Gemeente Amsterdam



Johan Greivestraat

Concept Investeringsnota

16 maart 2022

Inhoudsopgave

Voorwoord en samenvatting 5

1. Inleiding 6
1.1 Context bestaande situatie 6
1.2 Opgave sloop en nieuwbouw 6
1.3 Perspectief Investeringsnota 7

2. Beleidsmatige context 8
2.1 Cultuurhistorie 8
2.2 Ruimtelijke principes 9
2.3 Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 10
2.4 Nota parkeernormen 10
2.5 Planologisch/juridich kader 10

3. Programma en stedenbouwkundig plan 11
3.1 Programma 11
3.2 Stedenbouwkundige inpassing 13
3.3 Openbare Ruimte 16
3.4 Mobiliteit en parkeren 16
3.5 Woonkwaliteit van herontwikkeling en omgeving 17
3.6 Architectuur en beeldkwaliteit 19
3.7 Duurzaamheid 21

4. Uitvoeringsaspecten 23
4.1 Bodem, ondergrond en kabels en leidingen 23
4.2 Groen- en speelnorm 23
4.3 Boombalans 25
4.4 Puccini 26
4.5 Waterbalans 26
4.6 Afval en grondstoffen 27

5. Ontwikkelstrategie 28

6. Planning en proces 28
6.1 Proces 28
6.2 Planning 28

7. Organisatie 28

8. Participatie 29
8.1 Samenvatting Participatie bewoners vanuit De Key 29
8.2 Participatie BOG-huurders 29
8.3 Participatie omwonenden 30

9. Financiën 30



Figuur 1: 3D-visualisatie stedenbouwkundig plan Johan Greivestraat
Bron: Arons en Gelauff i.o. De Key, maart 2022

COLOFON

Opdrachtgever:	Sandra Thesing
Projectmanagement:	Harm Hermant, Marguerite Hopmans
Planningsadviseur:	Marjolein Lindenkamp
Stedenbouw:	Douwe van Schaik, Fenna Haakma Wagenaar
Openbare ruimte:	Sander Gorter
Duurzaamheid	Mark Koelman
Juridisch:	Koen Vreeker
Grond en Ontwikkeling:	Tjeerd Maat, Svitlana Shust
Ingenieursbureau:	Kenny Grootveld
OJZ:	Robin Zijlmans, Marloes van de Swaluw

Voorwoord

Voor u ligt de Investeringsnota Nieuwbouw Johan Greivestraat. De stadsvernieuwing van het Overtoomse Veld is flink onderweg. Door middel van verdichting, door zowel nieuwbouw als transformatie, worden woningen en voorzieningen toegevoegd en worden de ruimtelijke en programmatische kwaliteiten van de buurt verbeterd. Belangrijk onderdeel hiervan is het vernieuwen van de naoorlogse woningen en het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de omgeving door middel van vergroening, betere verbindingen met de omliggende buurten en buitenruimte, zodat de buurt meer samenhang krijgt, veiliger voelt en uitnodigt tot verblijf en ontmoeting.

Door de gerealiseerde vernieuwing van de woonbuurt ten noorden van de Postjesweg, met het spoorpark Noord en de nieuwe woonblokken, naast de Metrostation Postjesweg, ontstaat hier steeds meer een gemengd stedelijk milieu, een menging van wonen en voorzieningen in een stedelijke dichtheid. Deze investeringsnota biedt de kaders voor het nieuwe plan en programma en worden de afspraken voor de ontwikkeling en realisatie met dit investeringsbesluit door de gemeenteraad vastgelegd.

Het plan van De Key voor de vernieuwing is in nauw overleg de bewoners en gemeente gemaakt. In deze investeringsnota gaan we achtereenvolgens in op de huidige situatie, de doorlopen planvorming, het bereikte nieuwbouwplan en afsluitend de ontwikkelstrategie om te komen tot de realisatie van de nieuwbouw. Het voorliggende investeringsbesluit van de gemeente en De Key biedt daarmee een realistisch perspectief voor de lang gewenste vernieuwing van deze buurt.

