Projectnota.

## 2.4.2 Bedrijfsgebouwen (mix wonen en werken)

#### REACTIES:

- In totaal is de gewenste mix 1/3 werken en 2/3 wonen. Op het niveau van het hele Hamerkwartier is dit een ambitie die bijdraagt aan de totstandkoming van een levendige stadswijk. Op bouwveldniveau zien wij graag een wat **minder strikte vastlegging van de mix tussen wonen en werken**. Er zou ruimte moeten zijn voor uitwisseling tussen diverse bouwvelden. Concreet voor de positie van Eigen Haard, strips A1 en A2, is er in A1 door de aanwezigheid van de Kromhouthal en aanliggende hallen, al sprake van een aanzienlijk programma aan werken en derhalve een relatief



beperkt programma aan wonen. Het ligt voor de hand om dan in bouwveld Az juist meer nadruk op wonen te leggen. Wij wensen aanpassing van de nota op dit punt **(10)**.

- Het is wenselijk dat er levendige straten ontstaan in het gebied, zowel overdag als 's avonds. De mix van woongebouwen en werkgebouwen is daarvoor een goed middel. Voor de corporatie is het aantrekkelijk als DAEB<sup>1</sup> en niet-DAEB naast elkaar in aparte gebouwen en niet in hetzelfde gebouw worden gerealiseerd. Ook voor de flexibiliteit en het eigendom is dat aantrekkelijk. **De werkgebouwen zijn nu nogal dwingend voorgeschreven: 8 meter vrije hoogte of zelfs maximale hoogte, footprint 1.000 m<sup>2</sup>, totaal volume 1.500 m<sup>2</sup>.** We gaan er vanuit dat het gebruik veel meer divers zal zijn, waarbij stapeling geen probleem is. Hogere werkgebouwen, andere plintheogte en andere volumes zijn zeer wenselijk om een gevarieerd gebied met divers aanbod te creëren **(10)**.
- De voorwaarden die in het plan geschapen worden voor een levendige en aangename openbare ruimte. Wat dit punt betreft zal de opbouw van elementen van een standaardkavel zoals als uitgangspunt is genomen, tot gevolg hebben dat overwegend op hogere verdiepingen gewoond wordt met als gevolg dat de **straten gedomineerd worden door bedrijfsfuncties**, wat een levendige openbare ruimte niet ten goede komt. Door het meer concentreren van de torens op strategische plekken wordt elders sterkere menging op blokniveau met een levendiger straatbeeld mogelijk. Bovendien ontstaat daarmee een minder rommelig stedenbouwkundig beeld **(42)**.

#### ANTWOORDEN:

- De mix van wonen en werken levert niet alleen een spannend maar ook een vitaal stuk stad op. Bedrijven, hun potentiële afzetmarkt en mogelijke werknemers bevinden zich **dicht bij elkaar**.
- De **getrapte opbouw** moet zorgen voor voldoende licht en zicht op het IJ vanuit de straten. Binnen de getrapte opbouw moet lucht gemaakt worden voor voldoende daglichttoetreding van woningen. Daar zijn in Nederland normen voor vastgelegd.
- Een belangrijke ambitie voor deze transformatie is het handhaven en voortzetten van het bedrijfsklimaat. Momenteel zijn er in het Hamerkwartier klassieke bedrijven naast creatieve maakindustrie. Bijvoorbeeld bedrijven die op locatie kleinschalig fabriceren, maar ook een kantoor hebben met showroom. Het gebied ontleent zijn karakter aan dit type bedrijven die ook goed mengbaar zijn met woningen. Het zijn rendabele, goed functionerende bedrijfstypen. De gemeente zet zich nadrukkelijk in om dergelijke functies in Amsterdam te behouden. Bepaalde bedrijfstypen vereisen vrije vloerhoogtes en bedrijfsgebouwen die los staan van het bouwritme van woningbouw. Woningbouw moet dus niet maatgevend worden voor de bedrijfsruimtes. Het inzetten op **losse bedrijfsgebouwen met vrije vloerhoogtes** levert als extra resultaat op dat er binnen deze maten veel flexibiliteit ontstaat voor allerlei typen bedrijven. Zo kunnen er tussenvloeren gemaakt worden, maar kunnen de ruime hallen ook gebruikt worden voor opslag en fabricage. De waarde van een hal zit ook in de flexibiliteit. We verwachten dat een hal over vijftien jaar nog steeds zijn waarde bewijst doordat hij kan worden veranderd voor nieuw gebruik.
- Met **Eigen Haard** biedt het maken van een anterieure overeenkomst een uitkomst. Hierin kunnen we afwijkende afspraken opnemen, vanwege de bijzondere positie van erfgoed op hun kavel. In de volgende fase werken we samen aan een stedenbouwkundig plan en gebiedsvisie.
- Op bouwvelddniveau geldende **regels**:
  - 1/3 en 2/3 regel programma;
  - programma kantoor, bedrijfshallen;
  - acht meter hoge loodsen met daktuinen bij torenposities;
  - 50/50 woon-werkverdeling plint.
- Wonen en bedrijfsruimten worden in **aparte ruimtes** van elkaar gescheiden. Hierdoor houdt bedrijvigheid flexibiliteit en wordt het bouwstramien niet gedicteerd door plattegronden en

---

<sup>1</sup> Diensten van Algemeen Economisch Belang

patronen voor woningbouw. Bijkomend voordeel is dat dus ook verschillende partijen en initiatiefnemers wonen en werken kunnen realiseren en dat men werkgebouwen en woongebouwen onafhankelijk van elkaar kan blijven veranderen. Acht meter hoogte biedt juist veel flexibiliteit doordat men hier ook tussenvloeren kan maken.

- Bedrijven komen per definitie niet opgesloten te liggen. De voorkeursverkaveling gaat uit van een maximale maat van zestig meter brede strips, waardoor er voor gebouwen een rug-aan-rug situering ontstaat. Hierdoor krijgen bedrijven maar ook woongebouwen altijd een **voorkant aan de straat**. De exacte condities voor de openbare ruimte werken we nog uit. We maken daarbij een afweging in type bedrijven en de mate waarin de auto altijd overal moet kunnen komen.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven *geen* aanleiding tot het aanpassen van de Projectnota.

### 2.4.3 Welstand

#### REACTIE:

- In de Projectnota wordt niet gesproken over een mogelijke welstandsnota of beeldkwaliteitsplan. Wordt deze voor het gebied opgesteld? Zo ja, wanneer is deze gereed? Indien deze er niet komt, wat worden dan de **uitgangspunten t.a.v. welstand?** (23)

#### ANTWOORD:

- We stellen vanaf medio 2018 een **Beeldkwaliteitsplan** op als onderdeel van de Investeringsnota.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerking geeft *geen* aanleiding tot het aanpassen van de Projectnota.

### 2.4.4 Kabels & leidingen

#### REACTIE:

- Op pagina 34 staat dat **trafo's** zoveel mogelijk in pandig moeten worden gerealiseerd. Cliënten vragen zich af of hier geen efficiëntere alternatieven voorhanden zijn: bijvoorbeeld de realisering van een gebiedsbrede voorziening in plaats van een voorziening op plot- of veldniveau (16).

#### ANTWOORD:

- We beamen het alternatief van **gezamenlijke trafovoorzieningen** per ontwikkelveld.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- We nemen het alternatief van gezamenlijke trafovoorzieningen per ontwikkelveld op in de Projectnota.

## 2.4.5 Bouwhoogte

### REACTIES:

- Nakoming van de toezeggingen dat **ons uitzicht** niet zou worden aangetast. Door het schrappen van de enorme toren vlak voor ons complex (8).
- De bouwhoogte is wat ons betreft nu wel erg strikt vastgelegd, zowel voor wat betreft de torens als ten aanzien van de wanden. Hierdoor dreigt een wat eenduidig beeld te ontstaan; **meer diversiteit in bouwhoogten** en een ruimere mate van flexibiliteit, dragen naar onze inzichten meer bij aan het nagestreefde gevarieerde beeld. Wij verzoeken u dit in de projectnota aan te passen. De zoeklocatie voor de hoge torens is nu geconcentreerd rondom het Johan van Hasseltkanaal. Wij vragen u de locatie waar de brug over het IJ aanlandt als zoeklocatie voor een hoogteaccent toe te voegen, om zo de plek waar Noord en het centrumgebied van Amsterdam samenkomen te accentueren (10).
- Waar wij echter minder blij mee zijn, of ronduit tegen zijn, is de ambitie om voor hoogstedelijke hoogbouw te gaan in plaats van **stedelijke hoogbouw**. Deze wijk heeft de laatste jaren een sterke en belangrijke identiteit opgebouwd die voor Amsterdam in zijn geheel belangrijk is. Ondergetekenden zijn ervan overtuigd dat hoogstedelijke hoogbouw deze identiteit in sterke mate, zij het niet volledig, zal doen laten verdwijnen (18).
- De posities van de gefixeerde accenten van 60 meter hoog hebben een sterke relatie met zonlicht, daglicht, uitzicht en wind en zullen aan de hand van verdere studies bepaald moeten worden. In de Projectnota wordt gesproken over torens tot 140 meter hoog en dit zou bekeken moeten worden, ook met betrekking tot de skyline. Torens van 45 meter en 60 meter hoog op een basis van 20 meter of 30 meter hoog kunnen als "stomp" worden ervaren. De mogelijkheid hogere torens te kunnen maken wordt genoemd, maar duidelijkheid hierover is erg belangrijk voor het grotere gebied. Tevens zou je een flexibelere relatie verwachten voor de bepaling van de footprint van torens van verschillende hoogte. Slankheid is een proportionele relatie. De voorgestelde plaatsing van **hoogbouwelementen** is erg sterk vastgelegd, vooral op de smallere plots. Dit belemmert de bruikbaarheid van de gebouwmassa rond de torens. Hier is meer flexibiliteit noodzakelijk. Een maximale footprint van 500m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte voor de woontorens vinden wij te klein. Dit is niet optimaal, onrendabel en oneconomisch (20).
- De aanduiding van bouwhoogtes en daarbij behorende specifieke posities van de hoogbouw houdt te weinig rekening met de **relatie tussen laagbouw- en hoogbouwelementen**, hun uiteindelijke functie, circulatie en de plaatsing van draagconstructies (22).
- Graag ontvangen wij een toelichting hoe men is gekomen tot bepaalde hoogte-elementen van 60 meter op bepaalde kavels. Ondanks dat er wordt gesuggereerd dat de kaart slechts een voorbeeld kan zijn van de uitwerking, hebben wij begrepen inmiddels dat juist de **positie van de hoogte-elementen van 60 meter** wel al vast zouden staan (23).
- Aan de Hamerstraat is de maximale bouwhoogte 20m, aan de **Schaafstraat is de maximale bouwhoogte 15m**. T.b.v. een gevarieerd beeld is het noodzakelijk hier op niveau van de woongebouwen meer hoogte toe te staan (ca. 30m). Het spiegelen van de hoogte van een gebouw aan de profielbreedte is wat dogmatisch (23).
- Op de **locatie naast Hamerstraat 20**, waar nu nog het tankstation is gelegen, is conform de kaart een nieuwbouw mogelijk tot 45 meter over de gehele kavel. Hiermee zal ons pand, Hamerstraat 20, ernstig worden belemmert t.a.v. daglicht-toetreding. Daaruit blijkt ook al dat de toewijzing op deze locatie met 'cultuurhistorisch karakter' en het huidige bestemmingsplan te conserveren niet van toepassing kunnen zijn. Dit graag aanpassen (23).
- Probeer ervoor te zorgen dat de hoogste bebouwing aan het IJ **geen muur** gaat vormen tussen land en water (46).

- Als bewoner van Albatrospad 13 wil ik geen hoogbouw vlak voor mijn raam. Het is onduidelijk hoe hoog die torens mogen / zullen worden. Volgens het beleid mag de hoogte 60 meter zijn, maar in de tekst gaat het over torens tot 140 meter! P.1: Volgens de Structuurvisie is langs de Noordelijke IJ-oever in de tweede linie hoogbouw tot 60 meter mogelijk . P.59: Hier is sprake van torens van 140 meter! P.83: Zie ik een tekening met torens van 70 meter hoog . P.85: Gaat het over torens van 85 meter hoogte. P.100: In het Investeringsbesluit wordt nader uitgewerkt locatie en effect van de geplande hoogbouw, P.101: Er is een **nieuw hoogbouw beleid** in ontwikkeling. Wat is daar de planning van? Kan het projectbesluit Hamerkwartier daarop vooruit lopen? **(51)**
- Ik vind dat er nergens richting de kade hoger gebouwd zou mogen worden dan **3 verdiepingen** hoog **(53)**.
- **Te veel hoogbouw.** Moppen hoogbouw te losjes en te willekeurig per project gespreid langs het IJ **(64)**.
- Ik zou **liever geen hoogbouw** zien. En al helemaal niet op de rand bij het Vogeldorp / Johan van Hasseltweg. Ik zit graag in de zon in de voortuin. Vele burens zitten in de voortuin. Met hoogbouw zal dit misschien niet meer mogelijk zijn **(65)**.
- Groot deel van het volkstuinencomplex komt in de schaduw van drie woontorens, waardoor bestaande functie ernstig bedreigd wordt. Graag die **torens verlagen** **(26)**.
- Bij hoogbouw is het van belang dat de **onderste laag nooit hoger is dan 7x de menselijke maat** **(27)**.
- Toch veel hoogbouw **waar laten we al die auto's** **(39)**.
- Op pagina 85 wordt voorgeschreven dat **minimaal 50% uitzicht** wordt gegarandeerd. Kan deze spelregel nader worden toegelicht? Hoe verhoudt de maximale hoogte van de randen van de ontwikkelvelden zich tot de hoogte van de accenten? Moet dit in combinatie met pagina 85 worden gelezen waarin wordt benoemd dat alleen bij grote openbare ruimten en pockets parken accenten direct langs de openbare ruimte worden geplaatst? Wat wordt in die gevallen onder pockets en grote openbare ruimten verstaan? **(16)**
- Wat is het verschil tussen **gefixeerde en flexibele accenten**? Rondom beide typen accenten is een radius van 50m getekend? **(16)**

#### ANTWOORDEN:

- In de Projectnota en in de daarbij behorende kaart stedenbouwkundig ontwikkelkader hebben we uitgangspunten en richtlijnen voor de verdere ontwikkeling van het Hamerkwartier vastgelegd. Daarbij hebben we een **balans gevonden tussen kader stellen en flexibiliteit**; een balans tussen het borgen van samenhang en het mogelijk maken van een gevarieerd beeld. Dit is nodig voor een succesvolle en gedragen herontwikkeling van het Hamerkwartier. Het nemen van de regie hierin is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Dit kader kan anders, zoals enkelen bepleiten, maar is in onze overtuiging het meest optimale.
- Het **zoekgebied voor hoogbouwaccenten** tussen 60 en 140 meter is geconcentreerd rond de monding van het voormalig Johan van Hasseltkanaal en de huidige GVB pontveerhaven. Hier kent het IJ een verdraaiing en is het op haar breedst. Deze plek raakt aan de zoeklocatie van een hoogbouwaccent tot 140 meter in de structuurvisie en versterkt de landschappelijke kwaliteit van het IJ. Bij de toekomstige aanlanding van de Javabrug en bij het Motorkanaal zijn hoogbouwaccenten tot 60 meter voorzien. We hebben kortom een gemotiveerde keuze gemaakt in de hiërarchie van plekken op stedelijk niveau en de inzet en betekenis van hoogbouwaccenten hierin.
- Hoogbouwaccenten van 60 meter hebben een impact op stadsdeelniveau (Noord, Oost, het IJ). We zetten ze in binnen het plangebied waar ze **bijzondere plekken en lijnen** aan de Noordelijke IJ-oever markeren: het voormalig Johan van Hasseltkanaal, de GVB-pontveerhaven, het Motorkanaal, de aanlanding van de Javabrug en de knik in het Gedempt Hamerkanaal. Juist omdat deze accenten

vanuit grote delen van de stad zichtbaar zijn, luistert de exacte positionering nauw. Op basis van animaties hebben we de meest optimale locaties gekozen en gefixeerd.

- Eén van de motieven om torens in plaats van gesloten bouwblokken in te zetten, is variatie en kwaliteit in woningen. Onderdeel hiervan is, zeker op deze locatie, optimaal benutten van uitzicht. Daarom hebben we spelregels ontwikkeld die garanderen dat het **vrije uitzicht** vanuit woningen in torens, niet voor meer dan de helft van de uitzichthoek (in graden) belemmerd wordt door een nabijgelegen andere toren.
- **Gefixeerde accenten** (45 – 60 meter) hebben een impact op stadsdeelniveau. We hebben ze gefixeerd omdat ze om een precieze positionering vragen. Torens tot 45 meter hebben lokaal meer impact en zijn flexibeler te plaatsen, waarbij kwaliteiten op een lager schaalniveau bepalend zijn. Voor beide soorten hoogbouw hebben we een minimale onderlinge afstand bepaald om uitzicht en doorzicht te waarborgen en (tijdsduur van) schaduwwerking te beperken.
- Om ervoor te zorgen dat er geen muur aan het IJ komt tussen land en water, zullen we als gemeente regie moeten voeren op **positionering en dimensionering van torens**: ranke torens met een maximale footprint van 500 m<sup>2</sup>, haaks op het IJ, een minimale onderlinge afstand en terug liggend ten opzichte van de gevellijn in de straten naar het IJ.
- Op de randen van het Hamerkwartier die de overgang vormen naar de beschermde stadsgezichten Vogelbuurt en Vogeldorp en naar het volkstuincomplex, hebben we bewust gekozen voor een beperking van bouwhoogtes voor gevelwanden en torens. Mede door de breedte van de Meeuwenlaan en de Johan van Hasseltweg, is de **schaduwwerking** op de tuinen en woningen van deze buurten beperkt in omvang en tijdsduur, zo blijkt uit bezonningsstudies.
- De keuze voor een **hoogstedelijk** in plaats van stedelijk milieu is onderdeel van de bestuurlijke opdracht. Dit hoeft niet op gespannen voet te staan met behoud en, op onderdelen, versterking van de identiteit van het Hamerkwartier. Zie ook beantwoording onder het thema Identiteit.
- Torens worden tot 60 meter hoog. De verklaring bij de tekening over de **spelregels hoogbouw** met een maat tot 70 meter in de Projectnota, is niet correct en die passen we aan. Er zijn geen torens in de tekening van 85 meter hoog. Er is een zoekgebied voor torens tot 140 meter, rondom de monding van het voormalige Johan van Hasseltkanaal en de GVB pontveerhaven. In de volgende planfase onderzoeken we wenselijkheid en haalbaarheid. De volgende omgevingsvisie bevat nieuw hoogbouwbeleid. Het projectteam Hamerkwartier is er ten onrechte vanuit gegaan dat er al spoediger nieuw hoogbouwbeleid zou zijn. We passen de tekst van de Projectnota hierop aan.
- Met name bij hoogbouw is de inpassing van de **plint** (ruimtelijk en programmatisch) in het stedelijk weefsel essentieel. In het Hamerkwartier zijn plinten van bedrijfsgebouwen dubbel hoog en meten acht meter. Torens in de straten gericht op het IJ liggen terug ten opzichte van de voorgevel.
- Voor het Hamerkwartier gelden lage **parkeernormen**, overeenkomstig recent vastgesteld nieuw beleid (2017). We stellen voor om parkeerplekken deels ondergronds, deels in transformeerbare of demontabele gebouwen te maken. In de volgende planfase ontwikkelen we een mobiliteitsvisie waarin ook parkeren onderwerp van studie zal zijn.
- De toezeggingen dat het **uitzicht** niet zou worden aangetast, is ons onbekend.
- In de volgende planfase zullen **architectonische uitwerking** en stedenbouwkundige typologieën onderwerp van studie zijn.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- We passen de verklaring en de legenda bij de tekening over de spelregels hoogbouw, aan.
- In de volgende planfase onderzoeken we nader de wenselijkheid en haalbaarheid van de hoogbouwregels. Het projectteam Hamerkwartier is er ten onrechte vanuit gegaan dat er al spoediger nieuw hoogbouwbeleid zal worden ontwikkeld. We passen de tekst van de Projectnota hierop aan.

## 2.5 Wonen en doelgroepen

### REACTIES:

- De **ambitie** m.b.t. mix van de doelgroepen is naar onze mening uitstekend. Ondergetekenden zijn er alleen van overtuigd dat, gezien de fragmentatie van de eigendomsrechten van de gronden en het feit dat alleen marktpartijen betrokken zijn, alle aankomende ontwikkeling gemaximaliseerd zal worden en deze oorspronkelijke ambities achteraf **niet haalbaar** zullen blijken met een verdere gentrificatie van de stad als gevolg **(18)**.
- Wij nemen nota van het streven van de gemeente naar de volgende verdeling in woninggroottes: 30% klein (18-40m<sup>2</sup>), 45% middelgroot (40-65m<sup>2</sup>) en 25% groot (65+ m<sup>2</sup>) (metrages in grondoppervlak) alsmede het streven naar een gemiddelde woninggrootte van 77 m<sup>2</sup> bvo. De exacte invulling zal gezamenlijk moeten worden bepaald. **Flexibiliteit is gewenst (20)**.
- Terecht wordt in de nota afgeweken van het (algemene) gemeentelijke uitgangspunt van 40% sociale huur omdat de aanpalende buurten voor 77% uit sociale huurwoningen bestaan (p. 61). Wij zijn echter van mening dat het gekozen uitgangspunt voor de woningbouw van 30% sociale huurwoningen / 40% middel dure woningen (huur & koop) / 30% dure woningen (huur & koop) (p63) niet voldoende is om een betere balans van het woonprogramma in de omliggende wijken te bewerkstelligen. Om een juiste balans te krijgen in de woningvoorraad en het woon- en werkklimaat in de omliggende buurten daadwerkelijk te verbeteren, zouden de **percentages middel dure en dure woningen** naar onze mening verder moeten worden opgevoerd. Dit is ook van belang voor de doorstroming en voor de instandhouding van het voorzieningenniveau. Terecht wordt er in de nota op gewezen dat er op grond van specifieke omstandigheden, zoals het woningaanbod in de directe omgeving, de aard en de intensiteit van de verdichtingsopgave en de omvang van de financiële effecten op de grondexploitatie, afgeweken kan worden van de stedelijke uitgangspunten. Met andere woorden: er moet ruimte zijn voor maatwerk. Daarnaast ligt het gezien de locatie van het DRAKA-terrein direct aan het IJ, voor de hand om juist deze locatie te bestemmen voor de categorieën middel dure en dure woningen **(20)**.
- Het is goed te lezen dat sociale woningen ook door particuliere aanbieders kunnen worden ontwikkeld. Wat ons betreft geldt dit ook voor de daadwerkelijke verhuur, cq exploitatie: dit moet mogelijk zijn door particuliere partijen en/of commerciële partijen. Graag meer toelichting hoe gemeente bepaalt **wanneer 30-40-30** regel toegepast moet worden, met name in relatie tot 2.500m<sup>2</sup> oppervlak wat op pagina 63 terugkomt. Bovendien wordt aangegeven dat in de aangrenzende wijken veel sociale woningen aanwezig zijn, graag nader toelichting dat 30% sociaal in het gebied Hamerkwartier nog steeds aan de hoge kant is. In de kaart is een gebied aangeduid (oranje gestippelde lijn) waar een hoogte element van 60 tot 140 meter mogelijk is. Kan aangegeven worden om welke locatie dit exact gaat? En hoe de procedure t.a.v. de aanwijzing verloopt aangezien dit grenst aan onze ontwikkellocatie aan het Gedempt Hamerkanaal 34 t/m 50, hoek Schaafstraat 4 t/m 14? **(23)**
- De ontwikkeling van de panden aan gedempt Hamerkanaal en Schaafstraat hebben wij reeds met het projectteam besproken en kent straks een verhouding van circa 30% bedrijfsruimte en 70% wonen. Binnen ons woonprogramma is er nu rekening gehouden met 40% sociale huurwoningen (a €710,68 per maand, prijspeil 2017). Dit is dus 10% meer dan in de nota wordt gevraagd. We zijn voornemens om **muzikantenwoningen en zorgwoningen** aan te bieden, waarbij Midvast als verhuurder optreedt en andere partijen huurder worden van 2 gebouwonderdelen. Totaal ontstaan er circa 80 muzikantenappartementen (inclusief enkele oefenruimtes), hierbij wordt circa 75% verhuurd aan jongeren tot 23 jaar (vallend dus onder een laag huurniveau van rond de €410,-). De zorgwoningen zullen qua aantal circa 60 bedragen, met daarnaast algemene ruimtes zoals gezamenlijke woonkamer e.d. Beide partijen hebben deze aantallen appartementen nodig voor een haalbare exploitatie. Om dit sociale programma te realiseren zijn wij voornemens de middenhuur- en vrije sector huurwoningen te realiseren in een woontoren tot 60 meter. Op de locatie is nu, conform

de tekening 45 meter toegestaan. Wij gaan ervan uit dat medewerking wordt verleend aan een hoger gebouw en zeer gunstige erfpacht voorwaarden worden overeengekomen, anders is de ontwikkeling met deze functies niet haalbaar. Ook de extra investeringen t.a.v. de duurzaamheidseisen spelen hierin een belangrijke rol (23).

- **Meer sociale huurwoningen**, omdat daar in de toekomst een tekort van zal zijn (45).
- Probeer ervoor te zorgen dat er een goede verdeling komt tussen koop en huur voor middeldure en dure woningen (met **voldoende aanbod aan huurwoningen**) (46).
- **Minder dure huizen** in het Hamerkwartier. Er zijn al genoeg dure huizen in de stad, middeninkomens worden genoodzaakt de stad te verlaten (49).
- Amsterdam Noord gestoord. Dat is wat Amsterdam Noord maakt wat het is en dat is te gek. Door nu gelegenheid te bieden voor de **welgestelden** en het nieuwe Hamerkwartier daar op te richten, zal de diversiteit in Amsterdam Noord verdwijnen. Daarmee zal Amsterdam Noord ook een ander, voor ons veel minder fijn karakter krijgen. Er zijn echt wel problemen in Amsterdam Noord, criminaliteit, inbraken, en eerlijk gezegd zou ik het meer op prijs stellen dat er geld wordt gestoken om dat op te lossen (53).
- De doelgroep senioren wordt niet genoemd in de nota, deze groep wordt totaal onderbelicht in de doelgroepen, terwijl er vele in principe voor senioren geschikte woningen worden gebouwd in het Hamerkwartier, nl. gelijkvloerse woningen met lift. Voor deze senioren moeten woningen met en zonder zorg worden gerealiseerd in de woontorens, rondom het eveneens onderbelichte thema wonen met zorg. Er wordt ergens gesproken over een gezondheidscentrum, maar waar zijn de woonzorgzones gebleven die o zo nodig zijn voor de aantallen senioren (met en zonder zorg) waar we in de nabije toekomst mee te maken krijgen. Het argument dat u maar gewoon 10% minder sociale woningbouw neerzet in het Hamerkwartier, omdat er in de omliggende wijken al een zogenaamde overmaat van sociale woningbouw is, is flauwekul. We krijgen in de nabije toekomst te maken met een schreeuwend en absoluut te kort aan nul-tredenwoningen (met en zonder zorg, groep en individueel wonen). Het Hamerstraatgebied is de kans om ouderen een volwaardig aanbod te doen, de locatie t.o.v. nieuwe en bestaande voorzieningen is uitstekend, deze doelgroep draagt bij aan echte diversiteit van de buurt. Als uitgangspunt moet gelden: **levensloop bestendig bouwen**, voor een wooncarrière voor ouderen in de derde en vierde levensfase, juist uit de omliggende buurten. Levensloopbestendige plattegronden + woningen als uitgangspunt en aantallen kwantificeren op basis van de prognoses voor groei aantal 60- en 80-plussers in Amsterdam en in Noord (57).
- Iets **te veel nadruk op wonen** teveel nadruk op het hoge segment (64).
- Een mix van huur en koop is goed. Maar **liever meer koop**. Mijn ervaring met huur is dat mensen het toch eerder laten verpauperen en niet schoon houden. Overigens vind ik het aantal woningen veel te hoog. Liever minder en dan dus ook minder hoogbouw. Ik heb een woning gekocht in Noord omdat het hier relatief rustig is. Als er zoveel woningen bij komen, wordt het echt te druk (65).
- Goed over nagedacht (67).
- In verhouding wordt er vooral veel ingezet op het hogere segment en **weinig plek voor het middensegment** (69).
- Het aantal gewenste woningen in samenhang met de richtlijnen is te groot. De keuze voor **jongeren en tweeverdieners** lijkt me gezien het woonwerkgebied een juiste. Dus zet niet in op gezinnen. Dat betekent dat er een aantal voorzieningen geschrapt kunnen worden. De focus moet anders wonen werken 40-60 (72).
- Verbeterpunt is dat de koopwoning toegankelijk is voor mensen uit de buurt o.a. **gezinnen**. Deze huizen moeten betaalbaar zijn en buurtbewoners moeten voorrang krijgen i.p.v. marktwerking en gentrificatie. Gezinnen zorgen voor de balans in een buurt. Dit betekent dat er een diversiteit moet komen van zowel rijk als arm (77).



- Meer ruimte voor **eengezinswoningen**, zodat bewoners uit Vogelbuurt (kleine huizen) niet de buurt uit willen als er kinderen komen **(26)**.
- Er moeten meer ruime eengezinswoningen en ruimer woonoppervlakte. Nu zijn het **teveel kleine** en woningen voor alleenstaanden. Dat is jammer **(29)**.
- Wij wonen in de Vogelbuurt in een hele dure huurwoning. Helaas kunnen we door de marktwerking geen bestaande bouw kopen. Wij willen graag voorrang op een koopwoning, zodat wij ook echt van de woonvoorziening gebruik kunnen maken en **door kunnen stromen**. Houd rekening met starters en zorg a.u.b. voor een regeling zodat er een reële kans is voor gezinnen met een middeninkomen **(31) (32)**.
- Bewoners uit de omliggende buurten moeten de mogelijkheid krijgen om te kopen i.p.v. marktwerking. En daarbij nog meer bouwen voor de **middeninkomens**. Gemeente moet hierbij scherpe regels hanteren met private partijen. De Noordelingen moeten meer samengevoegd worden met het Hamerkwartier **(33)**.
- Wel **erg kleine woningen**, daardoor eenzijdige bevolking. Niet echt voor gezinnen. Ouderen kunnen gezonder in Vogeldorp blijven wonen. Voor mensen met een beperking is het af te raden **(34)**.
- Spijker in godsnaam de middenhuren tot in de eeuwigheid dicht. Anders kan je over 20-25 jaar weer gaan klagen over **gebrek aan middeldure woningen**, omdat dit soort huizen dan alsnog in de vrije sector terecht komen (als bewoner van Sumatrakade ben ik helaas een ervaringsdeskundige). De dure huur/koop zou je bij dit project weg kunnen laten gezien de huidige onbetaalbaarheid in de stad **(36)**.
- De Projectnota gaat uit van de realisatie van circa 6.700 woningen. Voor de woonruimteverdeling wordt afgeweken van de Woonagenda 2025. De Projectnota gaat namelijk uit van 30% sociaal, 40% middelduur en 30% duur. Dit is naar het oordeel van cliënten een goede ontwikkeling (mits deze 30% **sociaal verder niet wordt beperkt** door bijvoorbeeld minimale afmetingen etc., cliënten zouden graag zien dat er onder de liberalisatiegrens wordt verwacht dat product aan de creativiteit van de markt wordt overgelaten). De realisatie van woningbouw op basis van de uitgangspunten uit de Woonagenda 2025 zijn namelijk naar het oordeel van cliënten niet haalbaar. Dit vereiste heeft er reeds toe geleid dat cliënten voor één van hun percelen (Spijkerkade 17) inmiddels een aanvraag voor bedrijf/kantoor hebben ingediend en niet voor woningbouw (en dat terwijl cliënten al een akoestisch onderzoek hadden laten verrichten) **(16)**.
- In de Projectnota wordt in het midden gelaten of de **woonruimteverdeling** per perceel dient plaats te vinden of per ontwikkelveld wordt verspreid over het gebied. Kan daar al meer duidelijkheid over worden gegeven? **(16)**
- De verdeling van het woonprogramma is **voor een projectontwikkelaar onwerkbaar**. De 30% dure woningen, waarvan de helft een oppervlakte heeft van minder dan 60 m<sup>2</sup> is bij verre niet voldoende om de overige 70% te kunnen financieren, laat staan het kunnen ontwikkelen met een rendabel oogmerk. Daarnaast heeft het voorgestelde parkeerbeleid een negatieve invloed op de rendabele/verhuur van woningen. De opgegeven uitgangspunten geven geen mogelijkheden voor daadwerkelijk grote woningen met royaal oppervlak. Voorts dwingen de uitgangspunten de ontwikkelaars eerder om hun projecten te verkopen dan te verhuren, gegeven de initiële investeringskosten die gemaakt moeten worden **(17)**.

#### ANTWOORDEN:

- **Gemeentelijke regie op transformatie:**  
De gemeente heeft in het Hamerkwartier niet of nauwelijks grondpositie en de eigendomsverhoudingen zijn versnipperd. Toch zal de gemeente via publiek- en privaatrechtelijke middelen de regie op de transformatie in het gebied bewaken. We zullen alleen meewerken aan ontwikkelingen die buiten de mogelijkheden van het huidige bestemmingsplan vallen, als er aan de ambities van de gemeente voldaan wordt. In de fase van het Investeringsbesluit verkennen we

verder welke juridisch-planologische insteek het meest geëigend is voor de ontwikkelstrategie van het Hamerkwartier. Een optie is om, voorsortierend op de nieuwe Omgevingswet (verwachtte inwerkingtreding: 1-1-2021), geen gebiedsdekkend nieuw bestemmingsplan op te stellen. We maken een definitieve keuze bij de vaststelling van de Investeringsnota. Voorafgaand aan de nieuwe ontwikkeling, leggen we afspraken vast in anterieure overeenkomsten (vrijwillig gesloten overeenkomsten tussen gemeente en particuliere initiatiefnemers). Voor zover dat niet lukt, is een exploitatieplan een alternatief. Bij erfpachtgrond leggen we afgesproken voorwaarden vast in ontwikkelovereenkomsten.

De gemeente stuurt aan op (en stimuleert) **samenwerking tussen erfpachters en grondeigenaren** om te voorkomen dat erfpachters of particuliere grondbezitters alleen individueel op kavelniveau ontwikkelen. Samenwerking dient op grotere schaal (per ontwikkelveld op blokniveau) te gebeuren. Per ontwikkelveld zal de gemeente de ambities en voorwaarden met een of meerdere particuliere initiatiefnemers vastleggen en waarborgen.

We streven naar een **gelijkwaardige verdeling** en spreiding van ambities over de verschillende ontwikkelvelden van het Hamerkwartier.

Aangezien de gemeente geen grondpositie heeft in het gebied, nodigen we partijen uit om samen te werken en te onderzoeken of er **uitruil en maximalisatie** van kavels mogelijk is. De gemeente bewaakt het evenwicht t.b.v. een integrale gebiedsontwikkeling.

Indien erfpachters of particuliere grondbezitter (gezamenlijk) ontwikkelplannen hebben, treedt de gemeente één op één in gesprek met de (samenwerkende) partij(en).

- **Ongedeelde wijk in relatie tot het woonprogramma:**

Het projectbesluit richt zich ook op IJplein, Vogelbuurt en Vogeldorp. We beschouwen het Hamerkwartier en dit invloedsgebied als een geheel, waarbinnen iedereen kan meeprofiteren van de ontwikkelingen.

Integrale gebiedsontwikkeling en een maximale aansluiting met de omliggende wijken spelen een cruciale rol in het Hamerkwartier. Om goed aan te sluiten bij de woonverdeling van de omliggende wijken hebben we een woonverdeling voorgesteld van 30% sociale huur, 40% middeldure huur en 30% vrije sector woningen. Om evenwicht te houden tussen het Hamerkwartier en omliggende buurten, is meer vrije sector huur niet wenselijk.

- **Woningverdeling:**

We stellen in de Projectnota voor om af te wijken van de in de Woonagenda 2025 vastgestelde 40-40-20-regeling. Zodra de Projectnota met deze voorgestelde afwijking bestuurlijk wordt vastgesteld is de 30-40-30-verdeling van kracht.

We zetten in op een gedifferentieerd woonmilieu. De Projectnota bevat gedetailleerde kaders om te bewerkstelligen dat er voor alle doelgroepen woningen komen. In de Projectnota hebben we binnen elke categorie woninggrootte, de aantallen woningen verdeeld over sociale huur, middeldure huur en vrije sector. Deze aantallen gelden voor het hele Hamerkwartier, zodat er een evenredige verdeling en spreiding van woninggroottes ontstaat.

- **Middeldure huur:**

Om de doorstroom uit omliggende buurten te bevorderen en het aandeel middeldure huurwoningen in het Hamerkwartier te waarborgen, wijken we niet af van de in de Woonagenda vastgestelde 40% middeldure huurwoningen.

We zetten in op een mix tussen huur en koop, waarbij we de mogelijkheden tot middeldure koop (€152.000 - €249.000) momenteel onderzoeken.

We maken afspraken met ontwikkelende partijen over middeldure huur, zoals vastgelegd in de Woonagenda 2025 en het Actieplan Meer Middeldure Huurwoningen. Amsterdam neemt maatregelen om de voorraad middeldure huurwoningen beter aan te laten sluiten op de woningbehoefte van 2025 en het wegvloeien van middeldure huurwoningen te beperken.

Middeldure huurwoningen moeten ten minste voor 25 jaar worden verhuurd in het middensegment, ook na mutatie. Daarnaast mogen ze gedurende 25 jaar niet worden verkocht en moeten huurverhogingen gedurende deze periode inflatievolgend zijn. Ook gelden er eisen voor de minimale afmeting van zo'n huurwoning. Kleiner dan 40 m<sup>2</sup> gebruiksoppervlak (GO) is in dit segment in

principe niet toegestaan. In het middensegment is echter ook behoefte aan woningen voor gezinnen. Er moeten dus ook grotere middeldure – marktcontraire – huurwoningen komen. We stellen voor om een verdeling van 75% middelgroot -25% groot. te hanteren.

We zetten in op doorstroom tussen de segmenten (sociaal, middelduur en vrije sector). De exacte invulling en de nadere uitwerking van bijvoorbeeld samenwerkingsafspraken met corporaties, particuliere verhuurders en ontwikkelaars, werken we in de volgende planfase verder uit.

- **Realisatie sociale huur:**

Op de grotere kavels (een bruto ontwikkelveld groter dan 2.500 m<sup>2</sup>) lijkt realisatie van sociale huurwoningen door corporaties kansrijker dan op de kleinere kavels. Op kleinere kavels is het meer aannemelijk dat de markt sociale huurwoningen zal realiseren. De afspraken met marktpartijen omtrent exploitatie van sociale huurwoningen dienen zo dicht mogelijk bij de bestaande afspraken met corporaties te liggen.

- **Doelgroepen:**

In de Projectnota zijn senioren een van de beoogde doelgroepen in het Hamerkwartier.

Ouderenwoningen moeten in elk segment (sociale huur, middeldure huur, vrije sector) minimaal 5% van het totaal aantal woningen beslaan. Dit is besloten naar aanleiding van een aangenomen motie van de Partij van de Ouderen bij de vaststelling van de Woonagenda 2025. We willen ook woningen voor zorgbehoevenden, waaronder mensen met een lichamelijke beperking (rolstoel). Dit betreft minimaal 1% van de woningen.

Het is onze ambitie om in de nabijheid van seniorenwoningen te zorgen voor een zorg- en welzijnscluster. De exacte locatie onderzoeken we in de volgende fase van planvorming. Op de kaart stedenbouwkundig ontwikkelkader staat het zoekgebied.

- **Woningbouw:**

Sinds het vaststellen van de structuurvisie is de druk op de stad fors toegenomen. Dit is voor de gemeente reden om de ontwikkeling van een aantal kansrijke gebieden in de stad extra te stimuleren. Deze gebieden zijn in de inventarisatie *Koers 2025 - Ruimte voor de Stad* aangewezen als versnellingslocatie. Het Hamerkwartier is vanwege de gunstige ligging en het wegtrekken van grootschalige bedrijvigheid, één van deze versnellingslocaties.

De 6.700 voorgestelde woningen worden alleen gerealiseerd bij totale ontwikkeling van het Hamerkwartier. De ontwikkeling zal gefaseerd gebeuren. Doordat de gemeente zelf vrijwel geen grondpositie heeft in het gebied, zijn we afhankelijk van de bereidheid tot ontwikkeling van de grondbezitters en erfpachters. Het is dus niet zeker dat er daadwerkelijk 6.700 woningen komen. We verwachten dat er geen eengezinswoningen komen.

#### **AANPASSING IN PROJECTNOTA:**

- We nemen op dat we in de volgende fase onderzoek doen naar levensloopbestendige woningen, voor een wooncarrière voor ouderen in de derde en vierde levensfase, ook uit de omliggende buurten. Dit uitgangspunt en de benodigde aantallen, kwantificeren we op basis van de prognoses van het aantal 60- en 80-plussers in Amsterdam Noord; met name in de omliggende buurten. We onderzoeken tevens of deze woningen in de buurt van het zorg- en welzijnscentrum kunnen komen.

## 2.6 Werken

### REACTIES:

- Grootste zorg voor VEBAN is **behoud van de bedrijvigheid** in het Hamerkwartier. Veel bedrijven die in het Hamerkwartier gevestigd zijn, zijn de pioniers van dit gebied. Zij hebben als eerste aangedurfd om zich op dit industrieterrein te vestigen.
- Wij vragen ons af of er nog ruimte is voor al deze bedrijven als hier 6.700 woningen komen. Laden en lossen gaat niet samen met fietsende kinderen. Een goede nachtrust gaat niet samen met de aanvoer van goederen om zes uur 's ochtends. Veel ondernemers maken zich dan ook zorgen over hun toekomst en vragen zich af of ze gevestigd kunnen blijven in het Hamerkwartier. VEBAN vreest dat met de huidige plannen het Hamerkwartier een tweede Buisklosterham wordt. In dit gebied zou werken ook een prominente plek krijgen, maar uiteindelijk is er bij de uitvoering weinig ruimte voor nieuwe bedrijven. Noord is na de crisis in de jaren tachtig en negentig, een bruisend stadsdeel geworden met een divers aanbod van bedrijven en ondernemers. VEBAN pleit ervoor deze lokale economie te stimuleren in plaats van af te breken. Veel ondernemers vertellen ons te willen vertrekken. Laten we kijken hoe we deze **bedrijven kunnen behouden (3)**.
- Mochten bedrijven niet kunnen blijven, omdat zij teveel ruimte nodig hebben om te ondernemen en dit niet gaat in een straat met veel woningen, bied dan **op tijd een alternatief** aan voor deze bedrijven. Denk als stad na waar deze bedrijven zich dan in Noord kunnen vestigen. Deze bedrijven uit de meer traditionele sector, denk aan aannemers, installateurs, loodgieters, zorgen voor veel werkgelegenheid. Welk bedrijventerrein is er nog beschikbaar voor hen voor de komende 20 jaar? Dit maakt de kans groter dat deze bedrijven in Amsterdam blijven en niet naar Purmerend of Almere vertrekken **(3)**.
- 'Respect voor de historie van het gebied en versterken van de identiteit door behoud van markante gebouwen en goed functionerende bedrijven'. Wie gaat beoordelen of de zittende bedrijven goed functioneren? Aan de hand van welke criteria? De relatie tekst en kaart ontbreekt. In de tekst staat geen onderbouwing met argumenten waarom bepaalde plekken een kleurtje hebben gekregen. Bijvoorbeeld: kleinschalige bedrijfsunits aan de Motorkade (waaronder mijn pand) zijn bestempeld als 'niet te handhaven bebouwing', terwijl daar goed functionerende bedrijven in zitten, en de bebouwing recent (20 jaar oud) is. **Kaart functiemix komt uit de lucht vallen:** Mijn bedrijfsruimte is weg bestemd naar wonen! Winkels verspreid over het gebied in plaats van geclusterd; wordt het Hamerkwartier een kantorenlocatie met 50.000 m<sup>2</sup> kantoren? **(19)**
- In de nota wordt geconstateerd dat de bedrijven in het Hamerkwartier de gewenste ontwikkeling in enige mate belemmeren, vooral vanwege de vergunde geluidruimte. Opgemerkt wordt dat de belemmeringen kleiner zijn dan in de huidige bestemmingsplannen is opgenomen vanwege het vertrek van enkele relevante bedrijven, zoals DRAKA. Wij wijzen er volledigheidshalve op dat de bedrijfsactiviteiten ter plaatse weliswaar zijn beëindigd, maar dat het **DRAKA-terrein** nog steeds (onder meer) een bedrijfsbestemming heeft (Gemengd-2) met een maatbestemming voor een kabelbedrijf in milieucategorie 4.1 en een bijbehorende richtafstand van 100 meter. Indien de beoogde herontwikkeling om welke reden dan ook geen doorgang zou vinden, is hervatten van het bedrijfsmatig gebruik nog steeds een reële optie. Tevens vinden wij het mogelijk toestaan van bedrijven met een milieucategorie van 3.1 en hoger niet gewenst in een stadsdeel met duizenden nieuwe woningen **(20)**.
- De **bestemming bedrijfsruimtes** verzoeken wij op deze locatie **zo breed mogelijk** te houden, waarbij gedacht kan worden aan kantoren, winkel- en bedrijfsruimtes maar ook ruimtes voor maatschappelijke doeleinden zoals een eerste-lijns-zorg instelling **(23)**.
- Werken en wonen. Op papier mooi, maar zoals we weten **niet te controleren (41)**.
- Een goede **balans tussen wonen en werken** spreekt wel uit de plannen zoals die er nu liggen **(45)**.

- Denk bij **stadsdistributie via het IJ** vooral aan de aan- en afvoer van lokale producten (niet te grootschalig): bevoorradings van lokale bedrijven/horeca/winkels en afvoer van lokale producten. Of bijvoorbeeld aan distributie van postpakketten: aanvoer via elektrisch aangedreven boten. Dit gecombineerd met een lokaal uitgiftepunt van deze pakketten (46).
- Leuk om het accent op **kleinere maakbedrijven** te leggen. Liever geen grote kantoren, dit voegt weinig diversiteit toe aan de buurt en zorgt voor extra verkeersdruk (49).
- Ik werk niet in Amsterdam Noord, mijn partner ook niet, maar we steunen altijd alle nieuwe creatieve, ambachtelijke (vooral horeca) bedrijven. Die gaan hier de dupe van worden en dat houdt in dat onze **amusement en ontspanning in onze eigen buurt** niet meer zal zijn wat wij zo fijn vinden (53).
- Fijn dat er gedacht wordt aan bedrijven en andere werkmogelijkheden. Behoud ook het **ruige uiterlijk** op genoeg plekken en zorg dat de pioniers die dit gebied zijn ingegaan na de de-industrialisering van de jaren 90 tot nu, er nog kunnen blijven bestaan en doorgroeien (62).
- Werkgelegenheid is prima zolang het maar geen hoge kantoorpanden worden. Aandacht voor nieuwe ondernemers is goed. Geef de **huidige ondernemers voorrang** op bedrijfsruimtes zoals het Skatecafé, Green Canteen, Oedipus etc. Zij hebben er deels voor gezorgd dat het gebied populair is nu (65).
- Werkgelegenheid moet niet alleen gericht zijn op de horeca of grotere ondernemers. Laat **lokale ondernemers** een redelijke kans krijgen (77).
- Hopelijk blijft er plek voor nieuwe initiatieven zoals er tot nu toe waren en die deze wijk aantrekkelijk hebben gemaakt en waardoor we het in menig top 10 lijstje hebben geschopt op internationaal niveau. Bedrijven zoals de **Goudfazant, FC Hyena, Skatecafé, Oedipus**, maken dat Noord niet langer het ondergeschoven kindje van de stad is, maar een trekpleister. Ik hoop dat die plekken niet worden weggedrukt door afgezaagde ketens (27).
- Liever **geen bedrijven** in woonwijken (29).
- De oude bedrijven blijven. Ze geven **overlast aan bewoners** en er komt onvrede (34).
- Laat geen zware **dakbelasting** op werken toe. 1 m nat zand = 1.800 kg/ m<sup>2</sup>. Pakhuisbelasting gaat kolomafstanden en overspanningen bepalen. Doe een bom in een bak met aarde en kolom eronder (35).
- Plan **geen luidruchtige bedrijven tussen de woningen**. Plan geen luidruchtige horeca/clubs, niet in de wijk en niet langs het water, want op het Java-eiland liggen we zeker in de zomer bijna elk weekend wakker. Gemengde wijk klinkt leuk, maar als de nadruk op wonen ligt dan moeten bedrijvigheid en horeca daar onder lijden / daar zal zorgvuldig op geselecteerd en gereguleerd moeten worden (36).
- Hoewel men in de Projectnota spreekt over (kleinschalige) bedrijfsruimte, is de aandacht voor de **te vestigen/reeds gevestigde horeca** minimaal. Hoewel de planning van horeca in dit stadium wellicht als te detaillistisch wordt aangemerkt, ontstaat de indruk dat nu reeds een voorschot wordt genomen op het gemeentelijk beleid om hotelaccommodatie te beperken. Hoe moeten reeds afgegeven omgevingsvergunningen met het nieuwe streven naar de diverse woonmogelijkheden worden gecombineerd? (17)
- Op pagina 37 van de Projectnota is te lezen dat het ongewijzigd **functioneren van Albemarle** uitgangspunt is geweest bij de milieuonderzoeken die deel uitmaken van de nota. Dit uitgangspunt stelt ons teleur en is volgens ook in strijd met de belangen van de gemeente en de BV Nederland om belangrijke werkgevers met een hoog technologische bedrijfsvoering te willen behouden, zoals wel is verwoord op pagina 63 van de Projectnota (15).

## ANTWOORDEN:

- We hebben voor het Hamerkwartier gekozen voor het mengen van werken, wonen en voorzieningen. We verwachten dat dit een interessante en kwalitatief hoogwaardige wijk oplevert. Daarnaast spelen we met het werkprogramma in op de groeikansen van de productieve en creatieve economie in dit deel van Amsterdam. Zie ook de nota 'Ruimte voor de Economie van morgen' uit 2017. We leggen in de plannen 230.000 m<sup>2</sup> voor werken en 40.000 m<sup>2</sup> voor voorzieningen vast. Daarmee voorkomen we dat het werk- en voorzieningenprogramma wordt weggeconcentreerd door andere functies. Het werkprogramma biedt ruimte voor bestaande en nieuwe bedrijven. Onze opgave voor de volgende fase is het verder uitwerken van de juridisch-planologische en stedenbouwkundige randvoorwaarden. Denk hierbij aan geluid van bedrijvigheid en verkeer, vervoersbewegingen, laden/lossens etc. Deze randvoorwaarden geven duidelijkheid over de inpasbaarheid van bedrijven. Dit is van belang voor een goed vestigingsklimaat. Het uitgangspunt is dat bedrijven in milieucategorie 3.1 of lichter, **inpasbaar** zijn. Wij delen daarom de zorg van VEBAN niet. De meeste bedrijven die nu in het gebied gevestigd zijn, vallen in deze groep. Slechts enkele bedrijven zijn niet inpasbaar. Wij gaan in de komende fase graag in gesprek, ook met de VEBAN, om te onderzoeken onder welke condities we gepaste bedrijvigheid een plek kunnen geven.
- Pioniers van het eerste uur zoals restaurant Stork en Hotel Goudfazzant, kleinschalige bedrijven in uiteenlopende sectoren, winkels en een gevarieerd aanbod van horeca, zijn allemaal **waardevol** in de visie van de gemeente. Maar de gemeente is geen eigenaar van vastgoed in het gebied en dus niet de partij die uiteindelijk beslist over wie er straks in het gebied gevestigd zijn.
- In de afgelopen periode heeft de gemeente overleg gevoerd met (vertegenwoordigers van) de bedrijven die in het gebied gevestigd zijn. Dit overleg zetten we de komende tijd voort. Naast het delen van informatie tasten we af of men behoefte heeft aan het maken van **procesafspraken** met de gemeente over de actieve rol die bedrijven bij de verandering van het Hamerkwartier willen spelen.
- De gemeenteraad heeft besloten dat er per 1 januari 2017 geen nieuwe hotelontwikkeling mogelijk is in Amsterdam ([amsterdam.nl/ondernemen/horeca/horeca/hotelbeleid/](http://amsterdam.nl/ondernemen/horeca/horeca/hotelbeleid/)). Hiermee moeten we rekening houden bij de toekomstplannen voor het Hamerkwartier. Het nieuwe beleid is niet van toepassing op omgevingsvergunningen die voor 1 januari 2017 zijn afgegeven.
- De ligging aan het IJ en de aanwezigheid van drie insteekhavens, bieden kansen voor nieuwe **logistieke verbindingen over water** en een mogelijke bijdrage aan verschillende vervoerswijzen in het Hamerkwartier. Bijvoorbeeld voor bouwlogistiek, business-to-business vervoer en pakketbezorging voor particulieren. De gemeente staat daarom open voor initiatieven op dit gebied.



## AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.

## 2.6.1 Milieucontouren

### REACTIES:

- Op pagina 37 wordt gesproken over de geluids- en veiligheidscontouren waarbij een zogenaamde **papieren geluidssanering** noodzakelijk is. Dit heeft ook invloed op de planning. Graag krijgen we hierin meer inzicht wanneer dit soort zaken zijn geregeld **(23)**.
- Op pagina 34 blijkt dat een deel van het gebied verdacht wordt van **explosieven**. Hoe wordt momenteel met deze wetenschap omgegaan bij bouwprojecten. Wordt dat straks anders? **(16)**
- Op pagina 37 is beschreven dat het College van plan is om een 'papieren' sanering door te voeren om de **ongebruikte geluidsruijnte** van het naastgelegen industrieterrein in te perken. Wanneer wordt een dergelijk besluit verwacht? Hoe wordt met woningbouwprojecten omgegaan die vooruit lopen op deze sanering? Wordt voor die projecten waar nodig een hogere waardebesluit genomen in afwachting van de sanering? Of wordt in een tijdelijke gedoogsituatie voorzien? **(16)**
- Albemarle maakt zich grote zorgen over de consequenties van de geplande (hoog)bouw in de nabijheid van de locatie op de bedrijfsvoering en het woongenot van toekomstige bewoners. De huidige geluidsruijnte is vergund en Albemarle past de best beschikbare technieken toe om de geluidsemisatie van haar geluidsbronnen te beperken. De komende jaren zal, als gevolg van investeringen in duurzaamheidsmaatregelen, grote druk blijven bestaan op de beschikbare geluidsruijnte. Concreet betekent dit voor Albemarle dat zij meer dan de best beschikbare technieken moet toepassen om uitbreiding binnen de huidige vergunde geluidsruijnte te realiseren. Een verder oprukkende stad naar Albemarle past hier niet bij. Het projectplan gaat bij het beschouwen van de geluidssituatie niet uit van de **meest actuele geluidsrapportage**, (Akoestisch rapport Albemarle, actualisatie 2015, revisie A), in plaats daarvan is gebruik gemaakt van een verouderde geluidsrapportage uit 2011 **(15)**.
- De huidige **emissies naar de lucht** zoals die bij Albemarle plaatsvinden zijn vergund en de technieken die Albemarle toepast om deze emissies te beperken behoren tot best beschikbare technieken. Storingsemisaties maken hier ook deel van uit en zijn vergund. Deze emissies zijn evenwel inherent aan de bedrijfsvoering van Albemarle. Er is evenwel niet getoetst wat dit betekent voor de luchtkwaliteit in de omgeving van de toekomstige woonlocaties. De ervaring binnen de chemische industrie leert dat omwonenden in de directe nabijheid van een chemische fabriek dergelijke emissies als verontrustend ervaren omdat bewoners geen inzicht hebben in de luchtkwaliteit en de Projectnota hier ook geen uitsluitel over geeft. Het opvolgen van meldingen en klachten als gevolg van meer woonlocaties in de directe nabijheid van Albemarle, zal in een aantal gevallen ook extra investeringen met zich meebrengen. De Projectnota benoemt dit onderwerp in het geheel niet en voorziet dan ook niet in mogelijkheden om hier op een adequate manier mee om te gaan **(15)**.
- De handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' stelt richtafstanden vast die in acht moet worden genomen bij de ruimtelijke planvorming. De maximale afstand die op grond van categorie 5.2 in acht moet worden genomen is 700 meter. In de huidige planvorming komt woonbestemming tot op een afstand van circa 50 meter van Albemarle. In de Projectnota is geen enkele afweging opgenomen op grond waarvan wordt gemotiveerd dat deze voorgenomen afstanden acceptabel zijn. Albemarle is van mening dat tenminste drie richtafstanden uit de handreiking op grond van haar bedrijfsactiviteiten als reëel moet worden beschouwd en in acht moet worden genomen. Albemarle verzoekt de gemeente om het hanteren van de **algemeen aanvaarde richtafstanden tussen milieubelastende bedrijven en gevoelige functies** zoals bewoning zoals vastgelegd in de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering'. Aanvullend op de huidige uitgangspunten tevens het toekomstig functioneren van Albemarle als uitgangspunt in acht te nemen bij de verdere ontwikkeling van het Hamerkwartier **(15)**.

- Albemarle heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in haar bedrijfsvoering en de veiligheid verder verbeterd. Hierbij zijn de externe veiligheidscontouren van de bedrijfsvoering aantoonbaar verder teruggebracht. Een van de gevolgen hiervan is dat Albemarle niet meer is aangewezen op het hebben van een bedrijfsbrandweer. De brandweertzorg voor concrete externe veiligheidsscenario's is hiermee in handen gekomen van de Veiligheidsregio. Uit de Projectnota blijkt in het geheel niet dat de Veiligheidsregio actief betrokken is bij de plannen uit de nota. De Projectnota gaat op dit moment voor het vaststellen van externe veiligheidsaspecten uitsluitend uit van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. De externe veiligheidsaspecten van de bedrijfsactiviteiten van Albemarle moeten ook worden betrokken bij de planvorming. Het Besluit risico's zware ongevallen 2015 is op Albemarle van toepassing. Het bedrijf is een zogenaamd hogedrempelinrichting en beschikt over een actueel **Veiligheidsrapport BRZO-bedrijf**. Planvorming en ontwikkeling van het Hamerkwartier dient het volledige veiligheidsrapport in acht te nemen. Albemarle verzoekt de gemeente om borging afweging van belangen van Albemarle en toekomstige bewoners (15).

#### ANTWOORDEN:

- De gemeente heeft een rapport laten opstellen om het **milieuonderzoek** uit 2011 voor het geldende bestemmingsplan Hamerstraatgebied, te actualiseren. Deze update (Actualisatie milieuonderzoeken Hamerstraatgebied te Amsterdam Noord, LBP[Sight, 9-12-2016) biedt een overzicht van vertrokken en gevestigde (milieurelevante) bedrijven en bijbehorende milieuzones; de milieubelasting vanwege het industrieterrein Johan van Hasseltkanaal Oost, het verkeersgeluid op basis van nieuw verkeersonderzoek en externe veiligheidsaspecten. Bij dit milieuonderzoek uit 2016 zijn we uitgegaan van de aanwezigheid en het ongewijzigd functioneren van Albemarle. In het verdere planproces zullen we het detailniveau van het milieuonderzoek verhogen. De gemeente gaat graag in gesprek met Albemarle om te onderzoeken hoe het Hamerkwartier zich op een zorgvuldige wijze kan ontwikkelen naast het complex van Albemarle.
- In de volgende planfase doen we nader onderzoek naar alle relevante milieuaspecten van de beoogde gebiedsontwikkeling. Vanwege de toevoeging van zo'n 6.700 woningen geldt een zogenaamde m.e.r.- beoordelingsplicht. We zetten in op het doorlopen van een m.e.r. procedure. Met een **milieueffectrapportage** wordt het milieubelang volwaardig meegewogen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten. De verschillende onderzoeken zullen inzicht geven in geluidsniveaus als gevolg van bedrijfsactiviteiten, verkeer, bodem- en luchtkwaliteit, externe veiligheid etc. Op basis van de onderzoeksresultaten kunnen we toetsen welke maatregelen noodzakelijk zijn om negatieve gevolgen te voorkomen of te beperken. We zetten alle onderzoeken in de komende tijd uit en informeren marktpartijen hierover.