Samenvatting

In deze Investeringsnota worden de huidige vier woongebouwen aan de Johan Greivestraat met 112 sociale huurwoningen vervangen door een nieuw woongebouw met 135 sociale huurappartementen en bedrijfsruimten aan de Jan Tooropstraat en door twee nieuwe woontorens met 50 middeldure huur en 80 vrije sector appartementen aan het Spoorpark. In totaal worden er 265 nieuwe woningen gerealiseerd. Dit vernieuwingsplan is in overleg met de huidige bewoners en ondernemers en in participatie met de omgeving uitgewerkt. Deze Investeringsnota biedt de kaders voor het overeengekomen plan en programma en worden de afspraken (programmatisch, ruimtelijk en financieel) voor de ontwikkeling en realisatie met een Investeringsbesluit door de gemeenteraad vastgelegd. De gemeente investeert in het bouw- en woonrijp maken van het openbare gebied en De Key in de sloop van de bestaande woongebouwen, het bouwrijp maken van de huidige percelen en in de bouw van de nieuwe woningen. Het biedt daarmee een gewenst en realistisch perspectief voor de vernieuwing van deze buurt in Overtoomse Veld in Nieuw-West.

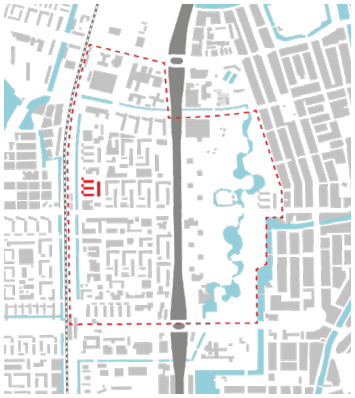
1. Inleiding

1.1 Context bestaande situatie

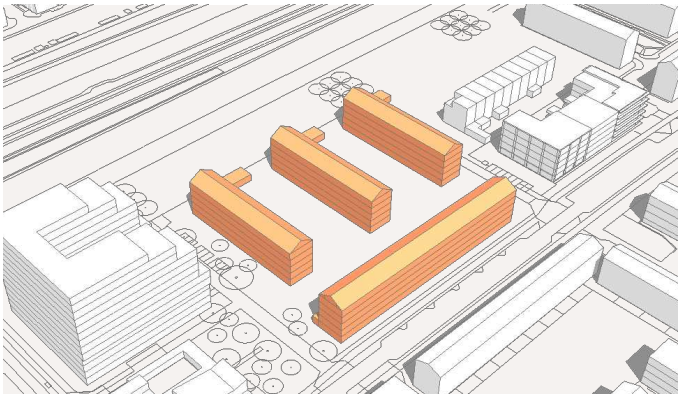
Het projectgebied Johan Greivestraat is onderdeel van het gebied Overtoomse Veld in Nieuw-West. De huidige wijk Overtoomse Veld wordt aan de noordzijde begrensd door de Jan Evertsenstraat en aan de zuidzijde door de Lelylaan. De oostelijke begrenzing wordt gevormd door de A10 en de westelijke begrenzing is de Ringspoorbaan. Aan de oostkant van de wijk ligt het Rembrandtpark, dat de scheiding vormt tussen vooroorlogse stad met gesloten bebouwing en de naoorlogse stad met open bebouwing.
Het project betreft de vernieuwing van vier woonblokken met totaal 112 sociale huurwoningen met garageboxen en bedrijfsruimten aan de Johan Greivestraat, Jan Tooropstraat en de Piet Mondriaanstraat. Woonstichting De Key heeft dit complex sinds 2012 in haar bezit.