#### AANPASSING PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de concept Projectnota.



## 2.7 Voorzieningen

### REACTIES:

- In het gebied van Eigen Haard is op de kop van de tweede strip een **VO-school met sporthal** geprojecteerd van samen circa 9.000 bruto vloeroppervlak (bvo). Dit is tussen de 35% en 43% van het totaal van sociaal maatschappelijke voorzieningen. Het programma aan woningbouw op het gebied van Eigen Haard bedraagt tussen de 10% en 15% van het totaal te realiseren volume. Vanzelfsprekend begrijpen we het belang van sociaal maatschappelijke voorzieningen voor een stadswijk van de omvang van het Hamerkwartier. We staan er ook zeker voor open daar onze bijdrage aan te leveren. Wat ons betreft zijn de verhoudingen zoals nu in de Projectnota zijn voorgesteld scheef, hetgeen voor ons onacceptabel is en in de Projectnota gewijzigd dient te worden. Mocht dit onverhoopt niet mogelijk zijn, dan willen wij met de gemeente in gesprek gaan over de compensatiemogelijkheden **(10)**.
- Hamerkwartier moet een wijk worden waar mensen van allerlei komaf, sociaaleconomische status, met of zonder beperkingen en in verschillende posities in de samenleving, terecht kunnen. Daar kan niemand tegen zijn. Een basisschool moet ons inziens een afspiegeling van die wijk zijn in die zin dat de kinderen ook even divers zijn als de bewoners van de wijk. We mogen de ogen evenwel niet sluiten voor hoe de werkelijkheid zich in verleden in vergelijkbare omstandigheden heeft ontplooid. Als een haast onmerkbaar proces ontstaan in een nieuwe wijk als vanzelf witte en zwarte scholen. Dat moeten we in Hamerkwartier voor zijn. Dit betekent van meet af aan een betrokkenheid van het basisonderwijs bij de ontwikkeling van de wijk. Wij pleiten ervoor daartoe een specifieke projectgroep in te richten. Doel: **zorg dragen voor gemengde scholen**. Gemengde scholen zorgen op een natuurlijke manier voor een menging van mensen van verschillende komaf. Aandachtspunt hierbij is dat het schoolbestuur dat de tweede kavel eventueel gaat innemen, dit uitgangspunt ook volledig onderschrijft **(12)**.
- Op pagina 67 wordt aangegeven dat het **zoekgebied voor zorg- en welzijn clusters** zich focust op de Meeuwenlaan. Het is beter, om tot een gevarieerder gebied te komen, in het gehele gebied zorgclusters toe te staan i.p.v. een enkel gebied. Op deze manier maken bewoners uit de Vogelbuurt en IJplein ook meer gebruik van het gebied wat zorgt voor meer sociale cohesie **(23)**.
- Gelet op het bestaande succes van onze Foodmarkt zien wij naar de toekomst toe alleen maar meer bezoekers tegemoet. Nu al kent onze vestiging op momenten van de week een tekort aan metrage. Wij verzoeken u dan ook in de verdere planvorming ruimte op te nemen om onze noodzakelijke uitbreiding te faciliteren. Idealiter zouden wij circa 1.000m<sup>2</sup> bvo willen toevoegen. Indien u van mening bent dat onze voorziening (incl. een uitbreiding) idealiter dient te worden verplaatst naar een (beter bereikbaar) deel van het plangebied, dan staan wij daar in beginsel positief tegenover. Wij zien de verdere uitwerking van de planvorming dan ook met veel interesse tegemoet en wij spreken dan ook de wens uit om gezien onze nadrukkelijke aanwezigheid (met bijbehorende impact) in de wijk, in overleg te blijven met de projectorganisatie om zo tot een optimale inpassing van onze voorziening in de toekomstige wijk te geraken **(44)**.
- Een verbeterpunt is een duidelijk beleid op de plek die kunst en cultuur in de toekomstige wijk moet gaan innemen. Er moet letterlijk en figuurlijk veel meer ruimte komen voor creatieve industrie en voor kunst en cultuur. In het plan mis ik een **visie wat voor rol kunst cultuur** in het nieuwe wijk kan gaan spelen. De huidige kunstenaars en kunst/culturele instellingen (de pioniers) moeten een belangrijke gesprekspartner hierin zijn **(45)**.
- Probeer ook oog (en ruimte) te houden voor de **pioniers op cultureel en culinair vlak (46)**.
- Ook vind ik het een enorme must dat horecagelegenheden zoals **Coba, de Hangar, de Goudfazant** blijven bestaan, ook in het nieuwe Hamerkwartier. Al is de charme dan echt wel weg. Deze bedrijven hebben hun succes deels te danken aan de plek in de bijzondere omgeving. Maar omringd door lelijke hoge appartementencomplexen zal dat een stuk minder zijn **(53)**.

- **Gezondheidsvoorzieningen** voor alle leeftijdsgroepen, vooral voor alle soorten oudere bewoners met en zonder beperkingen (57).
- Ik mis **cultuur** als belangrijke verbinder - graag meer aandacht hiervoor! Dan gaat het echt leven (naast scholen, gezondheid, etc.) (62).
- De factor cultuur wordt in het geheel niet genoemd. terwijl het Hamerkwartier nu, met het podium en de studio's van dansmakers, ISH, DAT-school en andere instellingen, belangrijk is voor de stad en de buurt. Voor de dans in Amsterdam is het podium van onschatbare waarde. Het is van belang voor Amsterdam en voor de buurt dat het **gebouw Gedempt Hamerkanaal 203 en 205**, dat onlangs met gemeentegelden is gerenoveerd, blijft bestaan. Er is behoefte aan een theater en studio's waar danslessen, voorstellingen, workshops, festivals, etc. kunnen plaatsvinden. Die ruimtes zijn er al, maar komen in de recente tekeningen niet terug. Wij pleiten voor het behoud van de culturele plekken die er al zijn. Tenslotte waren dit de pioniers die naar het industrieterrein Noord zijn verhuisd en die de aantrekking op deze buurt mede hebben veroorzaakt, en dus ook de waarde ervan. Cultuur is in zo'n ontwikkeling mijns inziens geen bijzaak. Besteed er voldoende aandacht aan! (68)
- Graag zou ik willen zien dat **kunst en cultuur** hoog in het vaandel staan als het gaat om de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied. Er staat geschreven dat dit belangrijk is, maar ik mis het in de uitvoering van de plannen (69).
- Voor een klein gebied nu teveel scholen dicht bij elkaar. In de omgeving zitten al voldoende scholen. Die kunnen beter benut worden i.p.v. nieuwe scholen. Er moeten ook voldoende **voorzieningen komen voor ouderen** (29).
- Er zouden meer m<sup>2</sup> moeten zijn voor **cultuur**, 1.500 m<sup>2</sup> is echt te weinig! Cultuur is essentieel voor de levendigheid en welzijn. Goed plan dat de bestuurscommissie 5000 m<sup>2</sup> extra oppervlak wil voor podiumkunsten in het Hamerkwartier (38).

#### ANTWOORDEN:

- Wij waarderen de bijdrage die **Eigen Haard** als kaveleigenaar wil leveren aan de sociaal maatschappelijke voorzieningen. Ons streven is om een voor elke partij zo aantrekkelijk mogelijk programma voor te stellen, waarin de lusten en de lasten zo eerlijk mogelijk zijn verdeeld. Wij zijn reeds met Eigen Haard in gesprek over de door hen ervaren scheve verhoudingen. Deze gesprekken moeten leiden tot afspraken waarbinnen de voorgestelde ontwikkeling mogelijk is.
- Het project wil het Hamerkwartier verbinden met de omliggende buurten IJplein/Vogelbuurt zodat er een gemengde wijk ontstaat. Daarom zijn wij blij dat **basisschool Kinderboom** als eerste school naar het Hamerkwartier gaat verhuizen. De school kan voor een belangrijke verbinding zorgen tussen de oude en de nieuwe wijk. Wij gaan graag met de school in gesprek over hoe de Kinderboom nu al en straks in het nieuwe gebouw, hieraan kan bijdragen. Wij hopen dat het schoolbestuur dat de tweede kavel gaat aannemen, net als stichting Amsterdamse Oecumenische Scholengroep (AMOS), het uitgangspunt van de gemengde school onderschrijft. De keuze welk schoolbestuur zich mag vestigen wordt besproken in de gebiedssessies met de schoolbesturen en is niet aan het project. Wij gaan ervan uit dat een tweede en op termijn mogelijk een derde basisschool in het gebied nodig zal zijn.
- De rol van **kunst en cultuur** in de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied is onderwerp van verdere studie en verdieping in de volgende planfase.
- We zijn ons er terdege van bewust dat **pioniers op cultureel en culinair gebied** het gewaardeerde karakter van het gebied mede vormgeven. Wij zullen hen zeker betrekken bij verdere planvorming.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.

## 2.8 Duurzaamheid, de gezonde wijk

### REACTIES:

- Waar de plannen uitgaan van duurzaamheid en groen, zouden wij dat zo snel mogelijk vertaald willen zien in **concrete maatregelen om het schoolgebouw en directie omgeving duurzaam en groen te laten zijn**. Deze aspecten zijn in de huidige onderwijshuisvestingsregels nog ondergeschoven zaken en komen meestal in de prioriteiten achteraan. Dit moet in dit geval anders gaan. Ook op dit punt is vroegtijdige samenspraak vereist **(12)**.
- Wij begrijpen de **duurzaamheidsdoelstelling** van de gemeente. De haalbaarheid zal op een later moment worden bepaald waarbij de bouwbesluiten de vereiste zullen zijn **(20)**.
- De nota stelt duidelijke duurzaamheidseisen aan de ontwikkelingen. Op pagina 34 wordt gesteld dat het gebied 'te ver ligt' van aaneengesloten gebieden voor **stadswarmte**. Wanneer is er duidelijkheid of er kansen liggen voor een collectieve warmte/koude energievoorzieningen? Het is van belang, i.v.m. de uitwerking van de ontwikkelingsplannen, dit in een vroeg stadium te weten.
- In paragraaf 4.5 en 4.6 wordt gesproken over de inzet van elektrisch rijden, maar op pagina 69 staat *"Het risico is dat er weinig markt is voor deze doelgroep"*, hoe is dan de keuze te verantwoorden? **(23)**
- Belangrijk is ook dat er veel aandacht aan **duurzaamheid en gezondheid** wordt besteed. Een gezonde wijk met veel groen voor recreatie. Groene daken en gevels in combinatie met zonnepanelen en een openbare ruimte die stimuleert tot bewegen **(45)**.
- Goed om de nadruk op duurzaam bouwen, wonen en werken te leggen. Graag veel **groendaken en groene gevels** **(49)**.
- Meer ruimte voor **opwekken en opslaan van elektriciteit** **(56)**.
- **Perfect** **(65)**.
- In de Projectnota is terecht aandacht voor waterberging. Ik mis echter blijk van bekendheid met de aanwezigheid van **een waterberging onder de parkeerplaats bij Dirk van den Broek**, in een gedempt stuk Motorkanaal **(75)**.
- Duurzaamheid moet geïntegreerd met de omgeving zoals volkstuinen, maar **ook buurtparticipatie** **(77)**.
- Alleen in 4 zomermaanden zon voor de zonnepanelen is niet gezond en niet duurzaam. Ook veel materiaal nodig voor woonvloer boven bedrijven t.b.v. 1 meter grond + bomen. **Niet duurzaam, niet efficiënt** **(34)**.
- Projecteer **tijdelijke stookhuizen** voor het AEB-net. Let op logistiek, post en pakketjes-afhaalpunten. Leg een aanlegsteiger op o+ NAP aan voor hogere kades. En vrachtverkeer per schip **(35)**.
- Meer nadruk op de **ecozones**. De Meeuwenlaan groener maken. De strook huizen is zo lang dat die een ecoverbinding zou kunnen worden. De IJ-oever zou een ideale ecozone kunnen worden **(39)**.
- Op pagina 17 wordt benoemd dat gebouwen aan **strengere normen** moeten voldoen. Wat wordt daaronder verstaan? **(16)**
- In de Projectnota is te lezen dat ingevolge het beleid van Liander er geen aardgas zal worden voorzien in het nieuwe Hamerkwartier. Eveneens zal het Hamerkwartier niet worden aangesloten op het warmtenet omdat het te ver gelegen is van de huidige aangesloten gebieden. Albemarle kan vanuit haar procesvoering **laag calorische restwarmte** beschikbaar maken voor distributie in het Hamerkwartier en zou graag met partijen in gesprek gaan over de mogelijkheden **(15)**.

## ANTWOORDEN:

- De **Agenda Duurzaam Amsterdam**, vastgesteld op 11 maart 2015, beschrijft de ambities op het gebied van duurzaamheid. Voor nieuwbouw en gebiedsontwikkeling is het beleid dat alle woningbouw en utiliteitsbouw energieneutraal wordt. Daarnaast zet Amsterdam in op 'gasloze' nieuwbouw en bestaande bouw. Ondanks dat de gemeente nauwelijks grondpositie in het Hamerkwartier heeft, voeren we hier ook regie om de duurzaamheidsambities te realiseren.
- De gemeente zal duurzaamheidsambities **samen** met bewoners, lokale partijen en ontwikkelaars uitwerken voor het investeringsbesluit. We nemen afspraken op in anterieure overeenkomsten en ontwikkelovereenkomsten. De 'gezonde wijk' is een belangrijk thema in de gebiedsontwikkeling.
- Een aantal belangrijke doelstellingen omtrent duurzaamheid (waaronder normen waaraan gebouwen moeten voldoen) staan op **pagina 82** van de Projectnota.
- Naast de duurzaamheidseisen uit het bouwbesluit zal de gemeente met ontwikkelaars **aanvullende afspraken** maken m.b.t. duurzaamheidsambities.
- We zetten in op een **gasloze wijk**. De ontwikkelplannen voor het Hamerkwartier zijn bij Wespoort Warmte (Nuon) aanleiding om samen met de gemeente stadswarmte en (warme en koude) energievoorziening te onderzoeken.
- De ambitie is om het Hamerkwartier te veranderen in een gezonde, autoluwe fietswijk. We zetten in op onder andere autodelen en elektrische auto's. We voorzien wel het risico dat er weinig markt is voor deze vorm van mobiliteit. In de volgende fase onderzoeken we dit in een **mobilitéitsvisie**.
- De gemeente gaat graag verder in gesprek met Albemarle om na te gaan in hoeverre de gemeente, Albemarle en Westpoort Warmte iets voor elkaar en het Hamerkwartier kunnen betekenen m.b.t. de duurzaamheidsambities en **calorische restwarmte** van Albemarle.
- In het kader van duurzaamheid en bereikbaarheid kijken we in de volgende fase naar **logistieke vraagstukken** m.b.t. bevoorrading van bedrijven, bijv. vrachtverkeer per schip.
- Het projectteam Hamerkwartier is bekend met het feit dat er een **berging** is onder de parkeerplaats bij de Dirk van de Broek. Dit is geen waterberging maar een berging van vuil water om te voorkomen dat dit via een overstort geloosd wordt op het oppervlaktewater. In 2006 en 2007 zijn er door Waternet in Noord meerdere bergbezinkbassins geplaatst, onder andere in de Meeuwenlaan. In 2007 is het bergbezinkbassin geplaatst op de parkeerplaats naast de Motorkade.
- In de Projectnota stellen we voor om de **Meeuwenlaan** te verbreden en groener te maken. Langs het IJ komt een oeverpark met pocketparkjes. Of deze groenstroken als ecozones kunnen dienen, onderzoeken we in een latere planfase.
- Duurzaamheid is een van de thema's die we tijdens de volgende planfase **verder uitwerken**. We kijken dan naar duurzaamheid en groen bij en in de omgeving van scholen, groene (sport)recreatie in de openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen, zonnepanelen, groene daken en gevels.

## AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De ontwikkelplannen voor het Hamerkwartier zijn bij Wespoort Warmte (Nuon) aanleiding om samen met de gemeente de mogelijkheid tot stadswarmte en (warme en koude) energievoorziening te onderzoeken.

## 2.9 Ongedeelde Wijk

### REACTIES:

- Wij juichen bedrijvigheid toe en zien graag dat IJplein en Vogelbuurt daadwerkelijk meeprofiteren van de ontwikkelingen in het Hamerkwartier. In de nota staat dat de gemeente ook streeft naar een ongedeelde stad. Maar hoe deze verbinding tussen Hamerkwartier en omliggende buurten vorm moet krijgen, daar lezen we weinig over. Denk als stad na hoe je de **bedrijvigheid in deze buurten of aan de rand van deze buurten** kan stimuleren (3).
- Ongedeelde stad; niet hard gemaakt. In de conceptnota wordt, een en ander maal, gesteld dat de bewoners van de omringende buurten moeten mee profiteren. Daarom is het onbegrijpelijk dat er niet gelijktijdig een plan wordt gepresenteerd voor de omgeving. Het liefst met even hoge ambities. Door het ontbreken van plannen voor hun eigen buurt zien de bewoners nu vooral problemen in de vorm van sterk toenemende verkeersdruk en aantasting van het woon en leefklimaat. Mijn vraag: **Waarom geen samenhangend plan voor het hele gebied (9)?**
- In de nota wordt gepleit dat Hamerkwartier verbonden moet zijn met de bestaande oude wijken, die er omheen liggen. De maatregelen en ideeën die dit werkelijkheid moeten gaan laten worden, lijken nu nog te ontbreken. Juist waar het gaat om segregatie tegen te gaan, is het noodzakelijk die verbindingen als van nature tot stand te brengen. Heel concreet kan een verbinding tot stand worden gebracht door **De Kinderboom van zijn huidige locatie in de Vogelbuurt te verplaatsen naar Hamerkwartier**, waarbij de school aantrekkelijk blijft voor de huidige leerlingen uit de Vogelbuurt. Dit lijkt ons een belangrijke bijdrage in de daadwerkelijke verbinding van de buurten: niet alleen fysiek na te streven maar hiermee ook sociaal door menging van de bewoners (12).
- In het huidige plan zijn de twee basisscholen dicht bij elkaar in het centrum van de wijk geplaatst. Een goed idee indien Hamerkwartier op zichzelf wordt beschouwd. Maar dat is niet de bedoeling, er wordt toch naar verbinding gezocht? Om dat te bereiken zou De **Kinderboom moeten worden verplaatst** naar een locatie aan de rand, aan de Meeuwenlaan. Daarmee blijft de school een school voor de kinderen van de Vogelbuurt en wordt tevens een school voor de nieuwe bewoners van Hamerkwartier. Hiermee wordt in fysieke zin de verbinding tussen de wijken tot uitdrukking gebracht en de inclusiviteit gediend (12).
- Een basisschool maakt onderdeel uit van de samenleving. De tijd van scholen op geïsoleerde locaties ligt lang achter ons. Alles-in-1 of brede scholen, waarin ook opvang- en welzijnsfuncties zijn te vinden zijn gemeengoed. Dit soort verbindingen zouden wij in de plannen terug willen zien. Het zou mooi zijn indien in de directe nabijheid van De Kinderboom functies worden gevestigd zoals: voortgezet onderwijs, opvang, zorg, welzijn, cultuur en ambachten. Deze verbinding kan door gezamenlijke huisvesting als wel door **een campusstructuur**. Deze campus brengt de leerlingen in contact met de samenleving in verschillende facetten. Deze campus zal op natuurlijke wijze ook de ontmoetingsplaats van Hamerkwartier en omliggende buurten worden. Dit vergt natuurlijk wel dat de fysieke ruimte hierop wordt aangepast. Enerzijds moeten er beschermde gedeelten in de openbare ruimte zijn voor de kleinste kinderen, anderzijds moet de ruimte zo uitnodigend en veilig worden ingericht dat de oudere leerlingen zich kunnen mengen met de middelbare scholieren en bezoekers van welzijn en zorg en bewoners. Een groene (speel)omgeving spreekt voor zich (12).
- Ouderen uit het Vogeldorp plaats maken voor starters. Dit zal **zeker niet een optie** zijn aangezien de huisjes juist prima voldoen aan eisen voor ouderen (41) (42).
- Probeer ervoor te zorgen dat bewoners uit omliggende buurten ook kunnen doorstromen naar deze woningen (46).
- Goed dat er nagedacht is over het aansluiten bij de omliggende buurten en **de geschiedenis** van het gebied (49).

- Echte diversiteit in deze buurt is ver te zoeken. het wordt echt een yuppenwijk voor jongeren, zoals u het nu beschrijft. 40% sociale woningbouw i.p.v. 30% om er een echt gemengde wijk van te maken, is nodig. Geen flauwekulargumenten van er is al zoveel sociale woningbouw in IJplein Vogelbuurt als omliggende buurt, voor de nabije toekomst is er een absoluut tekort aan kwalitatief goede woningen voor senioren met en zonder beperkingen, in heel Noord en in heel Amsterdam. Reservering van zelfstandig en onzelfstandig wonen voor diverse senioren groepen in de hoogbouw. **Volwaardige woonzorg zones** opzetten, daar lees ik niks over. En deze zijn gezien de vergrijzing echt nodig ! (57)
- Structurele **aanpak van de vele huisjesmelkers** gewenst zoals bijvoorbeeld blok Sperwerlaan-Kraaijenplein-Adelaarsweg (26).
- Het is volstrekt onduidelijk wat er voor de bewoners van Vogelbuurt en IJplein te halen valt. Klinkt leuk, maar **mag concreter** (28).
- Laat de buurt ook écht meeprofiten van de plannen. En bouw een regeling in, zodat juist zij voorrang krijgen en woningen kunnen kopen (31) (32).

#### ANTWOORDEN:

- In de **volgende fase** geven we inzicht in welke kwalitatieve bijdrage de ontwikkeling van het Hamerkwartier oplevert voor omliggende buurten en hoe we concrete maatregelen nemen. Dit geldt voor de bedrijvigheid, het woonprogramma en een divers voorzieningenaanbod.
- De gemeente heeft vrijwel geen eigen grond, maar wil wel een gemengde en evenwichtige wijk. We stellen kaders om ervoor te zorgen dat er woningen voor verschillende inkomensgroepen komen. We leggen de ontwikkelende partijen op dat er tenminste **30% sociale huur** en 40% middeldure huur komt. Meer sociale huur is voor een haalbare ontwikkeling van het Hamerkwartier ongewenst. Ontwikkelde partijen moeten al flink investeren in transformatie of sloop van bestaande gebouwen, ze moeten een fors aandeel middeldure huurwoningen bouwen en ook voorzieningen en bedrijfsruimten die minder rendabel zijn. En vanwege het grote aandeel sociale huur in de omliggende buurten, lopen we met een hoger aandeel sociale huur in het Hamerkwartier bovendien het risico dat er geen gemengde wijk ontstaat.
- Een gemengde buurt ontstaat ook door sociale en middeldure huur en vrije sectorwoningen **gelijkmatig te spreiden** over Hamerkwartier, IJplein/Vogelbuurt. We onderzoeken samen met de woningcorporaties een regeling zodat buurtbewoners met voorrang woningen in het gebied kunnen huren of kopen. We gebruiken bestaande ervaringen om regels uit te werken die speculatie op de woningmarkt tegen gaan.
- De gemeente werkt in de volgende fase de voorwaarden uit voor een **gemengd woonprogramma**:
  - met woningen in verschillende prijsklassen;
  - voor verschillende doelgroepen: jongeren, ouderen en gezinnen;
  - van verschillende grootte: 1-, 2-, 3- en 4-kamerwoningen;
  - voor ouderen en andere groepen die dit nodig hebben: levensloopbestendige woon-zorgzones.
- Voor de nieuwe bewoners is het belangrijk dat er een **basisschool** is zodra zij in het gebied gaan wonen. De kavel voor de eerste basisschool is een van de eerst beschikbare kavels die geschikt is voor de bouw van een basisschool. Onze inschatting is dat geschikte locaties dichtbij de Meeuwenlaan pas veel later beschikbaar komen. Voor de bewoners van de Vogelbuurt moeten we zorgen voor een veilige route naar de school. In overleg met de schooldirectie zullen we maatregelen uitwerken voor een veilige oversteek van de Meeuwenlaan. Wij nemen de aanbevelingen ter harte om in de directe nabijheid van de basisschool te zorgen voor maatschappelijke voorzieningen zodat het een plek wordt waar oude en nieuwe bewoners van het gebied elkaar ontmoeten en zich thuis voelen. Dit geldt ook voor een groen en openbaar toegankelijk schoolplein.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.

## 2.10 Openbare ruimte en verbindingen

### 2.10.1 Bereikbaarheid en autoluwe wijk

#### REACTIES:

- Een tweede zorg is de bereikbaarheid van het Hamerkwartier. Idealiter wonen en werken mensen op dezelfde plek. Maar van de ondernemers uit het Hamerkwartier die lid zijn van VEBAN komt 90 procent van hun werknemers niet uit Noord maar van elders (andere delen van de stad en Noord-Holland). Een autoluwe wijk is een mooi streven, maar lijkt ons op deze plek van de stad verre van realistisch. Mochten de 6.700 woningen er allemaal komen, hoe gaan al deze nieuwe inwoners het Hamerkwartier bereiken zonder in files terecht te komen? Of dit met de fiets op de pont is of met de auto vanaf de Meeuwenlaan. Ditzelfde geldt voor de naar schatting 5.000 werknemers die hier in de toekomst zullen werken. De opening van de Noord/Zuid lijn met halte Noorderpark juli volgend jaar en in de toekomst Javabrug en station Sixhaven, zijn volgens ons verre van voldoende voor een goede bereikbaarheid van deze wijk. Bereikbaarheid is cruciaal voor ondernemers. Ook voor ondernemers die niet laden en lossen. De gemeente zal in de toekomst **veel meer moeten investeren in de infrastructuur** in Noord in het algemeen en het Hamerkwartier in het bijzonder. Anders loopt Noord helemaal vast en komen er nog meer files dan er nu al zijn **(3)**.
- Verkeersproblematiek: onderschat. In de concept Projectnota wordt **onvoldoende ingezet op het terugdringen van het autoverkeer**. De plannen Haven-stad zijn op dat punt veel ambitieuzer. Daarin zitten ook nieuwe OV-verbindingen met Noord (Hoogwaardig OV en veren). In deze Projectnota (en de achterliggende netwerkstudie auto) zijn die niet meegenomen **(9)**.
- De huidige **verbindingen en infrastructuur** met de omgeving zijn onvoldoende voor wonen en met name voor werken. In de planning zou moeten blijken dat de verbindingen klaar zijn als het gebied wordt bewoond **(28)**.
- **Te weinig openbare ruimte** voor teveel mensen. De Meeuwenlaan en Vogelbuurt kunnen dit niet aan. Dus meer asfalt i.p.v. groen nodig dan nu getekend. Het verkeer heel erg onderschat, heel dom **(34)**.
- Niet één maar **drie aanlandingen tracés** te verkennen. Geen slinger over het Motorkanaal. Leg de Schellingwoudelaan aan door Albemarle en niet er langs **(35)**.
- Het is nu al in de file staan, **lastig met parkeren** en je gewoon voortbewegen in de stad is al gevaarlijk, zo druk. Met alle nieuwbouw en komst van zoveel mensen zie ik dit ook in Noord gebeuren en zal de leegloop ook in Noord het geval zijn; een stad voor de toeristen **(41)**.
- Mooi dat er een groene open strook langs het IJ is gepland. **Te weinig duidelijkheid over de plannen met het wegennetwerk** rondom het Hamerkwartier **(49)**.
- Realistische benadering van de verkeersdrukke, geen ontkenning die wordt ingegeven door marktpartijen want het probleem zal later toch weer op het bord van de gemeente komen, of bij de buurt. De huidige infrastructuur loopt al vast, de recente aanpassingen voor de bussen lijken nu al niet te werken. Stel dat de verviervoudiging van het aantal mensen in het gebied doorgaat en het aantal autogebruikers niet toeneemt; zal het door de bussen en vrachtverkeer volledig vast komen te staan omdat de nieuwe afrit geen capaciteit heeft **(60)**.
- In de Projectnota wordt voorgesteld om de straten en wegen autoluw te maken. Het lijkt ons niet verstandig straten wegen **al autoluw te maken, terwijl er nog veel bouwverkeer** gebruik moet maken van de infrastructuur. De beheergroep pleit ervoor om dit pas in de laatste fase van de transitie door te voeren, zodat tijdens de bouwperiode geen onnodige verkeersstoppen worden veroorzaakt en daarmee gepaard gaande onveilige situaties ontstaan **(6)**.

- Uitgangspunt in zijn algemeenheid is, althans zo wordt Projectnota begrepen, het streven naar een autoluwe wijk. Van een **reële onderbouwing** hoe dit te realiseren is echter weinig terug te vinden en al helemaal niet in combinatie met het ook aantrekkelijk houden van de wijk voor de diverse doelgroepen, lees: woonruimte voor verschillende inkomensgroepen en vestiging van bedrijven (17).
- Het overgrote deel van de medewerkers van Albemarle komt uit de regio naar de locatie met de auto. Bevoorrading van de locatie, toe- en afvoer van grondstoffen en eindproducten vindt voornamelijk over de weg plaats met vrachtwagens. Slechts een beperkte hoeveelheid grondstoffen kan per schip aangevoerd worden. Overige mogelijkheden om over te gaan van weg- naar watertransport zijn aan de hand van onderzoeken bestudeerd en op dit moment niet haalbaar gebleken. Als gevolg van toekomstige investeringen en uitbreidingen zal zwaar transport plaatsvinden van bouwmaterialen door het Hamerkwartier. Gegeven de groei-ambitie voor het Hamerkwartier en de beperkte ambities ter verbetering van de ontsluiting van het Hamerkwartier zoals beschreven in de Projectnota, bestaat er bij Albemarle geen vertrouwen dat dit voldoende is om **grootschalige verkeersproblemen** in de wijk te voorkomen. Hierbij moet ook in overweging worden dat ook Albemarle een groei-ambitie heeft. Bij de plannen voor het Hamerkwartier is voorts onvoldoende rekening gehouden met de vrije toegang tot de locatie door nood- en hulpdiensten, in het bijzonder de toegang tot de opslaglocaties van gevaarlijke stoffen op het terrein van Albemarle (15).

#### ANTWOORDEN:

- Komend jaar brengen we in kaart hoe **de fasering** van de ontwikkeling van het Hamerkwartier ongeveer zal verlopen. De verandering zal een lange periode beslaan. De partijen die willen transformeren zijn deels bekend, anderen zullen in een later stadium willen transformeren. De bereikbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied moeten berekend zijn op bouwactiviteiten en de hoeveelheid nieuwe gebruikers. In de bijlage van de Projectnota staat een verkeersstudie die een beeld geeft van de verkeerscapaciteit van de wegen in de eindsituatie - berekend op het maximale programma en verkeerspieken. Komend jaar starten we met een milieueffectrapportage die hierin ook inzicht geeft. Voor deze rapportage brengen we ook de uitstoot van fijnstof en CO<sub>2</sub> in beeld en geluidseffecten van een hogere verkeersbelasting.
- Komend jaar werken we aan een ambitieus **mobiliteitsplan**. Hierbij onderzoeken we of bouwlogistiek en toekomstige logistiek van bedrijven via het water en de havenkommen kunnen verlopen. Elektrisch bootvervoer lijkt nu elders in de stad al mogelijk en er zijn verschillende business plannen van ondernemers voor CO<sub>2</sub>-neutraal vervoer over water.
- Om Noord en het Hamerkwartier bereikbaar en aantrekkelijk te houden, zetten we in op een **autoluwe wijk** met een lage parkeernorm en aantrekkelijke alternatieven, zoals de fiets, openbaar vervoer, deelauto's en (bouw)verkeer over water. In een mobiliteitsplan werken we komend jaar uit wat er nodig is om inwoners en werknemers in het gebied daadwerkelijk gebruik te laten maken van alternatieve vervoerwijzen.
- De transformatie van het Hamerkwartier kan ook effect hebben op de bereikbaarheid van Albemarle. Dit komt aan de orde in het mobiliteitsplan dat we in de volgende fase uitwerken. Het openbaar vervoer en de fiets zullen straks veel meer dan nu een rol zullen spelen in de mobiliteit van en naar het Hamerkwartier. De rol van de auto wordt relatief beperkter. De komst van de Noord/Zuidlijn en de Javabrug zullen deze veranderende mobiliteit deels faciliteren. Investeringsplannen zullen de autobereikbaarheid op een voor een hoogstedelijk stadsmilieu acceptabel niveau brengen. Ook de **mobiliteitsaanpak** van de huidige en toekomstige bedrijven in en om het Hamerkwartier heeft invloed op de bereikbaarheid. Daarover gaat de gemeente graag in overleg met Albemarle. De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten van het gebied en in het bijzonder Albemarle, is een voorwaarde, zowel tijdens de realisatie van het Hamerkwartier als in de eindsituatie.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.



## 2.10.2 Fiets- en openbaar vervoer verbindingen

### REACTIES:

- ANGSAW pleit sinds jaar en dag voor een openbare oever als uitgangspunt van de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever met inbegrip van een zoveel mogelijk **doorgaande fiets/voetgangersverbinding langs de oevers**. We juichen het toe dat dit uitgangspunt in de Projectnota een belangrijke rol speelt (5).
- Ik maak mij ernstige zorgen over de infrastructuur. Enkel het aanpassen van de rotonde op de Meeuwenlaan (pag. 9) zal geen oplossing zijn voor de toenemende verkeersstroom. Er staat nu al dagelijks file op de Meeuwenlaan. De luchtkwaliteit (fijnstof) zal verder afnemen. Ook zal de wijk voor hulpdiensten onbereikbaar zijn. Autobezit en autogebruik zullen moeten worden ontmoedigd. Ik wil u dringend verzoeken autobezit te ontmoedigen door een **zeer lage parkeernorm**. Autodelen kan als oplossing worden geboden, maar liever nog goede fietspaden en snelle fietsverbindingen met het centrum en het metrostation Noorderpark. Bij het metrostation Noorderpark moeten veel meer voorzieningen voor fietsers komen. De infrastructuur moet klaar zijn voordat er gebouwd gaat worden (54).
- Meer ruimte voor de fietsers. Bredere doorlopende fietspaden zodat men makkelijk zonder auto grotere afstanden met snellere elektrische fietsen af kan leggen (56).
- Ik zie in de tekeningen en maquette dat er bijvoorbeeld een fietsroute is langs het water bij Motorkanaal, wat nu restaurant Stork is richting Oost, terwijl dat eerder een wandelroute zou moeten zijn - geen doorgaand (fiets/brommers) verkeer waar mensen haastig doorheen gaan. Ik zou pleiten voor alleen wandelaars en horeca/cultuur/groen langs het water. Het doorgaand verkeer (ook fietsers en brommers) kunnen dan verder van het water af (62).
- Het **fietspad dwars door het Vliegenbos is geen fijn plan**. Er zijn erg weinig plekken waar mensen hun hond even lekker los kunnen laten. Nu al zijn er veel conflicten met fietsers die blindelings door het bos racen, zonder rekening te houden met wandelaars en dieren (27).
- Hoe gaat het met openbaar vervoer met name voor de Vogelbuurt. **Laatste bus rijdt om 20.30** (39).

### ANTWOORDEN:

- In een autoluwe wijk moet er een alternatief zijn voor een auto. De brug over het IJ is een investering die delen van Noord beter bereikbaar zal maken. Dat betekent ook dat de **infrastructuur voor fietsers** op orde gebracht moet worden. Een belangrijke schakel verloopt via het Vliegenbos, waar vroeger ook al een fietspad liep.
- Fietsers moeten vanuit het Hamerkwartier kunnen aansluiten op fietsroutes elders in Noord, op de Javabrug richting het centrum en het Centraal Station en op de groene route langs het IJ. Daarnaast werken we aan een veilige en eenduidige **fietsroute** langs de Meeuwenlaan en de Johan van Hasseltweg. De fiets heeft prioriteit binnen het Hamerkwartier en draagt bij om de wijk autoluw te maken. Daarvoor zijn inpassende en eenvoudig te gebruiken fietsenbergingen nodig, maar ook comfortabele brede fietspaden die logisch aansluiten op bestaande fietsroutes.
- De **groene route langs het IJ** moeten we nog verder uitwerken. Het is nog niet duidelijk of we kiezen voor een fietspad of een breder 'shared space' voor zowel voetgangers als fietsers. Met materialen en vormgeving kunnen we sturen op de snelheid op de route. In een openbare ruimteplan werken we deze punten komend jaar uit.
- Het maken van een **doorlopend fietspad** heeft voor het Hamerkwartier prioriteit en staat los van de autoverbinding – waar het om een zwaarder profiel en hogere investering gaat.
- Het Hamerkwartier en de omliggende buurten zijn nu slecht bereikbaar met **openbaar vervoer**. Met de nieuwe bewoners van het Hamerkwartier worden nieuwe OV-lijnen mogelijk en rendabel. We

starten onderzoeken voor de bereikbaarheid van het Hamerkwartier en omliggende buurten per OV. Het gaat dan vooral om het doortrekken van bestaande routes, die ook goed moeten aansluiten op het Oostveer, de Javabrug en de halte Noorderpark van de Noord/Zuidlijn.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.

### 2.10.3 De rotonde en herinrichting Meeuwenlaan/J.H. van Hasseltweg

#### REACTIES:

- De voorgestelde vergroening van de Meeuwenlaan lijkt uiterst positief maar we delen de zorg van veel Vogelbuurtbewoners dat na de ontwikkeling van het Hamerkwartier, de rotonde Meeuwenlaan en Van Hasseltweg de enige ontsluiting van die buurt zal zijn. Dit zal leiden tot nog grotere verkeersoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit voor het middengedeelte van de Vogelbuurt. Dit zal de leefbaarheid verder aantasten en verdere verloedering in de hand werken. Voordat men met de daadwerkelijke ontwikkeling kan beginnen dient eerst **een integraal plan** te worden bedacht hoe het Hamerkwartier en omliggende wijken verkeerstechnisch het beste ontsloten kunnen worden (47).
- In alle punten wordt erop gewezen dat de (auto) verkeersdruk zal toenemen. Oplossingen die in de nota worden aangedragen zijn absoluut niet voldoende en **onderschatten het probleem**. De rotonde Meeuwenlaan is nu al dicht tijdens de spits. Stoplichten zullen dit dan toenemende probleem niet oplossen. Hier wordt behoorlijk makkelijk mee omgegaan. Een kruispunt (vanuit snelweg en binnenstad) om in zo een dicht bevolkte buurt met de auto te komen is gewoon waanzin. Ontmoedigingsbeleid zal niet voldoende helpen. Maar in plaats van nu over andere toegangen als brug of andere A10-aansluitingen na te denken, lijkt het me verstandig de dichtheid van het nieuwe kwartier op de capaciteit van zo een kruispunt aan te passen in plaats van andersom. Omdat in dit geval wishful thinking de weg wijst. Maar met wishful thinking worden geen problemen opgelost (52).
- Vrijwel alle autoverkeer wordt over de rotonde Johan van Hasselt kanaal- Meeuwenlaan geleid. Een dergelijke eenzijdige ontsluiting is vragen om problemen. IJburg is daar een sprekend voorbeeld van. Verder lijkt de uitgevoerde studie 'kruispunt optimalisatie' erg optimistisch. Omdat die uitgaat van een (te) laag scenario. En geen ruimte meer over laat voor essentiële voorzieningen. Waaronder een ophaal/afhaalpunt voor de gehandicapte bewoners van Nieuw Amstelrade. Waarom geen (veel uitgebreider) pakket van maatregelen om **autoverkeer terug te dringen**. Vergelijkbaar met Havenstad. Inclusief plannen om het autoverkeer beter te spreiden bijv. door middel van een tweede (Oostelijke) ontsluiting? (9)
- Maak van de rotonde **een kruispunt** met lichtenregeling en voldoende opstelstroken (35).
- **Kruispunt op rotonde Meeuwenlaan**. Verkeer staat altijd vast. Als bewoner kom je de nauwelijks de wijk uit (37).
- De beheergroep maakt zich grote zorgen als het gaat om de bereikbaarheid van het gebied, de rotonde Meeuwenlaan / J.H. van Hasseltweg is nu al een serieus knelpunt dat de huidige verkeersstromen niet meer kan verwerken. De voorgestelde aanpassing naar een kruispunt met verkeerslichten, zou een verlichting van de huidige overlast kunnen betekenen, maar deze maatregel lijkt de beheergroep **volstrekt onvoldoende** om tijdens de transitie van het gebied ook nog alle bouwlogistiek en extra verkeersstromen ten door de overige gebiedsontwikkelingen in het stadsdeel Noord, te verwerken (6).
- In de Projectnota wordt de ontsluiting van het Hamerkwartier voor autoverkeer als aandachtspunt benoemd, inclusief mogelijke oplossingsrichtingen, maar de ontwikkeling daarvan wordt volledig

buiten het plan gehouden. Enige concrete punt is: Voordat er wordt gestart met het eerste woningbouwproject, is het noodzakelijk dat er een besluit wordt genomen over de herinrichting van de rotonde Meeuwenlaan. Met het aanstippen van de oostelijke ontsluiting wordt deze 'in de week' gelegd omdat daar kennelijk aanleiding voor is. Dat betekent dat deze onderdeel van de planvorming voor het Hamerkwartier moet worden dan wel dat de planvorming voor het Hamerkwartier wordt opgeschort totdat er een besluit over al dan niet aanleggen van de oostelijke ontsluiting is genomen. Dus niet de afzonderlijke woningbouwprojecten moeten afhankelijk gemaakt worden van een besluit over uitsluitend de herinrichting van de rotonde Meeuwenlaan. Het gehele plan moet afhankelijk gemaakt worden van een **besluit over de gehele ontsluiting van het Hamerkwartier**, inclusief doorgaand verkeer door/langs het Hamerkwartier (48).

- Ik betwijfel, of de rotonde Meeuwenlaan / Johan van Hasseltweg vervangen moet worden door een kruising met verkeerslichten. Ik herinner me de T-kruising met verkeerslichten van voor de demping van het oostelijke deel van het Johan van Hasseltkanaal. Ik meen, dat iedereen toen blij was met de rotonde. Als reden herinner ik me vagelijk blijheid met de rotonde als snelheidsremmer op de Meeuwenlaan. Nu de Meeuwenlaan zo uitdrukkelijk moet verbinden, lijkt dit punt me dan nog minstens even sterk van toepassing. Ten tweede is daar niet slechts kruisend verkeer, maar **ook veel afslaand verkeer** (vooral van en naar de snelweg). Ook dat verkeer moet in de verkeerslichtencyclus opgenomen worden. Dat zou (ik weet het niet!) tot zodanige wachttijden kunnen leiden, dat ook degenen die de rotonde weg willen om te kunnen doorrijden met verkeerslichten slechter af zouden zijn dan met de rotonde (75).
- De gemeente heeft een autonetwerkstudie laten doen naar de mobiliteit in Noord. Daaruit blijkt dat het kruispunt Johan van Hasseltweg / Meeuwenlaan vaak vast staat. Dat horen wij al maanden van ondernemers zelf. Het plan dat er nu is voor de herinrichting van dit kruispunt, namelijk stoplichten aanleggen, lijkt ons geen ideale oplossing. Wij pleiten ervoor dat een groepje **lokale deskundigen** gaat kijken naar een geëigende oplossing (3).
- Op pagina 30 is beschreven dat een **besluit over herinrichting van de rotonde Meeuwenlaan** nodig is voordat er met het eerste woningbouwproject wordt gestart. Naar het oordeel van cliënten is relevant dat een dergelijk besluit, inclusief de uitvoering van dat besluit, zo snel mogelijk volgt. Immers, ook voor de huidige bruikbaarheid, alsmede ontwikkeling van het gebied binnen de huidige kaders van het bestemmingsplan, is van groot belang dat de bereikbaarheid gewaarborgd blijft (16).
- Er wordt heel kortzichtig gedaan over de infrastructuur. Ik doel vooral op de rotonde bij de Meeuwenlaan. Er is na onderzoek gebleken dat dat een knelpunt gaat worden, maar dat dat wordt opgelost doordat bewoners straks met de fiets of de verbeterde veren naar hun werk gaan. Mijn partner en ik, mijn burens en nog een tiental mensen uit de straat waarvan ik het weet, zijn **afhankelijk van hun auto** en zijn genooddaakt elke dag de ring te bereiken via de rotonde op de Meeuwenlaan. Nu er een brug is afgesloten (Havikslaan) is de drukte op de Meeuwenlaan rotonde al niet te overzien (53).
- Essentieel in de verbinding met de omliggende buurt is de veiligheid van de kinderen om van de Vogelbuurt naar Hamerkwartier te komen. De Meeuwenlaan mag daarin niet de barrière zijn, die ze op dit ogenblik wel is. De komst van een nieuwe wijk zal de verkeersveiligheid niet te goede komen, want een verkeerstoename ligt voor de hand. In de huidige plannen wordt de Meeuwenlaan wel vriendelijker en begaanbaarder gemaakt, maar voor kinderen niet noodzakelijkerwijs veiliger. Wij pleiten voor een veilige overgang in de vorm van een groen en **kindvriendelijke loop/fietsbrug** of eventueel –tunnel (12).
- Een onderzoek naar de huidige en toekomstige geluidsbelasting en luchtvervuiling; afstemming van de plannen voor het kruispunt Johan van Hasseltweg Meeuwenlaan op de plannen van Hasseltknoop (de beloofde samenhang); voldoende ruimte voor het veilig ophalen en afzetten van de (gehandicapte) bewoners van Nieuw Amstelrade; voldoende voorzieningen voor de bereikbaarheid van de kinderopvang en de tandarts; aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit. In samenhang met de plannen voor de groene inrichting van de Meeuwenlaan en de Oostelijke Johan van Hasseltweg;

voorbereiding in **overleg met bewoners en instellingen van ons complex**; formele inspraakmogelijkheden op de voorgestelde verkeersingrepen (8).

- In de Projectnota wordt de ontsluiting van het Hamerkwartier voor autoverkeer als aandachtspunt benoemd, inclusief mogelijke oplossingsrichtingen, maar de ontwikkeling daarvan wordt volledig buiten het plan gehouden. Enige concrete punt is: Voordat er wordt gestart met het eerste woningbouwproject, is het noodzakelijk dat er een besluit wordt genomen over de herinrichting van de rotonde Meeuwenlaan.(48)
- Ik maak mij ernstige zorgen over de **verkeersdrukte op de Meeuwenlaan**, die is nu al groot en zal zonder extra ontsluitingswegen nog veel meer toenemen (54).

#### ANTWOORDEN:

- Een verkeerskruispunt met stoplichten kan meer verkeerscapaciteit aan. Nu staat het verkeer op de rotonde regelmatig vast. De hoofdstroom blokkeert automobilisten die een andere richting op willen. Een verkeerslicht met sensoren kan detecteren dat er veel gebruikers een kant op willen en daarop aansturen. De paar gebruikers die bijvoorbeeld rechtdoor willen, worden door de aparte opstelvakken niet geblokkeerd door al het verkeer dat rechtsaf wil slaan. Komend jaar maken we met verkeerskundigen en openbare ruimte ontwerpers een **plan om de rotonde** zo snel mogelijk aan te passen.
- De verkeersopgave is fors. Er komt een **mobiliteitsplan** gericht op een autoluwe wijk door onder andere een lage parkeernorm. Speciale aandacht is er voor (tijdelijk) bouwverkeer, logistiek verkeer en de reguliere bevoorrading van winkels en bedrijven. We leggen de rode loper uit voor de fiets en openbaar vervoer. We kijken niet alleen naar de benodigde infrastructuur (fietspaden en buslijnen), maar ook hoe we bewoners, ondernemers en bezoekers kunnen verleiden om de auto te laten staan.
- Het **conceptplan voor de rotonde** zetten we op de agenda van het overleg over het Hamerkwartier tussen de gemeente en de VEBAN. De VEBAN kan zich laten bijstaan door lokale deskundigen. De gemeente zal de reactie van VEBAN meenemen in het definitieve ontwerp.
- De **Meeuwenlaan** krijgt een nieuwe inrichting en meer groen zodat deze straat een vriendelijker karakter krijgt en men makkelijker kan oversteken. In het openbare ruimte plan en verkeersontwerp moeten we kijken naar de te hanteren rijsnelheid op deze weg. De Meeuwenlaan blijft een belangrijke verkeersader voor het Hamerkwartier en de omliggende buurten.
- Het is niet wenselijk om een tunnel onder of een brug over de Meeuwenlaan aan te leggen. We verwachten is dat we maatregelen kunnen nemen om de **verkeersveiligheid te verhogen**.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.

## 2.10.4 Aanvoer van goederen en bouwlogistiek over water

#### REACTIES:

- Het Hamerkwartier zal veelvuldig vast komen te staan door de aanvoer van bouwmaterialen. Een alternatieve **aanvoer van bouwmaterialen per schip** over het IJ kan veel files van en naar het Hamerkwartier voorkomen. Wellicht dat de ponthaven hier zich goed voor leent. De VEBAN vraagt de gemeente dit te onderzoeken (3).
- Het Hamerkwartier zal tijdens de bouwfase onderhevig zijn aan verkeerstoppen. Een alternatieve aanvoer van goederen waaronder bouwmaterialen over het IJ kan veel opstopping voorkomen. Albemarle verzoekt de gemeente om een alternatieve **aanvoer van goederen (bouwmaterialen) over het IJ** (15).

- De aanwezigheid van drie havenkommen maakt dit gebied uniek en bijzonder voor bouwlogistiek over water. De beheergroep is van mening dat dit een uitgelezen kans is om met name voor de grote zuidelijke kavels aan het water, de **bouwmaterialen per schip** te laten zijn aanvoeren. De voordelen hiervan zijn tweeledig: a. minder overlast van bouwverkeer op de noordelijke kavels, waardoor veiligheid en bereikbaarheid minder in het geding komen; b. enorme reductie van fijnstof- en Co<sub>2</sub> uitstoot, hetgeen mooi aansluit bij de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente **(6)**.

#### ANTWOORDEN:

- Komend jaar werken we aan een openbare ruimte plan, BLVC kader (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie) en mobiliteitsplan. Deze plannen moeten duidelijk maken hoe de kades gebruikt kunnen worden voor omliggende bedrijven en voor het aanvoeren van goederen. Functioneel gebruik van de kades zal ook de aantrekkelijkheid van het gebied vergroten en laten zien hoe het Hamerkwartier altijd al heeft gefunctioneerd. Een goed en breed gedragen BLVC kader draagt bij aan het voorkomen van opstoppingen en verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Wij juichen initiatieven toe om de aanvoer van goederen en bouwmaterialen, over het IJ te organiseren. Dat onderzoeken we in de volgende fase als onderdeel van het mobiliteitsplan.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.

## 2.10.5 Stratenpatroon en straatbeeld

#### REACTIES:

- De Hamerstraat en het Motorkanaal zijn de belangrijkste verbindingen tussen de Meeuwenlaan en het IJ. De beide andere straten op het terrein van Eigen Haard zien we als secundaire straten die niet zozeer doorgaand zijn. De maatvoering en positie van beide straten zien we als ondergeschikt, smaller dan de hoofdstraten en flexibel in positie. In de verdere planuitwerking, is het wat ons betreft dus zeer goed mogelijk om op een stratenpatroon uit te komen dat op onderdelen afwijkt van hetgeen nu is gepresenteerd in de Projectnota. Deze **flexibiliteit** dient onderdeel te zijn van de nota **(10)**.
- Het opknippen van de blokken van 150 meter verbetert de leesbaarheid en het creëert verschillende en aantrekkelijkere routes door het gebied. De voorgestelde breedte van de bouwblokken is een beperking van de kwaliteit van de massavorming en de functionaliteit van de verschillende functies. Een breder blok levert meer daglicht en zonlicht op voor de woon- en werkruimte, en een sterkere zichtrelatie tussen de bebouwing en het IJ. Wij zijn van mening dat de breedte van de blokken dient te worden aangepast door drie in plaats van vier **noord-zuid straten** op te nemen **(20)**.
- Deze **blokkenstructuur** creëert een veilig voetgangersgebied met veel ruimtelijke kwaliteit. Dit draagt bij aan een betere woonbuurt, vooral voor oudere mensen en jongere kinderen. Dit wordt onderschreven door de gemeente. Verbindingen door bouwblokken door middel van semi-openbare ruimtes dragen niet bij aan deze kwaliteit. Oostwest straten leveren meer licht en uitzicht in de gebouwmassa's. De woningen en werkruimtes die eraan liggen, verhogen de kwaliteit en sociale veiligheid van het openbare gebied **(20)**.
- **Oostwest verbindingen** zijn indicatief aangegeven als semi-openbare verbindingen, maar zijn in onze optiek juist erg belangrijk voor de connectiviteit binnen een goed functionerend en kwalitatief hoogstaand openbaar gebied **(22)**.
- Op pagina 58 staat dat in de toekomst **extra doorsteken** mogelijk gemaakt moeten worden. Kunt u dit nader toelichten, er zijn op de kaart namelijk 4 doorsteken aangegeven. Dit heeft mogelijk ook consequenties voor onze ontwikkelingen **(23)**.

- **ANTWOORDEN:**

- Het klopt niet dat de woningen alleen in torens komen. Een groot aantal woningen komt in **laagbouw** terecht. Niet iedereen wil in een toren wonen. Daarom zetten we ook in op andere typen woningen dan alleen torenappartementen en -maisonnettes.
- Voor **functiemenging in de plinten** hebben we als regel opgenomen dat een plint voor de helft uit wonen en voor de helft uit andere functies (werken, voorzieningen) moet bestaan. Dit staat in de legenda van de spelregelkaart. We stellen dus als voorwaarde dat er aan straten wordt gewoond, zodat het gebied ook in de avonden en weekenden voldoende levendig is. Bedrijfsfuncties zorgen overdag en doordeweeks weer voor levendigheid.
- We hebben een aantal noord-zuid **straten** indicatief aangegeven. Ook zijn er een aantal oost-west straten zonder vaste positie die uiteindelijk moeten zorgen voor een knip in de lengte van bouwblokken. De aangegeven straten zijn het minimum aantal oost-west straten die ontwikkelaars moeten maken. We kunnen de straten inzetten als autoluwe straten en ze geven extra lucht in de bouwblokken. Door de extra gevallengte komen er meer adressen en daarmee kansen om bedrijven en woningen een voorkant te geven.
- Voor de straten gelden **maten** die in het gebied en in Amsterdam gangbaar zijn. Ondanks het drukke programma voor het Hamerkwartier zal er een belangrijke rol komen voor groen, in en direct om het gebied (Meeuwenlaan en Johan van Hasseltweg).

**AANPASSING IN PROJECTNOTA:**

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.

## 2.10.6 Oostelijke ontsluiting

**REACTIES:**

- Wij vragen een aanvullend maatregelenpakket om het **autoverkeer te verminderen**; en om het autoverkeer beter te spreiden (Oostelijke ontsluiting) **(8)**.
- Via via hebben wij vernomen van de plannen voor een oostelijke ontsluiting i.v.m. een nieuwe wijk in het Hamerkwartier. Daar deze weg hoogstwaarschijnlijk het zijkanaal naar Nieuwendam zal gaan kruisen, verzoeken wij u dringend om rekening te houden met de **watersportbedrijven** in de grote en kleine haven. Het voortbestaan van deze bedrijven vereist een vrije doorvaart voor grotere zeilschepen ook in de toekomst. Als direct belanghebbende verzoeken wij u dan ook ons op de hoogte te houden van de ontwikkelingen betreffende deze oostelijke ontsluiting **(24)**.
- Uit door derden aan ons toegestuurde informatie blijkt dat er plannen bestaan om een oostelijke ontsluiting te maken ten bate van een nieuw te bouwen woonwijk in het Hamerkanaal gebied. Deze ontsluitingsweg zal naar alle waarschijnlijkheid aan moeten sluiten op de Zuiderzeeweg achter Schellingwoude. Het tracé zal het zijkanaal voerende naar de grote en kleine haven in Nieuwendam moeten kruisen. Wij verzoeken u dringend rekening te houden met de belangen van de aan deze wateren gelegen op de **watersport gerichte bedrijven**. Dit belang vereist dat een onbelemmerde vaart ook voor grotere zeilschepen in de toekomst te allen tijde mogelijk blijft. Wij vragen u dan ook dringend om ons als direct belanghebbende op de hoogte te houden van de ontwikkelingen betreffende deze oostelijke ontsluiting **(25)**.
- In het meest recente Projectplan hierover lezen we dat de mobiliteitsopties voor nieuwe bewoners om straks met de auto en/of de fiets het gebied uit te komen richting stad of A10, als problematisch worden gezien. Het realiseren van een ontsluiting in oostelijke richting noemt het rapport 'kansrijk'. In het verkeersplan (Netwerkstudie Amsterdam Noord; BD2017 013336) dat op 6 december in de Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer, Openbare Ruimte en Groen, Duurzaamheid en ICT is

aangeboden, wordt veel dieper ingegaan op de oostelijke ontsluiting van het Hamerkwartier dan in het projectplan Hamerkwartier dat nu ter inzage ligt. Vraag is derhalve: kunt u aangeven **op welke wijze beide plannen zich tot elkaar verhouden** en hoe de route richting besluitvorming over de oostelijke ontsluiting eruit ziet? Al lijkt er sprake van enige fasering van de plannen voor het gebied, we weten dat de ontwikkelingen in Noord onverwacht snel kunnen gaan. Mobiliteitsoplossingen vergen veel tijd en denkkraft, bovendien hebben ze niet alleen betrekking op de toekomstige bewoners en gebruikers van het Hamergebied, maar zeker ook op de huidige bewoners daar omheen. Denk daarbij aan de belangen van bewoners langs de kade, de Nieuwendammerdijk, bewoners van Schellingwoude en Zuiderzeepark, maar ook aan gebruikers van het groen en de natuur in deze gebieden zoals de Rietlanden en Het Vliegenbos en de omliggende waterpartijen. Deze gebieden zorgen bij elkaar voor het typische dorpsgezicht van Noord. Een uniek karakter dat ook steeds meer door Amsterdammers en toeristen wordt ontdekt en gewaardeerd **(13)**.

- Het aanleggen van een ontsluitingsweg door het Rietland aan de Nieuwendammerdijk en het Vliegenbos lijkt mij uit den boze. Wij maken ons zorgen over het tracé van de Oostelijke ontsluiting. Dit tracé kruist op enig punt het zijkanaal voerende naar de grote en kleine haven in Nieuwendam. In verband met de aan deze havens liggende op de watersport gerichte bedrijven is het van groot belang dat een onbelemmerde vaart ook voor grotere zeilschepen in de toekomst mogelijk zal blijven. Het opofferen van de **groene hoofdstructuur van Vliegenbos en Rietland** lijkt mij niet erg duurzaam **(55)**.
- Er lijkt een plan tot een Oostelijke ontsluitingsweg en die loopt op 5 meter van mijn huis. De woningen op het Zuiderzeepark staan op een voormalige weglocatie. Maar de gemeente heeft begin jaren negentig besloten dat hier woningen konden komen. Het lijkt alsof de gemeente op haar inzichten terugkomt, maar je kan dan niet de **mensen op het Zuiderzeepark** opzadelen met alle drukte en geluidsoverlast **(66)**.
- Met het aanstippen van de oostelijke ontsluiting wordt deze 'in de week' gelegd omdat daar kennelijk aanleiding voor is. Dat betekent dat deze **onderdeel van de planvorming** voor het Hamerkwartier moet worden dan wel dat de planvorming voor het Hamerkwartier wordt opgeschort totdat er een besluit over al dan niet aanleggen van de oostelijke ontsluiting is genomen **(48)**.
- **Onderzoek moet nu al** worden gestart naar ontsluiting naar de ring via de Rietlanden. De infrastructuur moet klaar zijn voordat er gebouwd gaat worden **(54)**.
- Al deze woning zullen voor verkeersdrukten zorgen. Door de verkeersdrukten die het Hamerkwartier met zich mee brengt, zal een uitwijkmogelijkheid richting de S115 dan ook noodzakelijk zijn, i.p.v. optioneel zoals nu ingetekend. Ik opteer hierbij voor een tunnel vanuit de Johan van Hasseltweg naar de Oranjerwaf i.p.v. een autobrug over het pittoreske zijkanaal K in combinatie met een autobaan door Het Rietland. Graag zou ik hier **snel duidelijkheid** over krijgen i.v.m. investeringen die wij willen gaan maken in onze ark (die door een brug en autobaan teniet gedaan zullen worden) **(73)**.
- De ontsluiting van de wijk is op dit moment niet best voor autoverkeer. Het wordt lastig om die te verbeteren, zonder de **rustige gebieden rond Vliegenbos en Rietlandpark te verstoren**. Dat baart mij zorgen **(27)**.
- De beheergroep ziet graag een **extra ontsluiting** van het gebied richting de A10 om zo de verwachte verkeerschaos te voorkomen **(6)**.
- In de Projectnota wordt gesproken over de mogelijke realisatie van een nieuwe ontsluiting richting de A10. Cliënten **moedigen die ontwikkeling aan**. Waar is deze ontwikkeling van afhankelijk en wat voor tijdspad heeft het college daarbij voor ogen? **(16)**
- Volgens ons is een tweede ontsluiting van het Hamerkwartier naar de A10 noodzakelijk voor de bereikbaarheid van het hele gebied. Niet alleen het Hamerkwartier maar ook de buurten er omheen. VEBAN vraagt de gemeente deze mogelijkheid **serieus te gaan onderzoeken** **(3)**.
- Met het aanstippen van de oostelijke ontsluiting wordt deze 'in de week' gelegd omdat daar kennelijk aanleiding voor is. Dat betekent dat deze onderdeel van de planvorming voor het

Hamerkwartier moet worden dan wel dat de planvorming voor het Hamerkwartier wordt opgeschort totdat er een besluit over al dan niet aanleggen van de oostelijke ontsluiting is genomen. Dus niet de afzonderlijke woningbouwprojecten moeten afhankelijk gemaakt worden van een besluit over uitsluitend de herinrichting van de rotonde Meeuwenlaan. Het gehele plan moet afhankelijk gemaakt worden van een **besluit over de gehele ontsluiting** van het Hamerkwartier, inclusief doorgaand verkeer door/langs het Hamerkwartier (48).

- Uit de planvorming blijkt voorts dat er sprake zal zijn van een vaste oeververbinding die de Noord- en zuidzijde van het IJ verbindt. Albemarle maakt gebruik van transport over water en onduidelijk is op dit moment of en in hoeverre de vaste oeververbinding het transport over water zal belemmeren. Albemarle verzoekt de gemeente om een betere ontsluiting van het Hamerkwartier (bijvoorbeeld een tweede ontsluiting). Albemarle sluit zich aan bij het standpunt van de VEBAN inzake bereikbaarheid van het Hamerkwartier en pleit eveneens voor een betere ontsluiting van het Hamerkwartier naar de A10. Via deze ontsluiting, zonder verkeerstechnische belemmeringen voor het vrachtverkeer, kan dan ook het vervoer van gevaarlijke stoffen geleid worden en wordt daadwerkelijk belangrijk **bijgedragen aan de wens tot een autoluwe wijk (15)**.
- Wij, (Werf Het Fort), maken ons grote zorgen. Wij verzoeken **geen aanleg van een oeververbinding** over het zijkanaal naar Nieuwendam (43).

#### ANTWOORDEN:

- In de Netwerkstudie Noord (eind 2017) heeft de gemeente een toekomstanalyse gemaakt van het **autonetwerk** in Noord. De voornaamste conclusie is dat de huidige groei van het stadsdeel tot forse knelpunten zal leiden als de gemeente geen maatregelen neemt. De gemeente heeft vervolgens een brede inventarisatie gedaan van maatregelen die de verkeersdrukke kunnen verminderen.
- Oplossingsrichtingen om de toenemende verkeersdrukke tegen te gaan, zijn bijvoorbeeld een fietsstimuleringsprogramma, de inzet van hoogwaardig openbaar vervoer en het optimaliseren van bestaande kruispunten. De gemeente heeft ook gekeken naar de potentie van een Oostelijke ontsluiting. De verbinding lijkt kansrijk te zijn en levert een **flinke bijdrage** aan de doorstroming en bereikbaarheid van Amsterdam-Noord.
- De gemeente voert dit jaar een **ambtelijke verkenning** uit naar de voor- en nadelen van de Oostelijke ontsluiting. Het gaat om een tracéverkenning en een MKBA (maatschappelijke kosten-baten analyse). Deze informatie bepaalt de vervolgstappen. Het project Hamerkwartier houdt bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden op de hoogte. De uitkomsten van de verkenning komen in de Investeringsnota (volgende fase).
- De **Schellingwouderlaan** is al een oud idee dat door de ontwikkelingen aan het IJ weer actueel wordt. Er is nog volop onderzoek nodig naar de wensen en belangen die spelen bij het maken van deze route. Voor de bereikbaarheid is het Hamerkwartier niet direct afhankelijk van de komst van de Schellingwouderlaan. De eventuele aanleg zal een zelfstandig project worden, met een eigen planning. De Johan van Hasseltlaan krijgt een flexibele inrichting zodat een aantakking in de toekomst mogelijk blijft.
- Het maken van een **doorlopend fietspad** heeft voor het Hamerkwartier prioriteit en staat los van de autoverbinding - waarvoor het om een zwaarder profiel en een hogere investering gaat.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.