Sociale sector:	112 woningen (100%) waarvan: - 102 woningen 64 m2 woonoppervlakte (73 m2 gebruiksoppervlakte) - 10 woningen 27 m2 woonoppervlakte (32 m2 gebruiksoppervlakte)
BOG:	17 eenheden van gem. 73 m2 gebruiksoppervlakte (1.241 m2)
Parkeerboxen:	42 eenheden

De huidige woonblokken hebben een zogenaamde Orde 2 erfgoedwaardering gericht op behoud, maar de woningen zijn echter in zeer slechte bouwkundige (schimmel) en woontechnische staat (geen lift). Bewoners ervaren tevens slechte leefbaarheid in de buurt en gevoel van onveiligheid. Bewoners vinden dit een zeer onwenselijke situatie en dringen al lang aan op verbetering. In het vernieuwingsplan voor Overtoomse Veld uit 2004 zijn deze woonblokken al aangewezen voor renovatie. Een aantal andere woonblokken in Overtoomse Veld is sindsdien door De Key gerenoveerd. Vernieuwing van deze woonblokken werd door alle partijen noodzakelijk geacht en is na de crisis door De Key medio 2014 weer opgepakt.



Figuur 2: Ligging projectgebied Johan Greivestraat in Overtoomse Veld.



Figuur 3: Bestaande bebouwing van 4 woonblokken aan de Greivestraat.

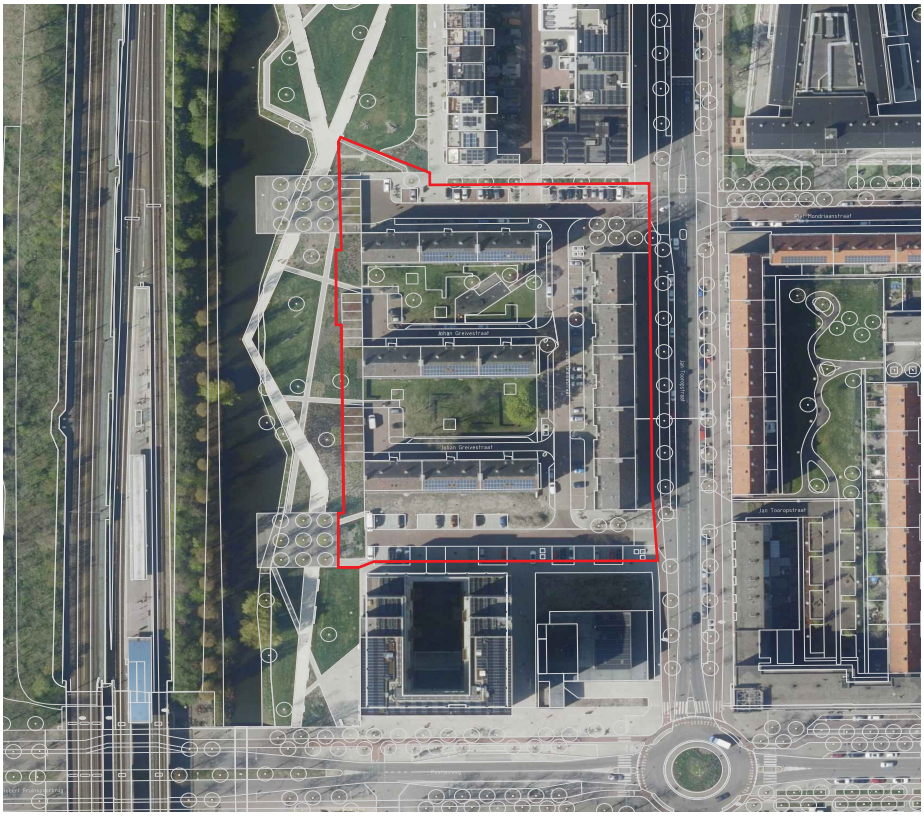
1.2 Opgave sloop en nieuwbouw

Nadat in de periode 2014 - 2018 de beoogde renovatie niet haalbaar was gebleken, is in 2019 door De Key gestart met een nieuwbouwplan in gezamenlijkheid met de bewonerscommissie en de gemeente Amsterdam. Binnen dit nieuwbouwtraject is lang gezocht naar het beste woonprogramma en stedenbouwkundig plan dat zowel voldeed aan de wensen van bewoners als voldeed aan de financiele en beleidsmatige kaders van De Key en de gemeente. Het nieuwe plan en programma dient een verbetering te zijn voor de huidige en toekomstige bewoners en een aanwinst voor de buurt. Het voorliggende plan en programma is het resultaat van deze planvorming.