## 2.10.7 Sprong over het IJ (aanlanding brug)

### REACTIES:

- De brug tussen Java-eiland en Hamerstraatgebied **verbetert de aansluiting** van Amsterdam met de rest van Noord en vice versa **(22)**.
- De nota noemt verschillende varianten voor de aanlanding van de brug in het Hamerkwartier. De **ruimtereservering** voor de mogelijke aanlanding op ontwikkelvelden A3 en A4 achten we zeer onwenselijk voor de stedenbouwkundige kwaliteit van het gehele Hamerkwartier. Het zal een grote barrière vormen in het hart van het gebied. Bovendien vinden we de ruimtereservering van zowel ontwikkelveld A3 en A4 te ruim. Dit brengt een langdurige onzekerheid met zich mee wat de kwaliteit en onderlinge samenhang tussen de blokken niet ten goede komt **(20)**.
- In de **grote en kleine haven** zijn van oudsher bedrijven gevestigd die zich bezighouden met de watersport en het is derhalve van groot belang dat ook grotere zeilschepen ongehinderd deze bedrijven kunnen blijven bereiken. Wij zijn dus absoluut tegen een brug **(43)**.
- Ik denk dat er meer pontjes moeten komen en niet perse een brug - geeft veel meer karakteristiek. In ieder geval de brug NIET bij het Motorkanaal omdat het **zo'n mooi haventje** is waar bovendien nu mooie gebouwen staan **(62)**.
- Aan de westkant (Motorkanaal) moet rekening worden gehouden met **de aanlanding** van de Javabrug. De havenkom in het midden leent zich meer voor rust en recreatie. De havenkom Johan van Hasseltkanaal leent zich het best voor aan- en afvoer van lokale producten via het IJ **(46)**.
- Geen fietsbrug wel een tunnel. Vaarroute van scheepsvaart met grote sterke schroeven loopt langs de kade van Noord. Neem de pont van Albemarle naar Azartplein op een regenachtige dag en ervaar dan dat de fietser op de brug **een anker nodig** heeft **(40)**.
- Een verbeterpunt is de wijze waarop karakteristieke elementen van het gebied al dan niet worden gerespecteerd. Wat dit punt betreft heb ik grote problemen met de ligging van de brug bij het Motorkanaal omdat dit een **karakteristiek element** is van het gehele IJ-oevergebied dat in tact gelaten en versterkt zou moeten worden **(42)**.
- De komende tijd is het belangrijk dat bij de **discussie** over inrichting van het Hamerkwartier ook de aanlanding van de brug wordt betrokken **(2)**.

### ANTWOORDEN:

- De gemeente streeft ernaar om dit jaar duidelijkheid te scheppen over het tracé van de **Javabrug** inclusief de aanlandingen. Het projectteam Javabrug werkt aan een inpassingsstudie voor de brug, in nauwe samenwerking met de stedenbouwkundigen van het Hamerkwartier. Na de zomer besluit het bestuur over een voorkeursvariant.
- De Javabrug tussen Kop Java en het Hamerkwartier verbetert het netwerk van verbindingen voor het **langzame verkeer** (fietsers en voetgangers).
- De **Johan van Hasseltweg** ligt buiten het zoekgebied voor de aanlanding van de Javabrug.
- De Javabrug krijgt beweegbare delen, waardoor het IJ bereikbaar blijft voor **staande masten**.
- Het aantal inwoners en bezoekers van Amsterdam stijgt, evenals het aantal mensen dat zich over het IJ verplaatst. We verwachten dat in 2030 zo'n **twintig- tot dertigduizend fietsers** per dag gebruik maken van de Javabrug. De inzet van alleen ponten is dan geen duurzame, toekomstbestendige oplossing.

- In 2017 zijn twee **referentievarianten** gemaakt voor de Javabrug, om een kostenraming te maken en te 'testen' of de gemeente aan de nautische eisen kan voldoen. Een van de referentievarianten was een brug met een aanlanding over het Motorkanaal.
- De gemeente heeft voor een brug en **niet voor een tunnel** gekozen vanwege:
  - Fietscomfort: het te overbruggen hoogteverschil is bij een tunnel veel groter dan bij een brug. Bij een tunnel zouden dan roltrappen en/of liften voor fietsers nodig zijn. Dat leidt in de spits tot opstoppen voor de roltrappen/liften.
  - Sociale veiligheid: een deel van de fietsers (en voetgangers) zal 's avonds en 's nachts niet door de tunnel durven vanwege sociale veiligheid.
  - Vervoerswaarde: zowel fietscomfort als sociale veiligheid zullen naar verwachting leiden tot een relatief lagere vervoerswaarde voor een tunnel. De maatschappelijke kosten/baten analyse pakt positiever uit bij een brug.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.

## 2.10.8 Parkeren

#### REACTIES:

- Een parkeernorm van circa 0,5 parkeerplaats per woning is goed mogelijk als de **brug over het IJ** er daadwerkelijk komt. Dan is het Hamerkwartier optimaal bereikbaar vanuit het zuiden en wordt het gebied onderdeel van het centrum stedelijk gebied. De fietsbrug vraagt om hoogwaardige inpassing. De openbare ruimte-tekening suggereert dat de brug aan de overzijde van het Motorkanaal landt en dan een slinger maakt naar het Gedempt Hamerkanaal (**10**).
- Ondergetekenden zijn er van overtuigd dat er **onvoldoende maatregelen mogelijk** zijn om de parkeer- en verkeersdruk op een acceptabel niveau te krijgen (**18**).
- Mijn zorgen betreffen met name de bereikbaarheid van het gebied, inclusief de laad- en losmogelijkheden en de toekomstmogelijkheden voor het voortzetten van mijn bedrijf. 'De parkeernorm wordt 0,5'. Voor bewoners? Wat is de norm voor bedrijven? 'Op straat komen incidenteel parkeerplekken voor minder validen, bezoekers en bedrijvigheid. 'Bedrijven hebben structureel parkeerplaatsen nodig. Niet voor woon-werk verkeer, maar voor B2B. In de Nota Parkeernormen Auto ontbreekt beleid en **normen voor bedrijven**. Hoe ga je daar mee om gelet op het feit dat het hier gaat om een gemengd woon-werk gebied met behoud en uitbreiding van bedrijvigheid? Bij parkeren: 'Voor bestaande bedrijven zal worden bekeken of (tijdelijk) maatwerk mogelijk is'. Tijdelijk? Bedrijven hebben behoefte aan structurele plekken. Door wie wordt dat bekeken? Wordt daarover met de zittende bedrijven gecommuniceerd? 'Een parkeerplek vraagt tot 30 m² bvo. Is dit de norm voor een personenauto? Geldt dat ook voor een bestelbus vrachtauto? 'Optie C: Ondergrondse duurzame parkeervoorzieningen. Zijn deze toegankelijk voor bedrijfswagens gelet op de hoogte? (**19**).
- Verkeer en parkeren In de nota wordt reeds aangegeven dat het af te wikkelen toenemende verkeer een aandachtspunt is. Wij onderschrijven dit punt ten eerste aangezien de Foodmarkt i.c.m. de naastgelegen Kromhouthal een wijk overstijgende functie vervullen. Nu al moeten wij meerdere malen per week verkeersregelaars inhuren om de klantenstroom goed te kunnen begeleiden. De bereikbaarheid via het Gedempt Hamerkanaal is essentieel voor zowel onze bedrijfsvoering als voor een veilige woonwijk. Wij verzoeken u dan ook om in de verdere planvorming te zorgen voor tenminste 2 ontsluitingen van De Overkant naar de Meeuwenlaan en Johan van Hasseltweg, te weten via de Motorkade/Spijkerkade en Gedempt Hamerkanaal. Een **uitbreiding van het parkeren** is ongeacht de ontwikkelingen naar de toekomst toe, strikt noodzakelijk. Wij hebben dit vraagstuk dan ook nu al in studie genomen en wij verzoeken u om in uw verdere planvorming planologisch voor

te sorteren op dit toekomstige vraagstuk. Wij vragen uw aandacht voor de inpassing van het vrachtverkeer naar De Overkant en de bijbehorende fysieke randvoorwaarden. Het faciliteren van vrachtverkeer middels afdoende laad- en losmogelijkheden in de breedste zin van het woord is essentieel voor de bedrijfsvoering en genereert met een goede inpassing in het gebied geen overlast voor bewoners (44).

- De voorgestelde vergroening van de Meeuwenlaan lijkt uiterst positief maar we delen de zorg van veel Vogelbuurtbewoners dat na de ontwikkeling van het Hamerkwartier de rotonde Meeuwenlaan en Van Hasseltweg de enige ontsluiting van die buurt zal zijn. Dit zal leiden tot nog grotere verkeersoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit voor het middengedeelte van de Vogelbuurt. Dit zal de leefbaarheid verder aantasten en verdere verloedering in de hand werken. Voordat men met de daadwerkelijke ontwikkeling kan beginnen dient eerst een **integraal plan** te worden bedacht hoe het Hamerkwartier en omliggende wijken verkeerstechnisch het beste ontsloten kunnen worden (47).
- Ik ben erg benieuwd hoe snel de **parkeerproblemen** tot een hoogtepunt gaan komen. Ik kan nu mijn auto al niet kwijt in en rondom mijn eigen straat (53).
- Als men verkeersproblemen verwacht, dan zou ik die mede oplossen door de parkeerplekken terug te brengen tot Amsterdam Centrum niveau, oftewel **0,2 parkeerplek per woning**(66).
- Er zijn veel **te weinig parkeerplekken** ingepland – als iedereen in de toekomst elektrisch gaat rijden, moeten mensen die elektrisch wagens nog steeds ergens kwijt (36).
- Het college is voornemens om algemene parkeervoorzieningen te realiseren (ondergronds of via tijdelijke units). Wat is de planning voor deze voorzieningen en kan al iets worden gezegd over de verwachte locaties? In de Projectnota wordt gesproken over een **parkeerovergangsregeling** voor bestaande bedrijven? Waar wordt precies aan gedacht? (16)
- Het gehanteerde schema op blz. 68 geeft al aanleiding tot de nodige vragen. Zo wordt het segment dure woningen gesplitst in 975 woningen met een bruto vloeroppervlak kleiner dan 60 m<sup>2</sup> en 975 woningen groter dan 60 m<sup>2</sup>, terwijl alle woningen in het middensegment al gemiddeld uitkomen op een woonoppervlakte van 78 m<sup>2</sup>. Dit maakt het onderscheid tussen middeldure woningen; 'kleine' dure woningen en 'grote' dure woningen tamelijk diffuus. Het aanbieden van dure woningen met de kans van 45% op één parkeerplaats per woning en het middensegment met kans van minder dan 30% is volstrekt onrealistisch. Kortom, nu de **parkeerfaciliteiten nagenoeg op 'nihil'** worden gesteld, is er sprake van een onrealistisch scenario, waarbij een grote groep potentieel geïnteresseerde bewoners en ondernemers op voorhand worden buitengesloten. Een optie die voorts niet, althans niet serieus wordt uitgewerkt is die van de openbare ondergrondse parkeergarages (17).
- Het invoeren van **betaald parkeren** in het Hamerkwartier zal leiden tot meer verkeerstromen om en nabij onze locatie en meer illegaal en ongewenst gebruik van onze bedrijfsparkeervoorzieningen dan nu reeds het geval is. De projectnota voorziet niet in mogelijkheden om hier op een adequate manier mee om te gaan (15).

## ANTWOORDEN:

- De nota parkeernormen die op 8 juni 2017 (gewijzigd op 29 november 2017) is vastgesteld door de gemeenteraad is uitgangspunt voor de planvorming in het Hamerkwartier. De nota stelt een ondergrens en een bovengrens voor parkeernormen voor diverse functies en soorten woningen. In het Hamerkwartier is de ondergrens het uitgangspunt. Concreet betekent dit:

| Voorlopige parkeernormstelling Hamerkwartier |                           | Norm                                                                                             | Bezoekers      |
|----------------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Wonen                                        | Sociale en midden huur    | 0-0,1 per woning<br>(0-1**)                                                                      | 0,1 per woning |
|                                              | Vrije sector < 30 m2 bvo* | 0,3 per woning<br>(0,3-1**)                                                                      | 0,1 per woning |
|                                              | Vrije sector 30-60 m2 bvo | 0,3 per woning<br>(0,3-1**)                                                                      | 0,1 per woning |
|                                              | Vrije sector >60 m2 bvo   | 0,6 per woning<br>(0,6-1**)                                                                      | 0,1 per woning |
| Werken & voorzieningen                       | Kantoren                  | 1:125 m2 bvo                                                                                     |                |
|                                              | Bedrijven                 | Maatwerk:<br>-bestaande bedrijven: 1 per 5 werknemers;<br>-nieuwe bedrijven: 1 per 10 werknemers |                |
|                                              | Voorzieningen             | *** CROW-normen + maatwerk                                                                       |                |

\* bvo = bruto vloeroppervlak

\*\* Norm volgens Nota Parkeernormen Auto (2017)

\*\*\* CROW = een non-profit kennispartner voor overheden, aannemers en adviesbureaus

- Ons uitgangspunt is dat er parkeerplekken **in gebouwde vorm** komen en een beperkt aantal parkeerplekken in de openbare ruimte voor minder valide bezoekers. De gebouwde parkeerplekken komen deels onder gebouwen die de komende jaren worden gemaakt. Een ander deel komt in tijdelijke of transformeerbare gebouwen, zodat we nut en noodzaak van de plekken kunnen evalueren en er op termijn ruimte is voor andere functies. Dit onderzoeken we in de komende planfase.
- Ook **fietsparkeerplekken** voor woningen, kantoren en voorzieningen komen in pandig, volgens de Nota parkeernormen fietsen en scooters die de gemeenteraad op 14 maart 2018 heeft vastgesteld.
- In de komende planfase stellen we een **mobilitéitsvisie** op met daarin de onderwerpen parkeernormen, bereikbaarheid per auto en per fiets (onder andere via de Javabrug), optimalisatie openbaar vervoer en inzet van elektrische deelauto's. Bereikbaarheid én laad- en losmogelijkheden voor bedrijven, krijgen een speciale plek in de visie.
- Sommige gebruikers en bezoekers van het Hamerkwartier ervaren **schaarste aan parkeerplekken**. Geparkeerde auto's domineren het beeld in de openbare ruimte. Dit heeft een aantal oorzaken. Er zijn relatief weinig parkeerplekken op eigen terrein, waardoor veel mensen parkeren in de openbare ruimte. Omdat er geen betaald parkeren is, parkeren veel mensen van buiten het gebied overdag en

's nachts in het Hamerkwartier. Ook staat er veel handelswaar op straat. De prikkel om per fiets of openbaar vervoer te komen, ontbreekt. Bovendien zijn daarvoor de mogelijkheden niet optimaal.

- Met **betaald parkeren** kunnen we de parkeerdruk in het Hamerkwartier acceptabel houden. Dit gaat in per juli 2018, tegelijkertijd met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. Ook in de IJplein/Vogelbuurt komt betaald parkeren. Er is voor gevestigde bedrijven en bewoners een overgangperiode tot 1 januari 2019 waarin zij een vergunning kunnen aanvragen.
- Bij de herontwikkeling van het Hamerkwartier hoort ook een herinrichting van de **openbare ruimte**. Parkeerplekken in de openbare ruimte maken plaats voor brede stoepen, pleintjes en parken.
- De veranderende mobiliteit en bereikbaarheid én minder vanzelfsprekende beschikbaarheid van veel openbare parkeerplaatsen, maakt dat sommige functies in het gebied zich zullen richten op andere doelgroepen en **andere vervoerswijzen**. Voorbeelden hiervan zijn de Kromhoutloods (evenementen en congressen) en de Jumbo Foodmarkt.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.

## 2.11 Openbare ruimte en groen

#### REACTIES:

- Voor het realiseren van een doorgaande fiets/voetgangersverbinding langs de oevers kan het **Motorkanaal als hindernis** gaan functioneren. ANGSAW pleit ervoor om twee opties nader te onderzoeken: 1 een brugverbinding ter hoogte van de pontonbrug die ten behoeve van de laatste editie van Sail tijdelijk heeft gefunctioneerd; 2 een verbinding in de vorm van een beweegbare boardwalk ter hoogte van het terras van het visrestaurant (5).
- Over de rol van groen in de wijk zelf is ANGSAW kritisch. In de stedenbouwkundige opzet is er weliswaar aandacht voor groen maar daarbij gaat het vooral om 'kleine parkjes en pleintjes' op de laagste verdiepingen van de bouwblokken die worden aangeduid als 'Hamerblokken'. Ondanks de wens dat het hierbij gaat om openbare ruimte die voor iedereen toegankelijk is, lijkt het ons waarschijnlijk dat deze parkjes gaan functioneren als binnentuinen voor bewoners en gebruikers van de betreffende blokken. Het is dan nog maar een kleine stap richting 'gated communities' zoals ervaringen elders hebben laten zien. ANGSAW pleit ervoor om meer ruimte te creëren voor groene, **werkelijk publiek toegankelijke pleinen en parken**. Van belang is dat deze openbare pleinen via groene routes verbonden worden met de IJ-oevers (5).
- Uit de Projectnota kan worden afgeleid dat het huidige parkeerterrein op de **kop van het Motorkanaal** beschouwd wordt als ideale plek voor een plein dat de potentie heeft om als centrum voor de hele wijk te gaan functioneren: een centrum dat bovendien ook aantrekkelijk kan zijn voor bewoners uit de Vogelbuurt aan de andere kant van de Meeuwenlaan. Dat voorstel juicht ANGSAW van harte toe. Tijdens een ANGSAW-workshop in 2011 over het gebied rondom het Motorkanaal kwamen de deelnemers ook tot de conclusie dat het Hamerkanaal en met name de kop van het kanaal een hele aantrekkelijke plek zou kunnen worden voor een brede groep bewoners en gebruikers (5).
- Het feit dat **groenvoorzieningen voor een groot deel op daken** wordt bedacht, al dan niet afgesloten van de openbare ruimte. Dit heeft allerm minst een uitnodigende werking op de medegebruikers van deze wijk, anders dan de bewoners van betreffend object. Ondergetekenden pleiten sterk voor meer toegankelijke groenvoorzieningen (18).
- De kavel van Eigen Haard kent veel onbebouwde ruimte: een plein voor de Kromhouthal aan het Gedempt Hamerkanaal, een plein aan het IJ naast de Kromhouthal, brede kade aan het Motorkanaal,

het Oeverpark en de groene plek in de strip: alles bij elkaar wel **erg veel open ruimte**, waardoor we zorgen hebben over de programmering en verlevendiging. In ons beeld zijn de straten autoluw en dragen daarmee ook bij aan gebruiksruimte. De groene plek in A2 ligt op de plek waar een parkeergebouw gedacht is. De behoefte aan ruimte en groen aan de straat is begrijpelijk, maar kan op verschillende manieren gemaakt worden. De hierboven genoemde ruimtes zouden bijvoorbeeld ook groen ingevuld kunnen worden. Het Oeverpark is wat ons betreft aan de brede kant. Juist vanwege de open ligging aan het IJ, wordt ook met een diepte van 20 meter al een enorme weidsheid ervaren. Graag aanpassing van de Projectnota op dit punt. Daarnaast mag het Oeverpark wel groener dan de plankaart nu suggereert met zelfs een autolus op meerdere plekken in het park. De programmering van de plint aan het groen is een essentieel onderdeel van het succes van het Oeverpark. Ook het succes van de pleinen bij de Kromhouthal is sterk afhankelijk van de programmering van de hallen, één plein lijkt voorlopig al veel en de fabrieksstraat doet ook mee als gebruiksruimte voor de hal **(10)**.

- Op de kaart is een **brede strook gereserveerd** tussen het pand aan Gedempt Hamerkanaal 34 t/m 50 en het betrekkelijk nieuwe pand Voorwaarts aan het Gedempt Hamerkanaal 16-24. Wij nemen aan dat we minimaal de huidige contouren van het bestaande gebouw kunnen blijven handhaven voor de nieuwe ontwikkeling? Als dit niet mogelijk is, horen we graag hoe dan compensatie plaatsvindt. Over BUW blok 13 is een indicatie van een doorgang aangegeven. Graag hier flexibiliteit aangeven en meenemen. De ingetekende positie is pal over een bestaand gebouw getekend. Voor planvorming is het wenselijk dat deze weg verschoven kan worden. Graag aangeven wat het gewenste profiel van deze doorgang is. Door omrekenen van BUW en BOV concluderen wij dat gemeente een breedte van ca. 12,5m wenst? **(23)**
- Op de zelfde kaart wordt de achterzijde bij het pand, aan de **Beitelkade, gewijzigd in openbare ruimte**. Op dit moment is hier een kinderdagverblijf gehuisvest waar een buitenruimte absoluut noodzakelijk is. Wij vragen ons af hoe de gemeente dit voor zich ziet en hoe men denkt dit te realiseren en te compenseren. Denk bijvoorbeeld aan noodzakelijke verhuiskosten en de vergoeding t.b.v. het afstaan van de grond en aanpassingen (verkleinen) aan het pand **(23)**.
- Geef bomen de ruimte (niet op daken). Groene oever is prima, maar **benut het IJ als transportkanaal** via een van de havenkommen. Aan de westkant (Motorkanaal) moet rekening worden gehouden met de aanlanding van de Javabrug. De havenkom in het midden leent zich meer voor rust en recreatie. De havenkom Johan van Hasseltkanaal leent zich het best voor aan- en afvoer van lokale producten via het IJ. Dit vanwege de aansluiting op het achterliggende wegennet via Johan van Hasseltweg **(46)**.
- **Toegankelijkheid water** waarborgen **(64)**.
- Mooie ruime straten etc. met **veel groen en ruimte** voor bewoners. Prima dus **(65)**.
- Ik hoop dat de intenties om de openbare ruimte niet alleen verblijfs- maar ook werkkwaliteit te geven (ruig karakter) hier worden waargemaakt. **Geen Puccini aan het IJ** a.u.b. **(76)**.
- Openheid moet intact blijven en **niet dicht bouwen**. Laat wijkcentrum en scholen een centrale rol spelen **(77)**.
- **Groene route langs het IJ** moet niet om de haventjes heen, nu niet aantrekkelijk met slingers **(28)**.
- Geen plein gemaakt, reserveer een breed kade stuk. Leg de **Schellingwouderlaan aan door Albemarle** en niet er langs. Houd hoek bij Stork restaurant meer open **(35)**.
- **Geen sportactiviteiten in Vliegenbos**. Authentiek laten. Noorderpark biedt voldoende mogelijkheden **(40)**.
- Er wordt steeds meer door kinderen in het IJ **gezwommen**. Biedt een alternatief **(40)**.
- De overweging in de Projectnota om van de Meeuwenlaan een groene strook te maken, waar de essentie ligt op openbaar vervoer en wandel- fietsverkeer, is niet realistisch. **De Meeuwenlaan mag**

**geen groene strook zijn**, het is de levensader van het hele gebied. Deze hoofdstraat tot het Hamerkwartier moet voor een ieder toegankelijk blijven, ook met de auto (17).

#### ANTWOORDEN:

- In het Hamerkwartier investeren we in openbare ruimte die zowel op stads- als buurniveau van betekenis zal zijn. Bij het verwerven van openbare ruimte kiezen we voor de plekken met de meeste **kwaliteit, licht en uitzicht**, aan het IJ.
- De groeninvesteringen in het Hamerkwartier zullen kwalitatief hoogwaardig zijn en gericht op efficiënt **dubbelgebruik**. Ruimtes bedoeld om de gevolgen van klimaatverandering (bijv. hevige regenbuien) op te vangen, kunnen ook voor sport en spel gebruikt worden. Scholen kunnen de kleine parken (pocket parken) gebruiken.
- We handhaven vrijwel alle grote openbare ruimtes. Deze worden 'vergroend' en als pocket park ingezet. Ook de Meeuwenlaan wordt **groener** over de hele lengte door de ventweg te vervangen door een parkachtige laan. We onderzoeken of er meer groen kan komen langs de Johan van Hasseltweg en stellen aan de IJ-zijde een vijftig meter breed oeverpark voor, inclusief ruime kades aan de havenkommen. Bovendien werken we aan goede fietsverbindingen om andere groene delen van de stad zoals het W.H. Vliegenbos, binnen handbereik te brengen.
- De transformatie van industriegebieden aan het IJ biedt een unieke kans om de **oevers publiek** te maken. Daarnaast is er in de nieuwe woon-werkwijken behoefte aan waardevolle openbare ruimte en een betere fietsbereikbaarheid. De aaneenschakeling van openbare ruimtes aan het IJ, verspreid over diverse projecten, kan Amsterdam Noord een nieuwe kwaliteit geven.
- We werken het komende jaar aan een **openbare-ruimteplan** dat duidelijk maakt hoe de route langs het IJ een plek gaat krijgen in het Hamerkwartier. We onderzoeken opties voor het oversteken van de havenkommen en het Motorkanaal. Dat de route soms om een havenkom heen moet, is onvermijdelijk, vanwege de benodigde toegang voor beroeps- en pleziervaart. Hierin moeten we heldere afwegingen maken op basis van verschillende ontwerpen.
- Het industriële havenkarakter past niet direct bij de voorgeschreven (Puccini) materialen die elders in de binnenstedelijke gebieden gebruikelijk zijn. In de Structuurvisie 2040 valt het Hamerkwartier onder **Puccini-vrije** gebieden. In het openbare-ruimteplan - onderdeel van de Investeringsnota - maakt de gemeente duidelijk in hoeverre Puccini van invloed zal zijn op de inrichting van dit gebied.
- Het Hamerkwartier zal **toegankelijk blijven vanaf het water**, voor zowel plezier- als beroepsvaart. De GVB-pontveren zullen het Hamerkwartier verlaten, wat in deze kom nieuwe kansen biedt voor watergebonden bedrijven en pleziervaart. Ook onderzoeken we vervoer van goederen en bouwmaterialen over het water. Dit beschrijven we in het mobiliteitsplan plan dat onderdeel is van de Investeringsnota.
- De Javabrug kan de toegang vanaf het water beïnvloeden. De locatie van aanlanding van de brug is nog niet duidelijk. Een van de opties loopt via het **Motorkanaal**. Dit maakt dat het nog niet duidelijk is in welke mate scheepvaart nog toegang heeft tot het Motorkanaal.
- Buurtvoorzieningen, gezondheidscentra en scholen zijn belangrijk in het zorgen voor een gemengde wijk. De omliggende wijken moeten **profiteren van voorzieningen** in het Hamerkwartier. Geschikte locaties zijn waar de buurten samenkomen, met een goede bereikbaarheid.
- Naast de openbare ruimte op straat, maken we groene, collectieve buitenruimtes op de daken van gebouwenblokken. Zo hebben bewoners ook een eigen **buitenruimte**, voor tuinen en waar jonge kinderen van aangrenzende woningen wellicht onder toezicht van ouders kunnen spelen.
- Het voortbestaan van het **kinderdagverblijf aan de Beitelkade** is wat de gemeente betreft niet in het geding. Het kan blijven in het huidige gebouw of elders in het gebied. Tegenover het kinderdagverblijf wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een basisschool. Dubbel gebruik van openbare ruimte en buitenruimte voorzieningen door beide partijen, is daar heel kansrijk.

- Het Hamerkwartier wordt een hoogstedelijk stuk stad. Daarbij is er aandacht voor **zichtlijnen, lucht en uitzicht** vanuit de toekomstige woningen. De gemeentelijke regels voor afstanden tussen torens, hoogteregels en hoogbouwregels, zorgen ervoor dat er vanuit verschillende standpunten lucht blijft in het silhouet van dit stuk stad.
- In het plan zijn een aantal ruimtes opgenomen die wat **groter van maat** zijn:
  - Beitelhaven en Spijkerkade: dit zijn twee oude insteekhovens, voor de zichtbaarheid van de geschiedenis zullen deze open blijven en grotere pleinen vormen in het gebied.
  - Bij de overgang van de Meeuwenlaan naar Motorkanaal komt een groot plein, op de plek waar drie buurten elkaar ontmoeten (IJplein/Vogelbuurt en Hamerkwartier), waar ontmoeting centraal staat. Deze plek is nu alleen in gebruik voor parkeren, maar verdient een betere invullingen en inrichting; het IJ en het Motorkanaal zijn vanaf de Meeuwenlaan nauwelijks zichtbaar.
  - Voor de Kromhouthal blijft er een plein bestaan, wellicht kleiner dan nu, zodat de hal vanaf het Gedempt Hamerkanaal zichtbaar blijft. We kijken of er publieke functies aan het plein kunnen komen, zodat de ruimtebeleving plezieriger wordt.
  - Aan het IJ komt er over de hele lengte een vijftig meter breed oeverpark, inclusief de havenkommen Motorkanaal en Johan van Hasselt- en GVB kom. Hier komt meer openbare ruimte en soms een plein.
- Het terrein van **Eigen Haard** – gebouwen en openbare ruimte - heeft een monumentaal karakter. Ontwikkellende partijen zijn zelf verantwoordelijk voor het programmeren van gebouwen, conform de voorwaarden in de Projectnota. We willen sloop van historische panden vermijden. Overbouwning is dan ook een optie. Ontwikkellkansen zitten wellicht meer in de lucht dan in het vlak.
- Voor het **oeverpark** geldt nu een maat van 50 meter. Voor een stadspark dat moet voorzien in de groenbehoefte van alle Amsterdammers, is die maat misschien nog wat mager. Ook omliggende wijken moeten er gebruik van kunnen maken. Het oeverpark zal intensief worden gebruikt, mede door de route die langs de hele noordelijke IJ-oever komt. Ook de Javabrug zal de plek toegang en betekenis op stadsniveau geven.  
Daarom kunnen we slechts beperkt groen aanleggen en moeten we goed nadenken over de functie van het groen. Het oorspronkelijke industriële karakter van het gebied vraagt daarnaast om industrieel materiaal en een stenige uitstraling in de inrichting. Voor de Investeringsnota werken we aan een openbare-ruimteplan met een verdieping, heroverweging en verdere uitwerking op het park. Het al dan niet per auto bereikbaar maken van de boulevard nemen we hierin mee.
- Bomen zijn nodig op straat en op de daktuinen. De **bomen** in het Hamerkwartier zijn nu op de vingers van een hand te tellen. De hoeveelheid bomen in de lanen en straten staan nog niet vast. Maar het beeld wordt zeker veel groener. En waar mogelijk krijgen gebouwen groene gevels.
- Het **blok** ingeklemd tussen Schaafstraat, Gedempt Hamerkanaal, Meeuwenlaan en Johan van Hasseltweg, is een slecht doordringbaar en ontsloten gebied. Mogelijke woningbouw vereist ingrepen in de bereikbaarheid. Om ook de bedrijven bereikbaar te houden, zijn meer straten nodig.
- De aangehouden **straatbreedte** is over het algemeen vijftien meter. In het openbare-ruimteplan geven we definitief uitsluitsel over de breedte van straten die nodig is om verschillende gebruikers en verkeersintensiteiten te kunnen bedienen.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- Voor de positie van groen in de blokken hebben we een zoekgebied aangegeven. De positie van het groen is dus verplaatsbaar. Eigenaren kunnen zelf keuzes maken voor de positionering, binnen het aangegeven zoekgebied. In de vernieuwde plankaart hebben we dat beter aangegeven.



## 2.12 Identiteit

### 2.12.1 Karakterisering

#### REACTIES:

- Vaak - ook in deze Projectnota - wordt gesproken over Broedplaats Zamenhofstraat. Wij willen direct bij aanvang van de discussie en het maken van de verdere plannen, graag benadrukken dat dit een onjuiste benaming is. Het terrein aan de Zamenhofstraat is geen broedplaats. Het is een **bedrijfsverzamelterrein** met een diverse mix van kleine zelfstandigen. De huurders ontvangen geen subsidie van de gemeente en doen geen toelating voor een commissie om een ruimte te kunnen huren. De verzamelterm Creatieve Industrie is vanwege het diverse karakter van de ondernemingen hier ook niet van toepassing. Het Zamenhofstraat-terrein bestaat uit de bedrijfsverzamelgebouwen 106 t/m 150 met werkruimtes die door de verschillende eigenaars bewust betaalbaar worden gehouden. Een groep van ruim 200 zelfstandigen en kleine bedrijven kan er werken, experimenteren en onderzoeken. Dankzij de lage huren is hier ook in economisch mindere tijden ruimte voor ontwikkeling, innovatie en een onafhankelijke positie. Er zitten onder andere kunstenaars, designers, architecten, metaalbewerkers, mediabedrijven, journalisten, meubelmakers, kunstdocenten, decor- en rekvisietenateliers, een historisch archief, sieradenmakers, fotografen, garagehouders, modebedrijven, koffiebranders, cateraars en koks, chocolademakers en de eigenaren van Café Zamen. Voorbeelden van bekende, succesvolle bedrijven die op het Zamenhofstraat-terrein zijn gestart, zijn GSUS, DEEP, de Chocolademakers en de Taartenkamer. Bijzonder is dat al deze ondernemers in Noord zijn gebleven en daardoor hebben bijgedragen aan de ontwikkeling van de bekendheid en economische groei van Noord. Vaak werken de zelfstandigen op de Zamenhofstraat direct of indirect mee aan de ontwikkeling van de stad Amsterdam door opdrachten voor andere bedrijven uit te voeren. Veel bedrijven hebben een internationaal netwerk waarbij zij Amsterdam als creatieve stad vertegenwoordigen **(11)**.
- Nu is er **een identiteit**. Straks een verlengstuk/uitbreiding van de stad en de toeristen **(41)**.
- Heel belangrijk vind ik dat duurzaamheid ook betekent het behouden van wat er te behouden valt. Zodat de mooie **oude industriële gebouwen** zoveel mogelijk behouden blijven, zodat de geschiedenis en het huidige karakter van de wijk altijd zichtbaar zal blijven. De huidige identiteit moet veel meer geïntegreerd worden in de nieuwbouw **(45)**.
- Niet het meat packers district in New York moet het referentiekader zijn, dat kunnen we allemaal helemaal niet controleren, dat is een heel ander grid pattern en een heel ander formaat stad. **Ga eens in Rotterdam kijken**, die hebben heel veel ervaring met hoogbouw en ook gemengd bouwen in hoge stedelijke dichtheid. Kijk vooral niet naar de overkant de zuidelijke IJ-oever in Amsterdam, die gelden in mijn ogen als een mislukking, wat eenzijdig bouwen betreft **(57)**.
- Hou het industriële karakter - meer dan nu in de tekeningen staat! Amsterdam als historische industriële haven moet behouden worden als identiteit. In de tekeningen wordt veel te veel nieuw gebouwd terwijl dat juist voor de identiteit van het gebied zo mooi is - en de aantrekking is. Behoud ook **het ruige uiterlijk** en zorg dat de pioniers die dit gebied zijn ingegaan na de de-industrialisering er nog kunnen blijven bestaan **(62)**.
- De identiteit van het terrein nu moet grotendeels behouden blijven. Het industriële maakt het juist leuk **(65)**.
- Ik mis dat er rekening wordt gehouden met de oorsprong van het gebied en de geschiedenis van de bewoners en investeerders. Amsterdam Noord en specifiek Hamerkwartier en NDSM hebben een belangrijke industriële en culturele geschiedenis. Deze identiteit zou behouden moeten blijven om de waarde te kunnen behouden. Mooi voorbeeld is Sao Paulo Brazilië, waar bedrijven met een belastingregel voor werknemers plekken hebben gecreëerd waar kunst, cultuur en sport

samenkomen. Rondom al deze plekken is de werkgelegenheid hoog en wordt de woonomgeving hoog gewaardeerd. Al deze plekken met SESC Pompei als belangrijkste voorbeeld hebben de **geschiedenis van de plek**, de identiteit behouden en/of in ere hersteld (69).

- Ga het gebied **niet teveel als een vinexlocatie** inrichten. Het moet een industrieel karakter houden. Recreatie en Horeca aan het IJ. Voor groen naar het Vliegenbos (72).
- De identiteit moet behouden blijven. Dit betekent niet alleen kenmerkende gebouwen, maar ook de **balans van buurtbewoners**. Als het geld gaat regeren krijg je een tweeverdeling in de buurt zelf (77).

#### ANTWOORDEN:

- Wij herkennen ons zeer in het pleidooi om bij de herontwikkeling van het Hamerkwartier rekening te houden met de **industriële en culturele geschiedenis** van het gebied. Dit komt tot uiting in de Projectnota.
- Het gebied niet inrichten als een Vinexlocatie en het behoud van het **industriële karakter**, zijn uitgangspunten voor de herontwikkeling van het Hamerkwartier. Met de kanttekening dat het Vliegenbos de potentie heeft uit te groeien tot stadspark en het Hamerkwartier evengoed een bijdrage zal leveren aan groen in de stad. Met een oeverpark, intiemere pocket parkjes en groen en bomen in straten en op daken.
- Wij hebben nota genomen van alle reacties over identiteit en karakter van het gebied en nemen de overwegingen en inspiratiebronnen graag mee in de **volgende planfase**, de Investeringsnota.
- De gemeente onderschrijft het belang van de bijdrage aan de Amsterdamse economie van de bedrijven in het **Zamenhofgebied**, die zij met verve beschrijven. De insteek van de Projectnota is om condities te creëren waardoor deze bedrijven kansrijk kunnen blijven functioneren.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.

## 2.12.2 Behoud gebouwen

#### REACTIES:

- Dan is het totale weggummen naar de toekomst toe van de eerste industriële hal van dit gebied, **de eerste Kromhouthal**, waarin wij onze horecaonderneming in 2010 zijn opgestart, een blamage. In het rapport staat toch: 'de aantrekkelijkste cultuurhistorische waardevolle en goed functionerende werkgebouwen en voorzieningen blijven staan' of 'respect voor de historie van het gebied en versterken van de identiteit door het behoud van markante gebouwen en goed functionerende bedrijven'. Waarom bijvoorbeeld wel kiezen voor de loods waarin de Foodmarkt is gevestigd? Waarom niet voor het veel monumentaler pand waarin Restaurant Stork is gevestigd. Wat is interessanter, een markant gebouw uit het verleden met een openbare functie of een woontoren met een grasveld? De prachtige oude kraansporen, de sporen van een roemrijk industrieel verleden, of een flatgebouw met een parkje (1).
- In reactie op de afbeeldingen en de tekst van de Projectnota voor inspraak Hamerstraatkwartier pleiten ondergetekenden voor het **behoud van het oudste gedeelte van de voormalige Kromhoutfabriek** waar nu onder andere restaurant Stork, Dansmakers Amsterdam en de DAT school in gevestigd zijn. Dit gedeelte, waarvan de eerste steen in 1908 door Daniel Goedkoop jr. werd gelegd, is onlosmakelijk verbonden aan de overige, jongere gedeeltes van het complex, waar nu o.a. de Jumbo supermarkt en de Evenementenhal in zijn gevestigd. Deze laatste worden wel behouden in de voorgestelde plannen. De oudste hal verdient de status van industrieel erfgoed en is een belangrijk monument in de geschiedenis van Amsterdam Noord en het Hamerstraatgebied. Hier

begon het! Deze inspraakreactie is een gezamenlijke reactie van 440 ondertekenaars die o.a. via oproep op Facebook en per mail kennis hebben genomen van de schetsen en de afbeelding van de maquette (4).

- Op het voormalige Storkterrein bevindt zich in de zuidwestelijke hoek één van de oudste fabrieken van Noord: de Kromhout-Goedkoop fabriek (gebouwd in 1908). In de Projectnota wordt voorgesteld om juist dit gebouw te slopen ten behoeve van een nieuwbouwblok. ANGSAW acht sloop onbegrijpelijk. Het zou een onherstelbaar verlies van belangrijk industrieel erfgoed betekenen dat **onlosmakelijk deel uitmaakt van het hele Kromhoutcomplex** en nog steeds prima functioneert als onderkomen van het succesvolle Stork-restaurant en van de Dansmakers (5).
- Van grote cultuurhistorische betekenis en van belang voor de identiteit is vooral de Kromhouthal inclusief alle aanbouwen. De huidige bestemmingen van die aanbouwen — restaurant Stork en Jumbo Foodmarkt — zijn goede voorbeelden van hergebruik en bovendien van groot belang voor het voorzieningenniveau en de levendigheid van de buurt. Heemschut **protesteert daarom met klem** tegen de sloop van de zuidwestelijke aanbouw van de Kromhouthal, tegen een nieuw gebouw in de oksel van het complex én tegen het doortrekken van de groene oever. Niet alleen verdwijnt zo een deel van het imposante en karakteristieke complex, door het doortrekken van de groenstrook verdwijnt ook de ruimtelijke context en ontstaat een onwezenlijke situatie, de Kromhouthal wordt gedeeltelijk omringd door straten en gedeeltelijk (de kop) door het oeverpark. Laat de Kromhouthal in ere en laat het complex de stedenbouwkundige afsluiting zijn van het front van het Hamerkwartier aan het IJ (in plaats van het nieuwe torentje in het voorkeursmodel), waardoor tevens beter wordt aangesloten op de bebouwing aan de overkant van het Motorkanaal. Om dezelfde reden — zo min mogelijk aantasting van de sfeer van de kaden en de insteekhavens — gaat de voorkeur van Heemschut uit naar de Javabrug in het verlengde van de Hamerstraat (7).
- Verder acht ik het **ongewenst en onnodig** om een deel van het historische Stork-complex te slopen ten behoeve van nieuwbouw. Toevoeging van tenminste het daarmee nagestreefde aantal woningen is mogelijk zonder sloop op de wijze die door mij al eerder is aangedragen (42).
- Te veel sloop; leidt tot verschraling. De ambitie is om een gemengde wijk te creëren. Maar door verdichting dreigt veel goedkope bedrijfshuisvesting verdwijnen. Waaronder grote delen van broedplaats Zamenhofstraat. En mogelijk de volledige bebouwing aan de Noorzijde van het Johan van Hasseltkanaal. Graag een terughoudender beleid bij het slopen van **goedkope bedrijfshuisvesting**. Zeker wanneer die nog in goede technische staat verkeert (9).
- Aan het IJ kunnen zowel de Storkhal als de twee kleine pandjes met puntdak bijdragen aan de kwaliteit van de IJ-oever. De twee kleine pandjes kunnen worden gebruikt als paviljoens, deze staan ook op de kaart met te handhaven karakteristieke elementen. **De Storkhal** maakt deel uit van het silhouet aan het IJ, ook hier wordt aangegeven dat karakteristieke bouwelementen gehandhaafd moeten blijven. Voor ons is het overbouwen van de hallen een optie die we de komende periode in samenwerking met de gemeente serieus verder willen onderzoeken en vragen u de ruimte hiervoor op te nemen in de Projectnota (10).
- Het is nog onduidelijk hoe de 'te handhaven opstallen uit cultuurhistorische overwegingen' functioneel kunnen worden ingepast in ontwikkelvelden. Hier is **flexibiliteit in de uitwerking** gewenst (22).
- De kaart met het stedenbouwkundig ontwikkelkader toont middels 'blauwe bolletjes' in de plattegrond dat dit gebouw **karakteristieke gebouwelementen** bevat welke gehandhaafd dienen te worden. Zoals eerder met het projectteam besproken zijn wij voornemens de gehele opstallen te slopen zodat nieuwbouw kan plaatsvinden. Dat betekent dat er geen gebouwelementen behouden blijven. Wel komen in de nieuwbouw de 'sheddaken' terug, als 'knipoog' naar het verleden. Wij gaan ervan uit dat dit ook wordt bedoeld met de aanduiding van de blauwe bolletjes. Graag hier een toelichting en zo nodig deze aanduiding verwijderen opdat ontwikkeling in de toekomst mogelijk wordt (23).

- Op de kaart met het stedenbouwkundig ontwikkelkader is het gebouw op de hoek Gedempt Hamerkanaal/Hamerstraat, gemarkeerd als 'te handhaven opstallen uit cultuurhistorische overwegingen' en als 'te conserveren bestemmingsplan' (pagina 28). Gezien de vraag, o.a. van de huidige gebruikers, zijn wij voornemens om dit pand te herontwikkelen met een uitbreiding van enkele verdiepingen. Dat kan middels gehele sloop, of middels het optoppen van het huidige gebouw, dit wordt momenteel onderzocht. Het huidige bestemmingsplan geeft ruimte voor deze uitbreiding. Wij zijn van mening dat tenminste de huidige bestemmingsplanregels t.a.v. hoogtes en volumes van kracht blijven in het nieuwe bestemmingsplan zodat **herontwikkeling en uitbreiding** mogelijk is en blijft of verder wordt uitgebreid. Graag deze beperkingen van de kaart halen opdat herontwikkeling mogelijk wordt. Het huidige kantoorpand is niet monumentaal, de gevels zijn bijvoorbeeld enkele jaren geleden geheel vernieuwd. Wij zien dan ook niet dat dit gebouw 'cultuurhistorische' eigenschappen heeft die beschermd moeten worden. Mogelijk geldt dit alleen voor de schoorsteen die achter het pand staat, welke overigens ook niet monumentaal is. Een ontwikkeling zou wellicht mogelijk zijn met behoudt van de schoorsteen. We kunnen dit nader onderzoeken. Wij verzoeken u de kaart aan te passen (23).
- Op de kaart met het stedenbouwkundig ontwikkelkader is dit gebouw aan pand Hamerstraat gemarkeerd als 'te handhaven opstallen uit cultuurhistorische overwegingen' en als 'te conserveren bestemmingsplan' (pagina 28). Wij zijn aan het onderzoeken of er, zo nodig i.c.m. overige percelen, een herontwikkeling kan plaatsvinden. Dit d.m.v. gehele sloop en nieuwbouw. Wij verzoeken u te verduidelijken waarom deze kenmerken op dit adres van toepassing zijn. Wij zijn van mening dat **geen van deze eigenschappen** van toepassing zijn en verzoeken hierop de kaart aan te passen. Het pand is onlangs opgeknapt maar is verder niet monumentaal (23).
- Op de kaart met het stedenbouwkundig ontwikkelkader, maar ook op pagina 28 is **gebouw Voorwaarts** gemarkeerd als 'te conserveren bestemmingsplan' en te 'handhaven opstallen'. Voor uw informatie: er vindt onderzoek plaats naar mogelijkheden van uitbreiding, dat zal met name dan een uitbreiding in de hoogte zijn zodat er nieuwe functies kunnen worden toegevoegd. Wij zien graag dat deze markering van de locatie wordt gehaald opdat deze uitbreiding en verdere optimalisaties mogelijk worden (23).
- De gebouwen Meeuwenlaan 104 t/m 106 zijn in 1928 gebouwd door de architect Willem Noorlander voor de Haardenfabriek Invincible. De nummers 104 en 104a vormden het kantoor en de directeurswoningen, nummer 106 was de fabriek en toonkamer van de haarden. Achter de woningen zijn de, voor Amsterdamse begrippen, ruime tuinen gelegen op het zuiden. De hoogte van de huidige bebouwing rondom onze woningen varieert van overwegend 3 tot 5 m tot een enkel accent van 9 m hoogte. We hebben veel privacy en zon gedurende het grootste gedeelte van de dag. 's Nachts is het aardedonker doordat er met name bedrijfspanden staan. In het huidige Hamerkwartier wonen weinig mensen. Er zijn hier en daar wat bovenwoningen, maar onze woningen en het rijtje woningen van Meeuwenlaan 92-94 zijn **de enige oorspronkelijke woonhuizen** in het gebied, en dus in de Projectnota aangewezen als 'te handhaven opstallen uit cultuurhistorische overwegingen'. Op de Kaart Stedenbouwkundig Ontwikkelkader (pagina 2) is echter aangegeven dat direct rondom onze woningen gebouwen mogen komen met een maximale bouwhoogte van 15 m, en een plint van 8 m met daarin 50% niet-wonen. Op de plek van de huidige moskee in de Schaafstraat is een toren gedacht van 45 m hoogte. Ook in de gebieden om ons perceel heen zijn torens gepland van 45 m hoogte. Als dit inderdaad volgens de kaart uitgevoerd gaat worden, dan heeft dit enorm veel invloed op de bezonning en privacy van onze woningen. Het bijna honderd jaar oude complex wordt dan geheel ingebouwd en de kwaliteit van wonen gaat enorm achteruit. In de projectnota staat dat gekozen is voor torens, zodat er maximaal 1x per dag slagschaduw is op de woningen (pagina 60), maar zoals de torens nu gepositioneerd en gemaatvoerd zijn, is er de hele dag door wel een toren die haar schaduw op onze huizen werpt (50).
- Dat een bedrijventerrein als dat van Draka neergaat voor appartementen vind ik acceptabel, maar waarom meteen de complete omgeving? Identiteit? Welke identiteit? Het Hamerkwartier dreigt een **volgeplempte nieuwbouwwijk** te worden. Dat heeft geen identiteit. Voor geen enkele huidige bewoner in Amsterdam Noord (53).

- Het lijkt erop dat **de plek van Dansmakers** verdwijnt. Als bestuurslid van YoungArtsupport Amsterdam zou ik dat zeer betreuren. Wij ondersteunen al 5 jaar jonge kunstenaars van productiehuzen, waaronder Dansmakers (59).
- Zorgen dat het **Storkgebouw**, industrieel monument, en de locatie voor Dansmakers Amsterdam kan blijven bestaan (61).
- Het is van belang voor Amsterdam en voor de buurt dat het **gebouw Gedempt Hamerkanaal 203 en 205**, dat onlangs met gemeentegelden is gerenoveerd, blijft bestaan. Er is behoefte aan een theater en studio's waar danslessen, voorstellingen, workshops, festivals, etc. kunnen plaatsvinden. Die ruimtes zijn er al maar komen in de recente tekeningen niet terug. Wij pleiten voor het behoud van de culturele plekken die er al zijn. Tenslotte waren dit de pioniers die naar het industrieterrein Noord zijn verhuisd en die de aantrekking op deze buurt mede hebben veroorzaakt, en dus ook de waarde ervan (62) (67) (68).
- Er zijn gebouwen in het Hamerkwartier die historische waarde hebben en die sfeerbepalend zijn voor de buurt. De industriële panden zoals **het oude Stork terrein** geven de wijk het bijzondere karakter. In de tekeningen zie ik hier weinig van terug en wordt het vooral een nieuwe wijk. Dat is jammer want die sfeer is juist wat het aantrekkelijk maakt. Zie bijvoorbeeld Oslo, Bern en New York waar de oude gebouwen zijn verbouwd tot woningen, kunstencentra, horeca, etc. (62).
- Het gebouw waar nu Dansmakers, ISH, DATschool, Cinedans zitten, op adres Gedempt Hamerkanaal 203 en 205, moet blijven. Immers naast wonen moet er **ook cultureel aanbod** zijn. Dansmakers is een pionier geweest en heeft geholpen Noord aantrekkelijk te maken, en dat dient beloond te worden (63).
- Behoud locatie Dansmakers en Stork als onderdeel van de **oorspronkelijke bebouwing**. En als waardevol industrieel erfgoed en historische oeverbebouwing (64).
- Geen **bouwwerken op de J.H. van Hasseltweg** wegnemen. Zij staan nog maar 10 jaar. Een stoere, brede v. Hasseltlaan is mooi, maar biedt geen verblijfsruimte meer (35).
- Wat wordt verstaan onder de op de kaart aangeduide 'te handhaven karakteristiek gebouwelementen'. Om wat voor uitvoering dient het te gaan? Betekent het dit dat bestaande bebouwing per definitie moet worden gehandhaafd en staat dit zodoende **in de weg van sloop/nieuwbouw?** (16)
- Hoe verhoudt de aanduiding 'te handhaven karakteristiek gebouwelement' zich tot de **projectie van het hoogte-accent** op de kaart 'stedenbouwkundig ontwikkelkader'? (16)

#### ANTWOORDEN:

- Veel partijen beamen de waarde van **de eerste Kromhouthal**. Het is het oudste en meest betekenisvolle gebouw in het gebied. Om die reden staat de categorisering ook als dusdanig beschreven in de legenda van de kaart stedenbouwkundige randvoorwaarden. Behoud van de eerste Kromhouthal en de huidige functie die er nu in zit, staan los van elkaar.
- In het Hamerkwartier is sprake van een voorzetting en transformatie van de stad. Een stad waarin oud gebruik en historie zichtbaar is, levert een spannende en leesbare stad op. Omdat de plattegronden van oude fabriekspanden om creativiteit bij herontwikkeling vragen, ontstaat ook diversiteit achter de gevel. Juist deze panden lenen zich voor functies die in nieuwbouw vaak niet mogelijk blijken. De stad staat nooit stil en om die reden moet **oud en nieuwe samen** kunnen gaan.
- Oude gebouwen moeten de nieuwe stad niet belemmeren en daarom onderzoeken we hoe ze een rol kunnen spelen in de hedendaagse stad. Functionaliteit en een realistische kijk op het gebruik van deze panden staat voorop. Vanuit dit oogpunt is **flexibiliteit van de regels** een kwaliteit. Het maakt herontwikkeling niet onmogelijk, bevriest het gebied niet, maar dwingt wel om op een creatieve manier gebouwen op te nemen in de planvorming en transformatie.

- Oude gebouwen vertellen het verhaal van het verleden en hebben bijgedragen aan het karakter van het gebied zoals we dat nu kennen. De gemeente zal zich inspannen om sloop van gebouwen met een **rijke historie** te voorkomen, ook al hebben we deze panden niet in bezit en heeft geen van deze panden een beschermende monumentale status.
- Voor het behoud van gebouwen is het belangrijk om ze ook in de toekomst **functioneel en bruikbaar** te houden. Flexibiliteit draagt dus juist bij aan het behoud van het gebouw en het feit dat het gebruikt (en onderhouden) kan blijven.
- Flexibiliteit is ook nodig met het oog op de nog onzekere aanlanding van de Javabrug en de maat voor een route langs de noordelijke IJ-oever. Het verloop en karakter van deze route is ook nog onzeker. Voor de Investeringsnota stellen we een **openbare-ruimteplan** op en via het project Sprong Over het IJ wordt duidelijk welke aanlanding en inpassing van de brug de voorkeur krijgt. In de Investeringsnota kijken we welke functies we moeten zeker stellen en op welke manier dit gebeurt. Samen met het gemeentelijk kenniscentrum Monumenten en Archeologie onderzoeken we hoe het programma van het plan en de inpassing van de brug, gebouwen zo min mogelijk kunnen schaden.
- De gebouwen **Gedempt Hamerkanaal 177-181** staan in de Projectnota aangeduid als 'te handhaven karakteristieke gebouwelementen'. Dit wil zeggen dat we ze aanmerken als karaktervol en dat we er in planvorming zorgvuldig mee om moeten gaan. Eventuele herontwikkeling van gebouwen is wel mogelijk. Karakteristieke gebouwelementen moeten behouden blijven.
- Schaafstraat 4 – Gedempt Hamerkanaal 50-42 en hoek Gedempt Hamerkanaal/Hamerstraat: we houden ontwikkelaars eraan om creatief en zorgvuldig om te gaan met **karakteristieke gebouwelementen**. Voor sloop moeten ze overtuigende ruimtelijke en functionele argumenten aanvoeren. Nieuwbouw van historie is een laatste noodgreep binnen alle mogelijke opties.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- Behoud van de eerste Kromhouthal en de huidige functie staan los van elkaar. Het gebouw moet geschikt zijn om voor een langere periode door te functioneren. De kaart stedenbouwkundig ontwikkelkader en de arcering van het gebouw passen we aan. We onderzoeken in de komende fase hoe dit gebouw voor langere periode kan door functioneren. Het gebouw moet om die reden niet helemaal functie-afhankelijk zijn.
- De kaart stedenbouwkundig ontwikkelkader en de toelichting op deze kaart passen we zodanig aan dat de arcering met strepen en bolletjes duidelijk maakt dat ten aanzien van behoud van erfgoed afwijkingen en flexibiliteit mogelijk zijn. Zie onderstaande toelichting over de te conservering bestemmingen:

#### Arcering:

- Arcering met strepen: deze arcering kan gaan over zowel relatief nieuw vastgoed als cultuurhistorisch waardevolle panden. De arcering heeft als doel de huidige functie of gebruiker te vrijwaarden van ontwikkeling. Het kan gaan over goed lopende en renderende bedrijfsfuncties of panden die recent zijn ontwikkeld en waar mogelijk geen nieuwe transformatie te verwachten is.
- Arcering met bolletjes: te handhaven karakteristieke gebouwelementen.

#### Aanvullend zijn er drie kleuraanduidingen:

- Te handhaven opstallen uit cultuurhistorische overwegingen.
- Te handhaven opstallen.
- Eigen terrein van te handhaven opstallen..

*Toelichting bij te handhaven gebouwen: Minimaal te handhaven bebouwing in het Hamerkwartier is ca. 100.000 m<sup>2</sup> bvo. Er is zowel sprake van te handhaven waardevolle gebouwen of gebouwconstructies en het conserveren van waardevolle bestemmingen. Deze twee verschillende vormen van behoud kunnen ook gecombineerd voorkomen. Het handhaven van gebouwen gebeurt in sommige gevallen uit cultuurhistorische overwegingen. Voor het behouden van gebouwen en gebouwconstructies geldt dat we de concrete invulling hiervan in een volgende fase nader uitwerken (de mate van conservering voor cultuurhistorische objecten kent overigens twee gradaties).*

### 2.12.3 Behoud functies

#### REACTIES:

- Wij vinden, dat - mochten wij verhuizen moeten - we weer een plek in het Hamerkwartier moeten krijgen. Daar liggen al 100 jaar onze Roots! Wij hoeven niet weg van het Motorkanaal. Maar mocht dat nodig zijn omdat de brug zo gaat aanlanden dat de scheepvaart en het aanmeren belemmerd worden, dan werken we – mits we serieus genomen worden - uiteraard mee aan **een verhuizing**. Wij zien nu drie mogelijke scenario's, samenhangend met de aanlanding van de brug en de bij de brug behorende werken in het water i.v.m. golfbreking en aanlegmogelijkheden voor wachtende schepen (hierna verder 'wal' genoemd.)
  1. Een brug met aanlanding in het Motorkanaal maakt het kanaal onbruikbaar voor onze doelen. Deze brug heeft naar het westen een wal van ca 300m, tot aan de Slagerij; en oostwaarts een wal tot voorbij de Hamerstraat. In dit scenario komen Veerhaven en de kom bij Albermarle in aanmerking;
  2. Een brug met aanlanding ter hoogte van de Hamerstraat heeft naar het westen een wal van ca. 300m, dus net ten westen van het Motorkanaal en oostwaarts tot bij de Veerhaven; In dit scenario komen Veerhaven en Albermarle in aanmerking;
  3. Een brug met aanlanding ter hoogte van de Veerhaven heeft naar het westen een wal van ca 300m dus tot de Hamerstraat (net ten oosten van het Motorkanaal) en oostwaarts tot aan restaurant Hangar. In dit scenario komen Motorkanaal en Albermarle in aanmerking. Daarom willen we graag zien dat in de volgende versies van Projectnota en de kaarten onze haven is ingetekend; zo lang er geen definitieve keuze is bepaald, op de drie hierboven genoemde locaties: dus Motorkade, Veerhaven en in de kom bij Albermarle **(2)**.
- De kantine van **Aeolus** moet verplaatst worden. De belevingskwaliteit van het Hamerkanaal en de zichtlijnen op het IJ worden immers verstoord door de huidige plek van die kantine. In de Projectnota wordt voorgesteld om de jachthaven uit te plaatsen naar een andere plek zonder aan te geven aan welke alternatieven gedacht wordt **(5)**.
- ANGSAW is van mening dat een nautische functie prima past bij het Motorkanaal en is ook van mening dat verplaatsing van de kantine op de kop van het kanaal niet per definitie betekent dat Aeolus helemaal moet verdwijnen. In de eerder genoemde ANGSAW-workshop in 2011 werd voorgesteld om het beginstuk van het Gedempte Hamerkanaal **weer open te graven**. Dat biedt de mogelijkheid om de Aeoluskantine te verplaatsen naar dat weer open gegraven stukje Gedempte Hamerkanaal. ANGSAW pleit ervoor om dat alternatief nader te onderzoeken **(5)**.
- Sinds het begin van de jaren 90 zijn steeds meer kleine ambachtelijke en creatieve bedrijven neergestreken in het Zamenhofstraat-gebied. De rauwe, industriële omgeving en het inspirerende IJ hadden een enorme aantrekkingskracht. Net als de ligging in de nabijheid van de stad en de aantrekkelijke huurprijzen. Nog steeds vormen deze factoren de reden waarom zovelen hier willen werken. Er zijn momenteel wachtlijsten voor het huren van een ruimte. Het terrein, gelegen aan de 'andere kant' van het IJ, is goed bereikbaar met het openbaar vervoer, per fiets en de pont en heeft daardoor toch een directe relatie met de stad. Zowel de stad als de gebruikers van het terrein profiteren van deze nabijheid. Succesvolle samenwerkingen binnen het Zamenhofstraat-terrein hebben geleid tot de tweejaarlijkse Open Dagen. Het publiek hiervoor komt vanuit heel Amsterdam. Bij de laatste editie is samengewerkt met Loods 6 op het KNSM-eiland, waardoor een nog groter publiek bereikt werd. De ambachtelijke bedrijvigheid hoort van oudsher bij Amsterdam Noord. Het Zamenhofstraat-terrein vertegenwoordigt die tak van ambachtelijke, kleine bedrijven, waarvan het innovatieve karakter een belangrijke rol heeft voor de toekomst van een ondernemende stad als Amsterdam. In de Projectnota wordt gesproken over de Ongedeelde Wijk, waarin oude en nieuwe bewoners en oude en nieuwe bedrijven zich thuis voelen. Het terrein aan de Zamenhofstraat is bij uitstek zo'n plek. De huurders van het Zamenhofstraat-terrein zijn verenigd in de Stichting Zamenhofstraat. Naar aanleiding van de nu voorliggende Projectnota Hamerkwartier heeft een aantal leden van de stichting onderstaande **kerngroep gevormd die de gebruikers van het Zamenhofstraat-terrein vertegenwoordigt**. De huidige gebruikers willen het unieke karakter van

het terrein graag behouden en meedenken aan de toekomst. Wij bieden onze denkkraft en ervaring aan om tot zorgvuldige besluitvorming te komen waarbij alle belangen en mogelijkheden optimaal zijn onderzocht, en waarbij innovatieve oplossingen -kenmerkend voor het Nieuwe Noord- worden toegepast. Onze vraag is: kunt u ons toezeggen dat de kerngroep in alle voorstadia betrokken wordt bij de planvorming en daarmee de gelegenheid krijgt om de effecten van bepaalde keuzes voor gebruikers nader te bezien en zienswijzen te ontwikkelen? Op onze beurt zullen wij ons inspannen om de belanghebbenden goed te betrekken bij de ideeën en meningsvorming en hen van informatie voorzien over de keuzes die voorliggen **(11)**.