1.3 Perspectief investeringsnota

Deze investeringsnota biedt de kaders voor het overeengekomen plan en programma en hierin worden de programmatische, ruimtelijke en financiële afspraken voor de ontwikkeling en realisatie vastgelegd. De gemeente investeert in het bouw- en woonrijpmaken van het openbare gebied en De Key investeert in de sloop van de bestaande complexen, het bouwrijp maken van de percelen in erfpacht en de in de bouw van de nieuwe woningen. De voorliggende investeringsnota biedt een realistisch perspectief voor de vernieuwing van deze buurt. Deze investeringsnota wordt na de inspraakperiode in een investeringsbesluit vastgesteld door de gemeenteraad.

Figuur 4: Plangebied

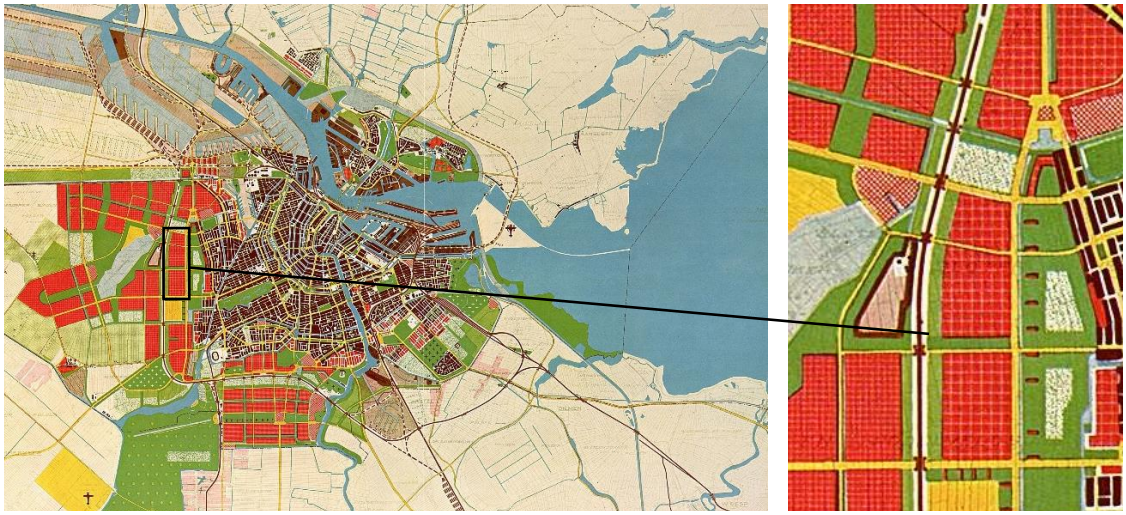


2. Beleidskader

2.1 Cultuurhistorie

Algemeen uitbreidingsplan Amsterdam
Het projectgebied Johan Greivestraat in Overtoomse Veld valt binnen de ontwikkeling van het oorspronkelijke AUP van architect en stedenbouwkundige Cornelis van Eesteren. Kenmerkend is onder meer de open structuur (de strokenbouw) en het vele groen tussen de bebouwing. Van Eesteren wilde met het 'nieuwe bouwen' wijken creëren met veel licht, lucht en ruimte voor de bewoners. Een groot deel van Amsterdam West en Nieuw-West werd in de jaren vijftig en zestig gebouwd op basis van deze principes.

Figuur 5: Kaart AUP Amsterdam



Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw West (2013)
De vier middelhoge bouwblokken aan de Johan Greivestraat, Piet Mondriaanstraat en Jan Tooropstraat zijn onderdeel van een groter stedenbouwkundig plan. Aan de Karel Klinkenbergstraat, ten noorden van de nieuwbouw, bevindt zich een identieke stedenbouwkundige opstelling van vier blokken. Voor nieuwe ontwikkelingen binnen Overtoomse Veld is het gebied binnen de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw West aangewezen als AUP Basis.

Figuur 6: Kopblok van het bestaande ensemble aan de Jan Tooropstraat, Beeldbank stadsarchief Amsterdam



2.2 Ruimtelijke principes

Voor Ringzone West zijn ruimtelijke principes opgesteld. In de vorm van vuistregels voor ontwikkelingen worden kansen benoemd, die als leidraad kunnen gelden bij de bouwopgave(n) en sturing geven om de gewenste ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Het gaat om het gewenste woonmilieu, in welke dichtheid, eisen aan woonkwaliteit en de mate van menging en de invulling van de groennorm (figuur 7, 8, 9). Het is de ambitie voor de hele Ringzone een diversiteit van woningtypen te realiseren die bijdragen aan een gemengd stedelijk milieu.

Type buurt

Het projectgebied ligt op de grens van een gemengde stadsbuurt en een groen stedelijke buurt. Het project dient zich te houden aan de karakteristieken die voor deze typen buurten omschreven zijn.

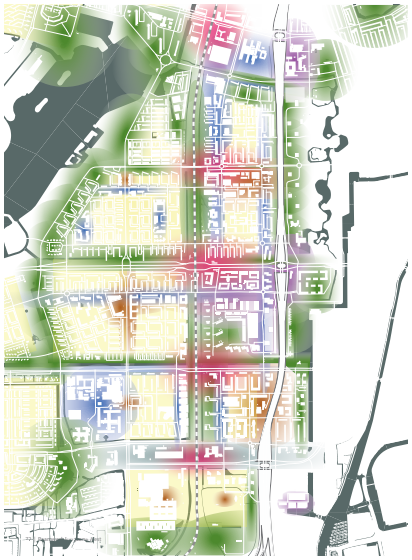
Voor een gemengde stadsbuurt geldt dat er wordt gestreefd naar een grote diversiteit aan woningen en voorzieningen in een meer stedelijk milieu, hoogbouw wordt als typologische mogelijkheid meegegeven. Voor woningen in een groen stedelijk milieu is vooral de samenhang tussen het gebouwde en de buitenruimte een belangrijk aandachtspunt.

Voorzieningenstraat

Langs de gemengde straten die iets kleiner van opzet zijn dan de stadsstraten, is de meeste ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid te vinden. Het gaat dan voornamelijk om de Jan Tooropstraat, Der kinderenstraat, Johan Jongkindstraat (die richting het westen toe op een gegeven moment de Comeniusstraat wordt), Rijswijkstraat, de Ottho Heldringstraat en in iets mindere mate de Piet Mondriaanstraat.
Met de positie van het project langs de Jan Tooropstraat is het terugbrengen van voorzieningen een harde randvoorwaarde.

Groenstructuur

Een van de belangrijkste ambities is het verbeteren van het fijnmazige netwerk van langzaam verkeersroutes. De samenhang op gebiedsniveau is te maken in doorgaande structuren, zowel in de openbare ruimte als in de groenstructuur. In dit Raamwerk wordt verder gebouwd op kwaliteiten van het AUP, zoals het herwaarderen van de lange lijnen, en het schakelen van verschillende typen groene gebieden tot één samenhangend geheel.
Met de positie van het project langs het Spoorpark Noord dient het project bij te dragen en aan te sluiten op de groenstructuur in Overtoomse Veld.



Figuur 7: Kaart Type buurten



Figuur 8: Kaart ruimtelijk economische structuur



Figuur 9: Kaart Groenstructuur

Deze basisprincipes vormen de basis voor de herontwikkeling van de Johan Greivestraat.



Figuur 10: Kansenkaart groenverbindingen

2.3 Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (2020)

Amsterdam wil een duurzame stad zijn, voor nu én voor de generaties na ons. Een groene, gezonde, en welvarende stad voor iedereen die hier woont, werkt of op bezoek komt. Om de gemiddelde temperatuurstijging op aarde beperkt te houden, moeten we met z'n allen de CO2-uitstoot verminderen. Daarom vermindert Amsterdam in 2030 haar CO2-uitstoot met 55% en in 2050 met 95% in vergelijking met de uitstoot in 1990. Hoe Amsterdam dat wil gaan doen staat beschreven in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal. Deze routekaart is een ambitiedocument met een langetermijnvisie op de Amsterdamse energietransitie. Daarnaast staan er voor de kortetermijnmaatregelen in, met daarin de belangrijkste ingrediënten van de Amsterdamse strategie om de overgang van fossiele naar duurzame energie in beweging te zetten en te houden.