- Midvast heeft in het huidige pand o.a. voor het Skatecafé een ruimte ter beschikking. Hier wordt d.m.v. een horecavergunning dankbaar gebruik gemaakt van de oude loodsen. Wij gaan ervan uit dat in de nieuwbouw ook qua bestemming mogelijkheden liggen voor horeca en **een horecafunctie** dan ook in de toekomst op deze locatie gehandhaafd blijft **(23)**.

#### ANTWOORDEN:

- De gemeente onderschrijft de ambitie om het **Motorkanaal**, inclusief pleindeel en kades, tot een plek van betekenis te maken en de noodzaak om daarvoor in ieder geval de kantine van Aeolus te verplaatsen. Het uitgraven van de kop van het Gedempt Hamerkanaal laat zich niet verenigen met de noodzakelijke bereikbaarheid van het Hamerkwartier voor auto's.
- De gemeente treedt graag met de vertegenwoordigers van het **Zamenhofgebied** in overleg over verdere planuitwerking en het door functioneren van de bedrijven in het Zamenhofgebied. Ook eigenaren en verhuurders hebben hierin een rol. Het Zamenhofgebied is overigens geen broedplaats.
- Ons uitgangspunt is om **pioniers te koesteren** en niet te verjagen. In de volgende planfase onderzoeken we of er redenen zijn om het aantal horecagelegenheden te beperken, reguleren of alloceren.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.



## 2.13 Planproces , haalbaarheid en overige aspecten

### 2.13.1 Meedenken

#### REACTIES:

- Graag blijven wij meedenken met de inrichting van dit gebied maar wel als we als ondernemer **serieus worden genomen (1)**.
- De komende tijd is het belangrijk dat bij de discussie over inrichting van het Hamerkwartier ook de **aanlanding van de brug** wordt betrokken (2).
- De transformatie van dit gebied brengt veel onzekerheid met zich mee. Goede informatievoorziening is volgens ons van levensbelang voor ondernemers. VEBAN krijgt nu al veel vragen van ondernemers over hun **individuele geval**. Ondernemers willen graag geïnformeerd worden over de plannen aangaande de kavel waar hun bedrijf op is gevestigd.
- VEBAN wil **één contactpersoon bij het projectteam** Hamerkwartier waar ondernemers met hun vragen terecht kunnen. Iemand die weet wat er speelt en dicht op het proces van besluitvorming zit; niet de accountmanager van het stadsdeel. Zo'n contactpersoon kan veel onrust bij ondernemers wegnemen. En dit maakt het ook makkelijker voor huidige ondernemers om een besluit te nemen over de toekomst. Tot slot blijft VEBAN graag op de hoogte van alle ontwikkelingen, zodat wij onze leden en andere ondernemers in het Hamerkwartier goed kunnen informeren over de plannen die op komst zijn. In de fase van het investeringsbesluit wil VEBAN daarom graag betrokken zijn bij een begeleidingsgroep o.i.d. zoals op pagina 9 van de Projectnota staat (3).
- De huidige bewoners in deze gebieden willen dit unieke karakter van Noord graag behouden en willen graag meedenken aan innovatieve oplossingen voor de gebiedsontwikkeling en de daarbij benodigde toekomstige mobiliteit in Noord. De indieners van deze inspraakreactie bieden hun denkkracht, ervaring in het gebied aan om tot zorgvuldige besluitvorming te komen waarbij alle belangen en mogelijkheden optimaal zijn betrokken en waarbij innovatieve oplossingen - juist als kenmerkend voor het Nieuwe Noord - worden toegepast. Vraag: kunt u ons toezeggen dat een door ons aangewezen **delegatie van bewoners** in alle voorstadia betrokken wordt bij planvorming en daarmee de gelegenheid krijgt om de effecten van bepaalde keuzes voor bewoners in deze fase nader te bezien en zienswijzen te ontwikkelen (13).
- Onze zorg is dat we nauwelijks invloed hebben op wat er gaat gebeuren. Er komt geen nieuw bestemmingsplan, maar de plannen worden d.m.v. een uitgebreide omgevingsprocedure gecontroleerd (pagina 90). De gemeente stelt 'een deelstructuurvisie op, die samen met het Investeringsbesluit fungeert als afwegingskader voor alle plannen in het Hamerkwartier'. Wat houdt dit exact in? In het nog vigerende bestemmingsplan is zelfs een bouwhoogte van 30 m toegestaan (Gemengd 1), is dat dan nu nog mogelijk? De percelen om ons heen zijn in particulier eigendom, dus wij zijn afhankelijk van de plannen die de eigenaren ontwikkelen en hun bereidheid om met ons rekening te houden en te overleggen. Wij hebben contact met de diverse eigenaren, maar zouden graag meer duidelijkheid hebben over wat wel en niet mag, zodat we met hen oplossingen kunnen vinden die voor allen acceptabel zijn. Onze vraag aan u is dan ook: Kunt u ons betrekken bij de verdere uitwerking van met name **het gebied rondom onze woningen**, en ons meer informatie geven en handvaten aanbieden om: 1. Te voorkomen dat wij geheel ingebouwd worden door 15 m hoge woningen die ófwel ramen en balkons hebben met uitzicht op onze tuinen en huizen, ófwel 15 m hoge muren om de schending van onze privacy te voorkomen. 2. Te zorgen dat 'te handhaven opstellen uit cultuurhistorische overwegingen', waar onze woningen toe behoren niet alleen gehandhaafd blijven maar ook de kwaliteit behouden die ze nu hebben. 3. Te voorkomen dat er een 45 m hoge toren op de plek van de moskee komt te staan. 4. Te voorkomen dat er een muur van

torens ten zuiden van ons perceel komt te staan, zodat onze woningen en tuinen gedurende de hele dag in hun schaduw komen te liggen (50).

- De huidige wijze van informeren, waarbij het projectteam Hamerkwartier aanschuift bij onze vergaderingen stellen wij zeer op prijs en dat willen wij in de toekomst graag continueren. Het enige wat wij nog missen is het 'gehoord worden', aangezien er met **de input vanuit de beheergroep** erg weinig gedaan wordt. Een vast contactpersoon in het projectteam Hamerkwartier nu en in de toekomst is zeer wenselijk. Naar de toekomst toe zijn wij van mening dat de beheergroep een meer actieve rol kan en moet spelen als het gaat om hele praktische zaken die te maken hebben met onderwerpen als bereikbaarheid en veiligheid. Indien er in het kader van participatie een begeleidingsgroep wordt samengesteld lijkt deelname door een vertegenwoordiging van de beheergroep ons een logische gedachte (6).
- Aanvullend dient bij de ontwikkeling van 'menukaarten per veld' geborgd te zijn dat Albemarle in een vroegtijdig stadium wordt betrokken bij de wijze van inrichting zodat bij de inrichting van de aanpalende velden **een evenwichtige afweging** kan plaatsvinden van bedrijfsbelangen en de belangen van toekomstige bewoners, in samenspraak met de ontwikkelaars (15).

#### ANTWOORDEN:

- In de fase van het Investeringsbesluit komt er opnieuw een **participatietraject** voor bewoners, ondernemers en marktpartijen met een positie in het gebied. We maken graag gebruik van denkkraft en ervaringen van belanghebbenden. De uitkomst van het participatietraject nemen we zoveel als mogelijk mee in de verdere planvorming voor het Hamerkwartier.
- De planvorming van de gemeente verloopt via een **interactief proces**, samen met alle partijen uit het projectgebied en de omliggende buurten. Er is lokaal veel nuttige kennis, de gemeente bezit geen grond en we willen omliggende buurten mee laten profiteren van de ontwikkeling van het Hamerkwartier. Bovendien willen mensen graag meedenken en meepraten over zaken die spelen in hun leefomgeving. Deze lijn zetten we door bij de Investeringsnota.
- De gemeente hecht veel waarde aan het participatietraject en zal de uitkomst zoveel als mogelijk meenemen in de planvorming. Maar het is **niet mogelijk om** voor elk planonderdeel een delegatie bewoners uit te nodigen om in het voortraject mee te denken.
- De gemeente gaat bij voorkeur in gesprek over ontwikkelplannen met **samenwerkende erfpachters en particuliere grondeigenaren** binnen een ontwikkelveld. Als er nog geen samenwerking is dan zal de gemeente één op één met erfpachters of particuliere grondeigenaren in gesprek gaan.
- Evenals bij het Projectbesluit blijft het projectteam Hamerkwartier graag in gesprek met bewoners uit de omgeving over het Investeringsbesluit. Wij bespreken graag met de voorgestelde **delegatie van bewoners** hoe we indieners van de zienswijze kunnen betrekken bij de verdere planvorming.
- De gemeente hecht veel waarde aan de input van de **VEBAN** en blijft graag in gesprek. De accountmanager van stadsdeel Noord is het aanspreekpunt.
- Het projectteam van het Hamerkwartier en dat van de Javabrug zijn nauw betrokken m.b.t. **inpassing van de brug**. Beide projecten doorlopen los van elkaar het planproces en de participatie.
- Het huidige **bestemmingsplan** van het Hamerkwartier laat zeer beperkt woningbouw toe. Binnen de bestemming Gemengd 1 er mag tot dertig meter hoog worden gebouwd, na doorlopen binnenplanse wijzigingsprocedure.
- De gemeente wil zittende partijen in een vroeg stadium duidelijkheid bieden over ontwikkelmogelijkheden in het gebied. We geven per ontwikkelveld de mogelijkheden (zie kaart stedenbouwkundig ontwikkelkader). Om aan te sluiten op de systematiek van de nieuwe Omgevingswet, maakt de gemeente voor het Hamerkwartier geen nieuw bestemmingsplan. Grondeigenaren moeten voor transformatieplannen een uitgebreide **omgevingsprocedure** doorlopen.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.

### 2.13.2 Haalbaarheid en strategie

#### REACTIES:

- Haalbaarheid; onvoldoende onderzocht. In de nota worden grootste ambities geformuleerd. Dat is goed. Maar die zouden wel (globaal) **op haalbaarheid moeten worden getoetst**. Dat is onvoldoende gebeurd. Belangrijke vragen die gemakkelijk hadden kunnen beantwoord, worden doorgeschoven naar volgende fasen. Aanbeveling 1 uit de evaluatie Noord/Zuid lijn is dat niet te doen! Want dat is vragen om tegenvallers. En meestal op het moment dat er geen weg meer terug is. Meest sprekende voorbeelden:
  - Het voorstel om te onderzoeken of de Noordelijke bebouwing van het Johan van Hasseltkanaal kan worden gesloopt. Omdat die (vrij recente) bebouwing niet meer past bij huidige ambities. In de nota wordt niets gezegd over de bijna 100 kleinschalige bedrijven die daar nu gehuisvest zijn. Noch waar die naar toe moeten, noch wat dat gaat kosten. Terwijl daar toch gemakkelijk een eerste schatting van kan worden gemaakt.
  - Het voorstel om een groot aantal parkeerplekken in de openbare ruimte te schrappen. Onder andere op de Meeuwenlaan. Zonder aan te geven waar die auto's dan naar toe moeten en hoeveel dat gaat kosten.Graag alsnog een (globale) doorrekening van alle voornemens. Zodat Raad en Bestuurscommissie beter zich krijgen op de haalbaarheid en niet meer wordt beloofd dan kan worden waargemaakt (9).
- Helderheid over **anterieure overeenkomsten**. Begrijpelijk dat die hier aan de orde zijn nu gemeente weinig grond in bezit heeft. In hoeverre zijn deze overeenkomsten openbaar? En zo niet; hoe verhoudt het maken van anterieure overeenkomsten zich tot de democratische controle? (76)
- Regel via voorwaarden gronduitgifte en te construeren **huurprijs**. Niet na 10 jaar een forse verhoging die starters gaat verdrijven. Ambities tonen = niet zoeken naar uitvoerbare voorstellen (35).
- Uit de Projectnota blijkt dat het college zich realiseert dat de ontwikkeling van de het gebied zich op **verschillende tempo's** zal manifesteren, waarbij het niet de bedoeling is dat de ene ontwikkeling wordt geremd door een andere. Hoe gaat het college dat aanvliesen? Wordt de ontwikkelingsruimte – waaronder het beschikbare FSI en het programma – verdeeld op basis 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt'? Of geldt de ontwikkelruimte per perceel/ontwikkeling? (16)
- Op pagina 89 is benoemd dat de eerste stap naar een ontwikkeling de vaststelling van een privaatrechtelijke overeenkomst is. Pas daarna zou een omgevingsvergunning mogen worden aangevraagd. Cliënten achten deze gang van zaken in strijd met de wet. Onduidelijk is waarom dit traject bovendien wenselijk en haalbaar zou zijn. Voort wordt benoemd dat aanvragen pas zouden mogen worden ingediend nadat het Investeringsbesluit is genomen. Ook in die gang van zaken kunnen cliënten zich niet vinden. Waarom zou het college de komende maanden de herontwikkeling van het terrein op slot willen zetten. Uit de Projectnota maken cliënten op dat in aanvulling op de projectnota en het investeringsbesluit **menukaarten** worden opgesteld. Wanneer en op welke wijze zal dit geschieden? Wanneer wordt het openbaar gebied aangepakt, welke planning heeft het college voor ogen? (16)

#### ANTWOORDEN:

- Het weg bestemmen van de Noordelijke bebouwing aan de Johan van Hasseltweg ten behoeve van de openbare ruimte is één van de varianten. Twee andere varianten zijn behoud en een alternatieve

bebouwing. Om dit te benadrukken, is de **kaart stedenbouwkundig ontwikkelkader** hier op aangepast. De haalbaarheid van deze variant moeten we in de volgende fase nader onderzoeken en uitwerken. Daarbij houden we rekening met de belangenafweging.

- Anterieure overeenkomsten zijn privaatrechtelijke contracten gesloten tussen gemeente en ontwikkelaar. Deze zijn niet openbaar. Wel geeft het college op basis van artikel 6.24 lid 3 van de Wet ruimtelijke ordening (binnen twee weken na sluiten van de overeenkomst) kennis van een **anterieure overeenkomst**, met daarbij een zakelijke beschrijving van de inhoud. Anterieure afspraken zijn gebaseerd op ambities uit de Projectnota of de Investeringsnota.
- Ontwikkelingen vinden plaats op het niveau van ontwikkelvelden waarbij ons ideaal is dat alle erfpachters/grondbezitters binnen een ontwikkelveld samenwerken en **gezamenlijk tot een plan** komen. Het ontwikkelen gaat niet via het principe 'wie het eerst komt, het eerst maalt'. We gaan uit van een eerlijke verdeling van het zoet en het zuur binnen een ontwikkelveld.
- De gemeente voert regie op de transformatie via publiek- en privaatrechtelijke middelen. Publiekrechtelijk via **juridisch-planologische instrumenten**, zoals het al dan niet meewerken aan bouwplannen buiten de mogelijkheden van het huidige bestemmingsplan. In de fase van het Investeringsbesluit verkennen we welke juridisch-planologische insteek het meest geëigend is voor de ontwikkelstrategie van het Hamerkwartier en of we al dan niet een integraal bestemmingsplan voor het gebied opstellen. Mogelijk zullen we, voorsortierend op de nieuwe Omgevingswet (verwachte inwerkingtreding per 1-1-2021), geen gebiedsdekkend nieuw bestemmingsplan opstellen. Ten tijde van de vaststelling van de Investeringsnota maken we een definitieve keuze. Privaatrechtelijk door middel van het sluiten van **anterieure overeenkomsten** (vrijwillig gesloten overeenkomsten tussen gemeente en particuliere initiatiefnemers). Voor zover dat niet lukt, stellen we een exploitatieplan op. Dit is de voorgeschreven gang van zaken conform de Wet ruimtelijke ordening (kostenverhaal door de gemeente is wettelijk verplicht). Wanneer er sprake is van erfpacht, zal de gewenste transformatie in de erfpachtvoorwaarden worden vastgelegd, in de meeste gevallen voordat er een ontwikkelovereenkomst wordt gesloten. Beide soorten overeenkomsten worden gesloten voorafgaand aan het aanvragen van een omgevingsvergunning en nadat de volgende stap in de gebiedsontwikkeling, het Investeringsbesluit, is genomen.
- Indien (samenwerkende) erfpachters of particuliere grondbezitters een (woningbouw)plan hebben waarbij een bestemmingswijziging noodzakelijk is, zal er een gesprek met de gemeente volgen om afspraken te maken over o.a. het (woning)programma en het kostenverhaal (verrekenen van de kosten voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut). Zodra gemeente en partijen hier overeenstemming over hebben bereikt, legt men afspraken vast in een privaatrechtelijke overeenkomst. Vervolgens kan er op basis van de gemaakte afspraken een procedure doorlopen worden om **af te wijken** van het huidige bestemmingsplan (bijvoorbeeld door een aanvraag omgevingsvergunning of een aanvraag om herziening van het bestemmingsplan).
- In de volgende planfase verrichten we nader onderzoek naar alle relevante milieuaspecten van de beoogde gebiedsontwikkeling. Gezien het programma - de toevoeging van ongeveer 6.700 woningen - geldt een zogenaamde m.e.r.-beoordelingsplicht (**milieueffectrapportage**). We zetten op voorhand in op het doorlopen van een m.e.r. procedure, aangezien belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet zijn uit te sluiten. Met een milieueffectrapportage wegen we het milieubelang mee bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten. Aanvaarding van het milieueffectrapport (MER) zal plaatsvinden samen met de vaststelling van het eerste ruimtelijke besluit voor de gebiedsontwikkeling. Pas na het doorlopen van deze procedure kan de gemeente meewerken aan de diverse (woning)bouwplannen in het gebied.
- De aanpak van de openbare ruimte hangt sterk af van de fasering waarin ontwikkelingen van start zullen gaan. In verband met o.a. veiligheid en verkeer zal de **aanpak van de openbare ruimte** gefaseerd gebeuren en zoveel als mogelijk tegelijk met de ontwikkelingen van zittende partijen in het gebied, altijd in overleg met ontwikkelaars.

- Op de kaart stedenbouwkundig ontwikkelkader van de Projectnota staat per ontwikkelveld de ontwikkelpotentie. Hierbij hebben we uit van **maatwerk** dat rekening houdt met de bijzondere omstandigheden van een veld, zoals bestaande bebouwing die gehandhaafd wordt en verdeling van de grondposities. De verdere uitwerking van de menukaarten op een kleiner schaalniveau hangt mede af van het tempo waarin ontwikkelaars bereid zijn te ontwikkelen.

#### AANPASSING IN PROJECTNOTA:

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.

### 2.13.3 Planning

#### REACTIES:

- Midvast is actief met enkele ontwikkelingslocaties. De nota geeft een zeer summier doorblik naar de planning van het gebied. Kan dit concreter? Wanneer wordt bijvoorbeeld het investeringsbesluit genomen, en wanneer start bijvoorbeeld de bestemmingsplanprocedure, en wanneer zou dan aangevangen kunnen worden met het indienen verstrekken van omgevingsvergunningen? Zo is ook terug te lezen (pagina 30) dat de rotonde eerst dient te worden aangepast voordat kan worden gestart met bouwen. Wanneer zijn deze werkzaamheden ingeplant? (23)
- In hoofdstuk 6 van de Nota is aangegeven dat na de bestuurlijke besluitvorming de Nota als toetsings- en afwegingskader dient voor de gemeentelijke inzet en investeringen in de volgende fase. In deze fase wordt vervolgens de Nota een bestuurlijk besluit met een concreet programma, ontwerp en gedetailleerde exploitatie voorbereid voor de gewenste transformatie van het Hamerkwartier in samenhang met de omgeving. Om tot gefundeerde keuzes en besluiten te komen worden in de Nota een aantal voorbereidende acties opgesomd die moeten resulteren in een Investeringsbesluit, waaronder de uitwerking van de J.H. van Hasseltstrip. Cliënten vernemen graag wanneer deze volgende fase zal plaatsvinden en wanneer het investeringsbesluit zal worden genomen. Tevens vernemen cliënten graag hoe zij daarbij betrokken zullen worden en hoe hun belangen daarbij zullen worden meegenomen (14).
- Is het correct dat nog nadere spelregelkaarten worden opgesteld? Zo ja, wanneer kunnen deze worden verwacht, en met welke uitgangspunten worden deze opgesteld? (16)
- Cliënten begrijpen dat het College van plan is om een milieueffectrapportage te koppelen aan het eerste afwijkingbesluit dat in het gebied volgt. Is dat inderdaad – nog even los van de vraag in hoeverre die mogelijkheid bestaat – de bedoeling? (16)
- Ik lees niets over eventuele **schade** die opgelopen kan worden door de bouw. De huizen in het vogeldorp staan op betonnen platen. Deze zijn in het verleden al eens gescheurd. Door heien zou er schade kunnen ontstaan in de plaat of muren. De woningen zijn uit 1918. Graag zou ik vernemen of hierin voorzorgmaatregelen zijn genomen. Zou ik de staat van mijn woning bijvoorbeeld kunnen laten vastleggen in een bouwtechnisch rapport op kosten van de gemeente? (65)

#### ANTWOORDEN:

- We koppelen een **milieueffect rapportage** aan het eerste ruimtelijke besluit dat in de gebiedsontwikkeling voorziet (zie ook antwoorden onder het kopje Haalbaarheid en Strategie).
- Gezien het feit dat de gemeente vrijwel geen grondpositie heeft, zijn we ook op het gebied van planning en fasering grotendeels **afhankelijk** van ontwikkelende partijen. Op basis van onze inschatting en gesprekken met de (grotere) grondbezitters en erfpachters, verwachten we de komende tien jaar de meeste ontwikkelingen aan de zuidelijke kavels. Het noordelijke deel van het Hamerkwartier is meer versnipperd qua eigendom en we verwachten dat het daar langer zal duren.

- We kunnen **niet met zekerheid** zeggen wanneer en óf het gehele Hamerkwartier wordt ontwikkeld. We verwachten dat het binnen dertig jaar grotendeels is veranderd in een hoogstedelijk gebied.
- De gemeente streeft er naar binnen 1,5 jaar na vaststelling van de Projectnota **de Investeringsnota** gereed te hebben. Deze planning is onder voorbehoud en hier kan men geen rechten aan ontlelen.
- **Schade** door bouwwerkzaamheden zal door de veroorzaker vergoed moeten worden. Als het aannemelijk is dat er schade kan ontstaan door bijvoorbeeld heien, dan kan de bouwer vooraf onderzoek doen en maatregelen treffen om dat te voorkomen.

#### **AANPASSING IN PROJECTNOTA:**

- De opmerkingen geven geen aanleiding tot het inhoudelijk aanpassen van de Projectnota.

### 3 Totaaloverzicht aanpassingen in de Projectnota

#### **Stedenbouw:**

- We nemen in de Projectnota een begeleidende tekst op bij de kaart stedenbouwkundig ontwikkelkader. We hebben de kaart ook ter verduidelijking aangepast. Hiermee komen we tegemoet aan de verzoeken van de ontwikkelpartijen om zo meer flexibiliteit te bieden aan straten(patronen) en blokmatten. Het wegnemen van een straat is alleen op de kavels aan het IJ tussen Motorkanaal en GVB pontveerhaven, een optie. Met deze aanpassing hopen we meer duidelijkheid te scheppen in wat we in het vervolgproces van partijen en initiatiefnemers verwachten.

#### **Kabels en leidingen:**

- We nemen het alternatief van gezamenlijke trafovoorzieningen per ontwikkelveld op in de Projectnota.

#### **Hoogbouw:**

- We passen de verklaring en de legenda bij de tekening over de spelregels hoogbouw, aan.
- In de volgende planfase onderzoeken we nader de wenselijkheid en haalbaarheid van de hoogbouwregels. Het projectteam Hamerkwartier is er ten onrechte vanuit gegaan dat er al spoediger nieuw hoogbouwbeleid zal worden ontwikkeld. We passen de tekst van de Projectnota hierop aan.

#### **Wonen en doelgroepen:**

- We nemen op dat we in de volgende fase onderzoek doen naar levensloopbestendige woningen, voor een wooncarrière voor ouderen in de derde en vierde levensfase, ook uit de omliggende buurten. Dit uitgangspunt en de benodigde aantallen, kwantificeren we op basis van de prognoses van het aantal 60- en 80-plussers in Amsterdam Noord; met name in de omliggende buurten. We onderzoeken tevens of deze woningen in de buurt van het zorg- en welzijnscentrum kunnen komen.

#### **Duurzaamheid:**

- De ontwikkelplannen voor het Hamerkwartier zijn bij Wespoot Warmte (Nuon) aanleiding om samen met de gemeente de mogelijkheid tot stadswarmte en (warme en koude) energievoorziening te onderzoeken.

#### **Openbare ruimte en groen:**

- Voor de positie van groen in de blokken hebben we een zoekgebied aangegeven. De positie van het groen is dus verplaatsbaar. Eigenaren kunnen zelf keuzes maken voor de positionering, binnen het aangegeven zoekgebied. In de vernieuwde plankaart hebben we dat beter aangegeven.

#### **Behoud gebouwen:**

- Behoud van de eerste Kromhouthal en de huidige functie staan los van elkaar. Het gebouw moet geschikt zijn om voor een langere periode door te functioneren. De kaart stedenbouwkundig ontwikkelkader en de arcering van het gebouw passen we aan. We onderzoeken in de komende fase hoe dit gebouw voor langere periode kan door functioneren. Het gebouw moet om die reden niet helemaal functie-afhankelijk zijn.
- De kaart stedenbouwkundig ontwikkelkader en de toelichting op deze kaart passen we zodanig aan dat de arcering met strepen en bolletjes duidelijk maakt dat ten aanzien van behoud van erfgoed afwijkingen en flexibiliteit mogelijk zijn. Zie onderstaande toelichting over de te conservering bestemmingen.

#### **Arcering kaart stedenbouwkundig ontwikkelkader:**

- Arcering met strepen: deze arcering kan gaan over zowel relatief nieuw vastgoed als cultuurhistorisch waardevolle panden. De arcering heeft als doel de huidige functie of gebruiker te vrijwaarden van ontwikkeling. Het kan gaan over goed lopende en renderende bedrijfsfuncties of panden die recent zijn ontwikkeld en waar mogelijk geen nieuwe transformatie te verwachten is.
- Arcering met bolletjes: te handhaven karakteristieke gebouwelementen.

Aanvullend zijn er drie kleuraanduidingen:

- Te handhaven opstallen uit cultuurhistorische overwegingen.
- Te handhaven opstallen.
- Eigen terrein van te handhaven opstallen.

*Selectie van minimaal te handhaven bebouwing ca. 100.000 m<sup>2</sup> bvo. Er is zowel sprake van te handhaven waardevolle gebouwen of gebouwconstructies en het conserveren van waardevolle bestemmingen. Deze twee verschillende vormen van behoud kunnen ook gecombineerd voorkomen. Het handhaven van gebouwen gebeurt in sommige gevallen uit cultuurhistorische overwegingen. Voor het behouden van gebouwen en gebouwconstructies geldt dat we de concrete invulling hiervan in een volgende fase nader uitwerken (de mate van conservering voor cultuurhistorische objecten kent twee gradaties).*



## 4. Bijlagen

1. Kennisgeving vrijgave van de concept Projectnota Hamerkwartier in Amsterdam Noord voor inspraak.
2. Persbericht Projectnota Hamerkwartier + advertenties kranten de Echo en Noord Amsterdams Nieuwsblad
3. Uitnodiging inspraakavond Hamerkwartier
4. Verslag Inloopavond

**1. Kennisgeving vrijgave van de concept  
Projectnota Hamerkwartier in Amsterdam  
Noord voor inspraak.**

## Instemmen met vrijgave van de concept Projectnota Hamerkwartier In Amsterdam Noord voor Inspraak

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

Brengen ter algemene kennis dat zij in hun vergadering van dinsdag 7 november 2017 hebben besloten:

### 1. Kennis te nemen van de concept Projectnota Hamerkwartier

Waarvan de belangrijkste onderdelen zijn:

- a. De herontwikkeling van het Hamerkwartier tot een stedelijk gebied van circa 780.000 m<sup>2</sup> bruto vloer oppervlak (bvo) in hoge dichtheid met een gevarieerde functiemix.
- b. De beoogde voorkeursvariant bevat een woningbouwprogramma van circa 6.700 woningen, waarvan 30% sociaal, 40% middel dure woningen en 30% vrije sector. Op grond van het vastgestelde beleid uit de woonagenda 2025 en de daarbij behorende spelregels is gekozen voor 30-40-30 en dus niet 40-40-20. Dit om de productie van woningbouw op gang te brengen en via samenwerkingsafspraken uiteindelijk tot een ongedeelde wijk te komen.
- c. Een programma van circa 270.000 m<sup>2</sup> bvo niet-wonen, waarvan circa 100.000 m<sup>2</sup> bvo te handhaven programma, circa 130.000 m<sup>2</sup> bvo werken en circa 40.000 m<sup>2</sup> bvo voorzieningen.
- d. Het toevoegen van 120.000 m<sup>2</sup> hoogwaardige openbare ruimte die het gebied identiteit geeft en het Hamerkwartier verbindt met de bestaande wijken.
- e. Een visie op het realiseren van de ongedeelde wijk waarin de omliggende buurten meeprofiteren van de ontwikkeling van het Hamerkwartier.
- f. Een duurzame ontwikkeling met specifieke aandacht voor 'de gezonde wijk'.
- g. Een ontwikkelstrategie die uitgaat van vrijwillige zelfrealisatie door erfpachters en eigenaars. Gemeente is afhankelijk van de bereidheid van eigenaren en erfpachters om het gewenste programma te realiseren en zal dit via publiekrechtelijke en privaatrechtelijke bevoegdheden en het sluiten van overeenkomsten tot stand moeten brengen.

### 2. Kennis te nemen van de financiële paragraaf waarvan de belangrijkste conclusie

is dat er naar verwachting voor de volledige looptijd van het project een positief

financieel resultaat is met de kanttekening dat het resultaat over de 1e 10 jaar naar

verwachting negatief is.

### 3. Kennis te nemen van de belangrijkste bij de projectnota geïnventariseerde risico's te weten:

- a. Geluid: de huidige geluidscontour van het chemische bedrijf Albemarle ligt over een aanzienlijk gedeelte van de zuidelijke kavels aan het IJ. Zonder maatregelen in overleg met Albemarle is kwalitatief goede woningbouw hier niet mogelijk.
- b. MER: gezien de omvang van het programma moet een Milieu Effect Rapportage (MER) voor het gebied worden opgesteld. Het voorkomen of beperken van mogelijke milieueffecten kan gevolgen hebben voor het beoogde programma en/of de toekomstige grondexploitatie. Specifieke aandachtspunten voor dit project zijn geluid, waterhuishouding, externe veiligheid.
- c. Tempo en kwaliteit: de gemeentelijke ambities voor het programma zijn hoog. Zowel ten aanzien van programma woningbouw als het programma niet-wonen (werken en voorzieningen). In combinatie met de gekozen ontwikkelstrategie en versnipperd eigendom in het gebied kan dit betekenen dat ambities te aanzien van tempo en programma moeten worden bijgesteld.
- d. Bereikbaarheid: de autobereikbaarheid wordt als slecht ervaren. Recente tellingen en verkeersonderzoeken wijzen uit dat dit zowel op korte termijn als op lange termijn verbeterd kan worden, door onder andere de aanpak van de rotonde Meeuwenlaan. Ook voor de lange termijn in het voorkeursscenario. Diepgaander onderzoek in de volgende planfase zal uitwijzen of de maatregelen voldoende zijn ook in combinatie met de andere ontwikkelingen in Noord.
- f. Fasering: in de eindvisie is Hamerkwartier een duurzame, leefbare en klimaatbestendige leefomgeving. Gedurende de langjarige transformatie is het een uitdaging om dit op ook postzegelniveau te bereiken.

4. Met inachtneming van beslispunten 1 t/m 3, in te stemmen met het vrijgeven voor inspraak van de concept Projectnota Hamerkwartier.

5. In te stemmen met het voorstel de stukken en het collegebesluit tot vrijgave voor inspraak, ter kennisname voor te leggen aan de Raadscommissie.

Het college stemt in met vrijgave voor inspraak van de concept Projectnota Hamerkwartier.

Karakteriserend aan de concept Projectnota Hamerkwartier is de transformatie van matig ontsloten bedrijventerrein naar een goed ontsloten hoog stedelijke woon-werkmilieu. Er wordt ingezet op duurzame stadsontwikkeling via een gemengd woonprogramma voor verschillende doelgroepen in combinatie met een aanzienlijk programma niet-wonen. Via het parallel lopende programma Ongedeelde Wijk worden op fysiek sociaal en economisch gebied de banden met de omliggende buurten aangehaald en fysieke barrières geslecht. Onderdeel van de transformatie tot een levendige werk-woonwijk is dat een aanzienlijk aantal gebouwen en bedrijven in het gebied blijft gehandhaafd.

De volgende documenten worden vrijgegeven voor inspraak:

1. Concept Projectnota Hamerkwartier
2. Publiekssamenvatting Projectnota Hamerkwartier
3. Onderzoeken en Inventarisaties Hamerkwartier
4. Samenvatting Onderzoek en Inventarisaties Hamerkwartier

Burgemeester en wethouders voornoemd,

E.van der Burg, (loco)burgemeester A.H.P. Van Gils, gemeentesecretaris

#### Inspraaktraject

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam heeft de projectnota Hamerkwartier vrijgegeven voor inspraak. Deze nota beschrijft de toekomstplannen voor het Hamerkwartier.

Op een aantal avonden in januari en mei dit jaar hebben veel bewoners en ondernemers uit de buurt meegepraat en meegedacht over de toekomst van het gebied. Het Hamerkwartier kan zich ontwikkelen tot een levendig en aantrekkelijk stukje van Noord waar ook bewoners van de Vogelbuurt en het IJplein profijt van hebben. Belanghebbenden kunnen van 9 november tot 21 december een inspraakreactie geven. Op 30 november bent u welkom vanaf 19:00 uur op een inloopbijeenkomst. Locatie: Dansmakers Amsterdam, Gedempt Hamerkanaal 203.

#### 1. Hoe kunt u een inspraakreactie geven?

- Via het formulier op: <https://www.amsterdam.nl/projecten/hamerkwartier/formulier-inspraak/>
- U stuurt een brief naar: Bilal Amajjoud, Grond en Ontwikkeling, Postbus 1104, 1000 BC Amsterdam.
- U laat uw reactie achter op de inloopavond.

#### 2. Waar vind ik de projectnota?

<https://www.amsterdam.nl/projecten/hamerkwartier/nieuws-hamerkwartier/inspraak-projectnota/>

<https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/inspraak/>

De nota ligt eveneens ter inzage bij het stadsdeelkantoor in Noord, Buikslotermeerplein 2000, openingstijden: 08:00 – 18:00 uur.

3. Wat gebeurt er op de inloopavond?

Op 30 november tonen we met plattegronden, tekst en beeld wat de toekomstplannen zijn voor het Hamerkwartier. Medewerkers van de gemeente die aan de plannen hebben gewerkt, zijn aanwezig om een toelichting te geven en uw vragen te beantwoorden. U kunt op deze avond ook uw inspraakreactie geven.

4. Wat gebeurt er met mijn inspraakreactie?

Het projectteam legt in een Nota van beantwoording alle reacties vast. Per reactie beschrijven we in hoeverre we de plannen hierop aanpassen. De Nota van beantwoording is onderdeel van de definitieve besluitvorming door het college.

**2. Persbericht Projectnota Hamerkwartier +  
advertenties kranten de Echo en Noord  
Amsterdams Nieuwsblad**

# Persbericht Projectnota Hamerkwartier

## 6500 Nieuwe woningen in het Hamerkwartier

**Het Hamerkwartier in Amsterdam Noord verandert van een bedrijventerrein in een bruisende woon-werkwijk. In het gebied aan het IJ tussen het Motorkanaal en de Ponthaven zijn de afgelopen jaren veel aantrekkelijke bedrijven en voorzieningen neergestreken. Dat is een vruchtbare basis om verder te bouwen aan een gebied waar Amsterdammers kunnen wonen, werken en recreëren. Het college van B&W geeft de concept Projectnota vrij voor inspraak.**

Het gebied ontwikkelt zich tot een levendig, duurzaam en aantrekkelijk stuk van Amsterdam Noord waar ook bewoners van de Vogelbuurt en het IJplein profijt van hebben. Eric van der Burg, wethouder Ruimtelijke Ordening: "Langs het IJ komt een prachtige groende kade met een doorgaande fiets- en wandelroute die aansluit op de omgeving. De havenkommen worden weer opengesteld voor recreatie. In het Hamerkwartier staan water en bewegen centraal."

Alle nieuwbouw wordt energieneutraal en gasloos. In de plannen voor de wijk is extra aandacht voor groen, water, sport, mobiliteit en gezonde bouwmaterialen. In het Hamerkwartier komen 2 tot 3 nieuwe basisscholen; een middelbare school met sporthal en een zorg- en welzijnscluster. Daarnaast is er genoeg ruimte voor cafés, restaurants en culturele instellingen, ook in de woongebieden.

De concept Projectnota beschrijft de transformatie van bedrijventerreinen die niet goed bereikbaar zijn naar een goed bereikbaar hoog stedelijke woon-werkmilieu met 6.500 woningen en 220.000 m<sup>2</sup> ruimte voor werken. Een verdubbeling van het aantal vierkante meters. Het bouwen van de 6.500 woningen gebeurt gefaseerd. De woningtypes in de wijk variëren straks in grootte, prijs, leeftijd en type bewoners: Amsterdammers en nieuwkomers, verschillende inkomensklassen en soorten huishoudens. Op een aantal avonden in januari en mei dit jaar hebben bewoners en ondernemers uit de buurt meegepraat en meegedacht over de toekomst van het Hamerkwartier.

Na de inspraak behandelt het College de nota en de inspraakreacties en biedt deze aan ter vaststelling aan de Gemeenteraad. De inspraakperiode loopt van 8 november tot 20 december; op 30 november is er een inloopbijeenkomst.



## **Gemeente Amsterdam**

Het afgelopen jaar hebben veel bewoners en ondernemers uit de buurt meegepraat en meegeacht over de toekomst van het Hamerkwartier. Het gebied kan een levendig en aantrekkelijk stukje Noord worden waar ook bewoners van de Vogelbuurt en het IJplein profijt van hebben.

De gemeente heeft de plannen voor het Hamerkwartier vastgelegd in een projectnota.

Vanaf 8 november tot 20 december kunt u uw

## **Geef uw mening over de toekomst van het Hamerkwartier**

inspraakreactie geven over deze nota.

Op 30 november licht de gemeente de plannen toe op een inloopavond; vanaf 19.00 uur, Dansmakers Amsterdam, Gedempt Hamerkanaal 203. U bent van harte welkom.

### **Hoe kan ik reageren?**

Kijk voor meer informatie op [www.amsterdam.nl/hamerkwartier](http://www.amsterdam.nl/hamerkwartier). De nota ligt ter inzage bij het stadsdeelkantoor in Noord, Buikslotermeerplein 2000, openingstijden: 08.00 – 20.00 uur.

U kunt ook op de inloopavond uw reactie geven.

### **Wat gebeurt er met mijn inspraakreactie?**

Het projectteam legt in een Nota van beantwoording alle reacties vast. Per reactie beschrijven we in hoeverre we de plannen hierop aanpassen. De Nota van beantwoording is onderdeel van de definitieve besluitvorming door het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad.





## **Gemeente Amsterdam**

## **Geef uw mening over de toekomst van het Hamerkwartier**

Het afgelopen jaar hebben veel bewoners en ondernemers uit de buurt meegepraat en meegedacht over de toekomst van het Hamerkwartier. Het gebied kan een levendig en aantrekkelijk stukje Noord worden waar ook bewoners van de Vogelbuurt en het IJplein profijt van hebben.

De gemeente heeft de plannen voor het Hamerkwartier vastgelegd in een projectnota.

Vanaf 8 november tot 20 december kunt u uw inspraakreactie geven over deze nota.

**Op 30 november licht de gemeente de plannen toe op een inloopavond; vanaf 19.00 uur, Dansmakers Amsterdam, Gedempt Hamerkanaal 203. U bent van harte welkom.**

### **Hoe kan ik reageren?**

Kijk voor meer informatie op [amsterdam.nl/hamerkwartier](http://amsterdam.nl/hamerkwartier). De nota ligt ter inzage bij het stadsdeelkantoor in Noord, Buikslotermeerplein 2000, openingstijden: 08.00 – 20.00 uur. U kunt ook op de inloopavond uw reactie geven.

### **Wat gebeurt er met mijn inspraakreactie?**

Het projectteam legt in een Nota van beantwoording alle reacties vast. Per reactie beschrijven we in hoeverre we de plannen hierop aanpassen. De Nota van beantwoording is onderdeel van de definitieve besluitvorming door het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad.

### **3. Uitnodiging inspraakavond Hamerkwartier**



Bezoekadres  
Weesperplein 8  
1018 XA Amsterdam

Postbus 1104  
1000 BC Amsterdam  
Telefoon 14 020  
amsterdam.nl/projecten

Retouradres: Postbus 1104, 1000 BC Amsterdam

Aan hen die wonen/werken in de omgeving van het  
Hamerkwartier (voorheen bekend als Hamerstraatgebied)

Datum            November 2017  
Ons kenmerk    2017-11223  
Onderwerp      Uitnodiging inspraakavond Hamerkwartier

Geachte mevrouw, heer,

Wij nodigen u van harte uit voor een inloopbijeenkomst op 30 november over het Hamerkwartier. Het afgelopen jaar hebben veel bewoners en ondernemers uit de buurt meegepraat en meegedacht over de toekomst van het gebied. Het Hamerkwartier kan zich ontwikkelen tot een levendig en aantrekkelijk stukje van Noord waar ook bewoners van de Vogelbuurt en het IJplein profijt van hebben.

Het projectteam heeft de plannen voor het Hamerkwartier vastgelegd in een projectnota. Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam heeft deze nota nu vrijgegeven voor inspraak. Dat betekent dat u tot 21 december uw inspraakreactie kunt geven.

#### **Hoe kunt u een inspraakreactie geven?**

1. Via het formulier op [www.amsterdam.nl/hamerkwartier](http://www.amsterdam.nl/hamerkwartier) of
2. U stuurt een brief naar: Bilal Amajjoud, Grond en Ontwikkeling, Postbus 1104, 1000 BC Amsterdam of
3. U laat uw formulier achter bij het stadsloket of
4. U laat uw reactie achter op de inloopavond.

#### **Waar vind ik de projectnota?**

1. Op [www.amsterdam.nl/hamerkwartier](http://www.amsterdam.nl/hamerkwartier)
2. De nota ligt ter inzage bij het stadsdeelkantoor in Noord, Buikslotermeerplein 2000, openingstijden: 08:00 – 18:00 uur.

**Wat gebeurt er op de inloopavond?**

Op 30 november tonen we met plattegronden, tekst en beeld wat de toekomstplannen zijn voor het Hamerkwartier. Medewerkers van de gemeente die aan de plannen hebben gewerkt, zijn aanwezig om een toelichting te geven en uw vragen te beantwoorden. U kunt op deze avond ook uw inspraakreactie geven.

**Locatie Inspraakavond**

Dansmakers Amsterdam, Gedempt Hamerkanaal 203, 1021 KP Amsterdam.

**Wat gebeurt er met mijn inspraakreactie?**

Het projectteam legt in een Nota van beantwoording alle reacties vast. Per reactie beschrijven we in hoeverre we de plannen hierop aanpassen. De Nota van beantwoording is onderdeel van de definitieve besluitvorming door het college.

We hopen u te zien of van u te horen.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

## **4 Verslag Inloopavond**

## Informatiebijeenkomst ontwikkeling Hamerstraatgebied

Amsterdam is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Het college wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 binnen de stadsgrenzen 50.000 nieuwe woningen mogelijk. De locaties hiervoor zijn vastgelegd in [Koers 2025](#). Het Hamerkwartier in Amsterdam-Noord is één van de locaties die kansrijk is om op korte termijn te ontwikkelen.

Het Hamerkwartier kent twee delen: ten noorden en ten zuiden van het Gedempt Hamerkanaal. In het zuidelijk deel zijn na het vertrek van grootschalige industrie en logistiek grote kavels beschikbaar aan het IJ. Dit gebied ligt op de zonnige noordoever en grondeigenaren en ontwikkelaars staan in de startblokken om hier woningen te bouwen. Ten noorden van het Gedempt Hamerkanaal biedt de al ingezette ontwikkeling – veel nieuwe bedrijven, nieuwbouw en renovatie – kansen. Die dynamiek kan verder worden gefaciliteerd.

De gemeenteraad heeft in juli 2017 ingestemd met het definitieve voorkeursbesluit [Sprong over het IJ](#). Een combinatie van vijf maatregelen gaat ervoor zorgen dat meer mensen te voet of op de fiets snel en gemakkelijk naar de overkant kunnen. Zo is onder meer een fietsbrug tussen het Hamerkwartier en de Kop van het Java-eiland voorzien. Hierdoor komt het Hamerstraatgebied relatief dicht bij het centrum te liggen, wat de ontwikkelkansen en het potentieel van het gebied enorm vergroot.

In de [Projectnota](#) beschrijft de gemeente wat voor soort buurt het Hamerkwartier kan worden. Bewoners, bedrijven, marktpartijen en organisaties hebben hier samen met de gemeente over nagedacht. Zo waren er in januari en mei 2017 participatieavonden. Op 30 november 2017 zijn de plannen uit de Projectnota tijdens een informatiebijeenkomst met stakeholders en bewoners gedeeld. In deze rapportage is te lezen wat de opbrengst van de bijeenkomst is.

De Projectnota is fase 2 in de bestuurlijke besluitvorming. Het college heeft de nota vrijgegeven voor inspraak. Van 9 november tot 21 december 2017 kan iedere belanghebbende een inspraakreactie geven. Het projectteam legt deze inspraakreacties vast in een Nota van Beantwoording en beschrijft per reactie in hoeverre de plannen hierop worden aangepast. Vervolgens gaan de Projectnota en de Nota van Beantwoording naar de gemeenteraad. Die stelt de Projectnota vast, al dan niet met aanpassingen.

## Opzet informatiebijeenkomst

De informatiebijeenkomst vond plaats op donderdag 30 november 2017 van 19.00 tot 21.30 uur bij Dansmakers aan het Gedempt Hamerkanaal 203. Via de mail werden circa honderd ondernemers en stakeholders in het Hamerkwartier uitgenodigd. Ook grondeigenaren, ontwikkelaars, nutsbedrijven, overheidsinstanties en sociaalmaatschappelijke organisaties ontvingen een uitnodiging per mail. Ongeveer drieduizend bewoners in de omliggende buurten IJplein, Vogelbuurt, Vogeldorp en de oostelijke zijde van het Java-eiland kregen een bewonersbrief. Verder stond er een [artikel](#) in het Noord-Amsterdams Nieuwsblad en kondigde de gebiedsmakelaar de bijeenkomst aan op Facebook. De stadsdeelvoorzitter en de gemeente Amsterdam twitterden erover.

De avond was opgezet als inloopavond, zonder plenair deel. Belangstellenden konden zich aan de hand van schetsen, impressies en korte teksten een beeld vormen van de verschillende deelthema's. De informatie werd aangeboden op infopanelen. Naar onderwerp:

- Planning en proces
- Gemengde wijk
- Identiteit
- Wonen & doelgroepen
- Werken
- Openbare ruimte
- Verbindingen
- Stedenbouwkundig model
- Voorzieningen
- Duurzaamheid & gezondheid

Bij ieder thema stonden inhoudelijk betrokken medewerkers om een toelichting te geven, vragen te beantwoorden en reacties te verzamelen. Belangstellenden kregen zo informatie 'op maat'. Een grote maquette van het Hamerstraatgebied nodigde uit om verder in gesprek te gaan en ideeën uit te wisselen. Een onafhankelijke notulist tekende de reacties op. Tijdens de inloopavond luisterde hij op wisselende plekken mee en voerde hij speed-interviews met bezoekers en ambtenaren. Het verslag geeft hierdoor een goede sfeerimpressie en pretendeert geen volledigheid.

Met circa 180 belangstellenden werd de bijeenkomst druk bezocht. 16 belangstellenden vulden een reactieformulier in. Vrijwel iedereen die de inloopavond bezocht reageerde positief. Dat gold zowel voor de inhoud van de plannen ("Mooi, die combinatie van wonen, werken en recreëren!" "Fijn dat de industriële look behouden blijft en straks niet alles strak en nieuw is.") als voor de opzet van de avond ("Goede uitleg, genoeg informatie." "Duidelijk gepresenteerd."). Twee mensen die vanuit Purmerend op de inloopavond afkwamen, vertelden dat ze in Amsterdam-Noord geboren waren. Ze zagen de plannen helemaal zitten. "Als dit doorgaat, willen we weer terug, aan het water!"

## Reacties naar thema

### Planning en proces

In het Hamerkwartier bezit de gemeente nauwelijks grond. In het noordelijke deel van het gebied zijn circa tachtig eigenaren; in het zuidelijke deel vier. Om de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken, schept de gemeente randvoorwaarden waarbinnen de eigenaren zelf initiatief kunnen nemen. Grondeigenaren uit het noordelijke deel – waar het eigendom versnipperd is – stelden vast dat zij elkaar nodig hebben om de grond te kunnen exploiteren. Hierover leefden veel vragen:

- Wat mogen mijn burens en wat betekent dat voor mij?
- Wie heb ik nodig om mijn grond te ontwikkelen, en hoe pakken we dat samen aan?

Een betrokken architect vat de gevoelens als volgt samen: "De gemeente gaat uit van collectieve planvorming, bijvoorbeeld door via de VVE met een projectvoorstel te komen. Die ambitie is mooi, maar in de praktijk ook heel lastig."

Veel bewoners bleken niet te weten dat de gemeente voor de gebiedsontwikkeling afhankelijk is van de medewerking van de grondeigenaren. Dat vraagt om meer uitleg.

## **Gemengde wijk**

In het Hamerkwartier zet de gemeente in op een gemengde wijk, die functies combineert. De reacties hierop waren positief:

- “Leuk dat er van alles komt: wonen, werken én recreatie.”
- “Dit zorgt voor afwisseling en levendigheid.”

Veruit de meeste mensen waren enthousiast over de combinatie van wonen en werken in de plint. Slechts enkelen zagen dit niet zitten: “Liever geen bedrijven in een woonwijk.” Zij maakten zich vooral zorgen over mogelijke hinder voor bewoners en adviseerden:

- “Plan geen luidruchtige bedrijven tussen de woningen.”
- “Kies de horeca zorgvuldig uit en reguleer die goed.”

De plannen voor het gebruik van de kades werden goed ontvangen. “Niet een strook gras die ongebruikt blijft, zoals op het Java-eiland en Overhoeks, maar met een sportveld en een stadsstrand. Dat is goed!”

## **Identiteit**

Het idee om de industriële look te behouden en een wijk te creëren waar oud en nieuw hand in hand gaan, sprak iedereen aan. Aan het handhaven van de oude gebouwen werd veel waarde gehecht: “Anders gaat de ziel eruit.” Veel mensen zeiden graag nog meer gebouwen te willen behouden dan in de Projectnota is voorzien, zoals het pand van Stork en Dansmakers:

- “Dat is een pand met geschiedenis, dat de overgang van stoom naar elektro markeert.”
- “Het is een van de pilaren van de kunst- en cultuursector in Noord.”

Ook werd gepleit voor ruimte voor nieuwe initiatieven en het behoud van eigenzinnige bedrijven die de wijk aantrekkelijk hebben gemaakt. “Daardoor hebben we het in menig top-10 hipste wijkenlijstje geschopt op internationaal niveau. Bedrijven zoals De Goudfazant, Hyena, Skatecafé, Oedipus, maken dat Noord niet langer het ondergeschoven kindje van de stad is, maar een trekpleister. Ik hoop dat die plekken niet worden weggedrukt door afgezaagde ketens.”

In dit verband werd ook gewezen op het samenspel tussen bedrijvigheid en huisvesting. “Mooi dat bestaande bedrijven als Goudfazant mogen blijven. Maar functie en gebouw horen samen. Stop ze niet in nieuwbouw.”

## **Wonen & doelgroepen**

Over het woningaanbod werden zonder twijfel de meeste vragen gesteld. Wat voor type woningen komen er en wanneer kan ik me inschrijven?

In het Hamerkwartier past de gemeente de spelregels van de Woonagenda 2025 toe. In plaats van 40-40-20 (40% sociale huur, 40% middeldure huur en koop, 20% dure huur en koop) is gekozen voor 30-40-30. Dit omdat de gemeente in het Hamerkwartier zelf nauwelijks grond in bezit heeft en het percentage sociale huur in de omliggende buurten relatief hoog is.

Veel belangstellenden pleitten voor betaalbare woningen met voldoende woonoppervlak voor gezinnen met meerdere kinderen. De behoefte hieraan is groot, en veel bewoners uit de omliggende buurten hopen zo’n woning in het Hamerkwartier te vinden. De opmerking van een bewoner uit de Vogelbuurt is



illustratief: "Wij wonen met ons gezin in een hele dure huurwoning. Helaas kunnen we door de marktwerking geen bestaande bouw kopen." Deze mensen zouden graag zien dat er voor hen een voorrangsgeregeling komt. "Zodat de buurt ook écht kan meeprofiteren van de plannen."

Alom werd wel betwijfeld of de gemeente voldoende mogelijkheden heeft om te sturen op de woninggrootte en -prijzen. De hoge vierkante meterprijs is een belangrijke bottleneck. Veel mensen verwachtten daarom dat er uiteindelijk toch vooral veel kleine woningen komen. De ondergrens die in de Projectnota is aangehouden voor woningen voor gezinnen met één of met meer kinderen (respectievelijk 50 m<sup>2</sup> en 90 m<sup>2</sup>) is al laag. "Dat zijn erg kleine woningen, niet echt leuk voor gezinnen. Dan is het een noodsprong." Aandachtspunten die werden meegegeven:

- Zorg vooral voor sociale en middeldure huurwoningen.
- Zorg vooral voor woningen voor gezinnen met meerdere kinderen, zodat bewoners uit de Vogelbuurt (kleine huizen) niet de buurt uit hoeven als er kinderen komen.
- Zorg voor betaalbare starterswoningen.
- Waarborg dat er een reële kans is voor gezinnen met een middeninkomen.

In de geplande hoogbouw kon vrijwel iedereen zich vinden. "Daarmee benut je de bestaande stad goed en behoud je het groen rondom", merkte iemand op. "Waterland kan zo blijven bestaan, als long van Amsterdam. Daar fiets je zo naartoe en dan ben je er écht uit." Wel stelden sommige mensen vragen over de schaduwwerking. Krijgen alle woningen wel voldoende licht? "Een groot deel van volkstuinencomplex Buitenzorg komt in schaduw van drie woontorens, waardoor de functie ernstig bedreigd wordt. Graag die torens verlagen."

## Werken

Over het deelthema 'werken' werden nauwelijks vragen gesteld of opmerkingen gemaakt. Om de bewoners van de Vogelbuurt zoveel mogelijk mee te laten profiteren van de nieuwe bedrijvigheid, is het belangrijk om ervoor te zorgen dat er niet alleen hightech en kennisbedrijven zoals architectenbureaus komen. "Zorg voor een goede match."

Albemarle zien de meeste mensen het liefst vertrekken. "Zo'n fabriek kan eigenlijk niet bij een woonwijk. Dat brengt risico's met zich mee."

## Openbare ruimte

Op de plannen voor de openbare ruimte werd enthousiast gereageerd. Vooral het zicht op het IJ en het contact met het water vielen in de smaak. Men kon zich goed voorstellen dat de groene boulevard langs de kade met horecavoorzieningen, een sportveld en een stadsstrand, een aantrekkelijke verblijfsplek wordt. "Mooi, die levendigheid langs het water. Ik woon nu op het Java-eiland en mis dat daar." Voor de boulevard en het water gaven meerdere mensen tips mee:

- "Leid de groene route helemaal langs het IJ en niet om de haventjes heen. Die zijn niet aantrekkelijk door de steigers."
- "Faciliteer geen Vondelparkdrama's en vermijd luidruchtige horeca en clubs langs het water. Op het Java-eiland liggen we daardoor in de zomer bijna elk weekend wakker."
- Steeds meer kinderen zwemmen langs de kade in Noord, terwijl hier een vaarroute ligt voor scheepvaart met een sterke schroef. Bied een veilig alternatief."

Ook de beperking van het autoverkeer en de beloopbaarheid van de wijk vielen goed. Een aantal mensen vroeg zich af of er wel aan voldoende veilige speelplekken voor kinderen is gedacht. Die komen in het

openbaar groen in het midden van de Hamerblokken, de woonblokken die speciaal voor het Hamerkwartier ontwikkeld zijn. Ook wordt ingezet op dubbelgebruik van de speelgelegenheden bij de twee basisscholen in het gebied.

Hoewel het Vliegenbos buiten de plannen valt, maakten mensen hier wel opmerkingen over. "Houd het authentiek" en:

- "Plan er geen sportactiviteiten. Het Noorderpark biedt al genoeg mogelijkheden."
- "Leg er geen fietspad dwars doorheen. Het is de enige plek waar je je hond even lekker los kunt laten lopen."
- "Liever een fietspad langs het bos, parallel aan de Woonbootweg en aansluiten bij de tennisbaan."

Ook werd geopperd om de hoek bij Stork meer open te houden en ecozones in te richten. De groene zone die langs de Meeuwenlaan is gepland is daar lang genoeg voor en de boulevard langs het IJ ideaal.

### **Verbindingen**

Over het verkeer bestonden veel zorgen. Op de Meeuwenlaan is het nu al heel erg druk, wat tot onveilige situaties en veel oponthoud leidt. "Vandaag stond ik vanaf de Havikslaan tot de rotonde aan de Meeuwenlaan al een kwartier in de file. Hoe moet dat straks?"

Bij de ontwikkeling van het Hamerkwartier wordt eerst de infrastructuur verbeterd en de rotonde op de Meeuwenlaan ingericht als kruispunt met verkeerslichten. Ook wordt het Hamerkwartier ingericht als autoluw gebied, waar bewoners gestimuleerd worden om zoveel mogelijk gebruik te maken van de fiets (fietsbrug naar het centrum), de bus en de metro (halte Noorderpark en verder in de toekomst ook Sixhaven). Voor het autoverkeer denkt de gemeente na over een extra ontsluiting via een oostelijke aantakking op de A10 bij de S115.

Op de verandering van rotonde Meeuwenlaan in een kruispunt met verkeerslichten werd met enige scepsis gereageerd. "Is dat voldoende?" Ook leefden er veel vragen over de mogelijke oostelijke aantakking op de A10, waarvoor nog veel opties op tafel liggen. Dat die aantakking dwars door de rietlanden voor de Nieuwendammer- en Schellingwouderdijk zou kunnen gaan en de rust in het Vliegenbos zou kunnen verstoren, baarde mensen zorgen.

Wat betreft het openbaar busvervoer werd gepleit voor verbetering, want in de huidige dienstregeling rijdt de laatste bus 36 van station Sloterdijk naar het Buikslotermeerplein al om 20.09 uur. Ook is er geen openbaar vervoer van de rotonde aan de Van Hasseltweg naar het Oostveer.

De komst van de fietsbrug werd alom toegejuicht. Wel zag een enkeling liever geen slinger over het Motorkanaal, zoals in één van de twee mogelijke tracés. Ook wezen de aanwezigen erop rekening te houden met de wind. Met gevoel voor humor merkte iemand op: "Neem de pont van Albe Marle naar het Azartplein op een regenachtige stormdag en ervaar dan dat de fietser op de brug een anker nodig heeft."

Om het (vracht)verkeer in het gebied te beperken kan de gemeente slim gebruikmaken van het water. "Gebruik de Ponthaven tijdens de bouw voor de aanvoer van bouwmaterialen en benut die werkhaven daarna voor de bevoorrading van supermarkten en winkels in het gebied."

Op het idee om het relatief kleine aantal auto's in het gebied zoveel mogelijk ondergronds te laten parkeren, werd positief gereageerd. "Goed om die auto's van de straat te halen. Het is een dure oplossing, maar wél mooi."

### **Stedenbouwkundig model**

Hierover werden geen opmerkingen gemaakt en geen vragen gesteld.

### **Voorzieningen**

De vragen over de voorzieningen spitsten zich vooral toe op de drie nieuwe basisscholen en de middelbare school. Dat past bij het geplande aantal woningen, maar veel mensen verwachtten dat dit teveel is. De gemeente kan beter gebruikmaken van de bestaande basisscholen rond het Hamerkwartier, zoals OBS IJplein.

In de plannen heeft de gemeente eisen gesteld aan het aantal vierkante meter voor cultuur (1.500 m<sup>2</sup>), maar een aantal culturele ondernemers pleitte voor meer. "Cultuur is essentieel voor de levendigheid en welzijn." Omdat de gemeente geen eigenaar is van de grond, heeft zij geen zeggenschap over de culturele invulling.

Goede medische voorzieningen zijn gewenst, ook omdat die in de Vogelbuurt niet optimaal zijn. De huisartsenpost is tot 22.30 uur open en de apotheek tot 23.00 uur. Na dat tijdstip moet je naar het OLVG.

Denk ook goed na over de logistiek, zoals een afhaalpunt voor post en pakjes.

### **Duurzaamheid & gezondheid**

De aandacht voor fietsen en bewegen in de plannen (sporttoestellen in de openbare ruimte!) viel goed. Ook de inzet op rust, ruimte en groen (groene gevels en bomen op de daken!) werd gewaardeerd. Wel werd betwijfeld of het haalbaar is om een meter zand op een dak aan te brengen en daar bomen in te zetten. "Dat levert een druk op van 1.800 kg/m<sup>2</sup> en stelt onrealistische eisen aan de constructie. Plant liever een boom in een bak met aarde en plaats die bovenop een kolom."

Al met al werd de Projectnota goed ontvangen. "Ik ben hoopvol dat dit een bruisende buurt mag worden", verwoordde iemand de algemene indruk waarschijnlijk goed, "waar op z'n 'noords' ook af en toe nog een beetje buiten de lijntjes kan worden gekleurd!"