2.4 Nota parkeernormen Auto (2017) en Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018)

De Nota's parkeernormen hebben een groot effect op het parkeren in nieuw te ontwikkelen gebieden. De normen uit, zowel de nota parkeernormen voor auto's, als voor fiets en scooters, zijn van kracht. Parkeervergunningen voor de nieuwbouw worden niet meer verleend, met uitzondering van terugkeerders die al in bezit zijn van een parkeervergunning. Deze plekken worden opgenomen in de openbare ruimte naast het bezoekersparkeren.

Het beleid is gericht op het sterk beperken van het autogebruik ten gunste van de fiets en voetganger.

2.5 Juridisch planologisch kader

Het projectgebied Johan Greivestraat valt binnen het vigerend bestemmingsplan Overtoomse Veld, vastgesteld op 3 mei 2012. Ten behoeve van de planontwikkeling wordt door de Key een nieuw bestemmingsplan opgesteld, die na een gemeentelijke toets zal worden voorgedragen voor vaststelling.

3. Programma en stedenbouwkundig plan

3.1 Programma

Woningbouw
Het woonprogramma bestaat uit 135 sociale huurwoningen in een lang woonblok aan de Jan Tooropstraat, waarvan 58 appartementen voor terugkerende bewoners hoofdzakelijk in het noordelijke deel, en 77 appartementen voor jongeren in het zuidelijk deel (zie figuur 11). Aan het spoorpark zijn 2 losse woontorens ingepast van 50 middeldure huurwoningen en 80 vrijesectorwoningen. In de plint van het woonblok zijn 6 bedrijfsruimten op genomen aan de Tooropstraat. De woontorens staan op een ondergrondse parkeergarage met 78 parkeerplaatsen.



Figuur 11: Voorkeursmodel: Nieuwbouw met in onderste woonblok langs de Tooropstraat de sociale huurwoningen en in de twee woontorens aan het spoorpark de marktwoningen op een ondergrondse parkeergarage.

Fase 1 Sociale woonblok
135 sociale huurwoningen (51%) in een lang woonblok langs de Jan Tooropstraat waarvan 58 woningen voor terugkerende bewoners:
- 10 XL-woningen (gebruiksoppervlakte: 101,5 m2 t/m 103,5 m2*)
- 26 L-woningen (gebruiksoppervlakte: 86,7 m2 t/m 89,3 m2*)
- 14 M-woningen (gebruikersoppervlakte: 74,3 m2 t/m 82,0 m2*)
- 4 S-woningen (gebruikersoppervlakte:54,1 m2 t/m 54,8 m2*)
- 4 XS-woningen (gebruiksoppervlakte: 36,5 m2 t/m 39,5 m2*)

- 77 woningen voor jongeren (gebruiksoppervlakte: 31,3 m2 t/m 54,8 m2*)
- 6 bedrijfsruimten (BOG) van gem. 140 m2 vvo te (totaal 840 m2) in de plint

* *Bij detaillering zijn kleine afwijkingen mogelijk*

Fase 2 Woontorens
130 woningen in 2 woontorens langs het Spoorpark
- 50 middeldure huurwoningen(19%) (gebruiksoppervlakte: gem. 52 m2)
- 80 vrijesectorwoningen (30%) (gebruiksoppervlakte: gem. 86 m2)
- 78 parkeerplaatsen (minimale parkeernorm is 63 parkeerplaatsen)

Het woonprogramma biedt daarmee een gedifferentieerd aanbod voor de woningzoekenden en zorgt voor gemengde vernieuwing van de buurt (zie figuur 12).

Actualisatie marktprogramma
Het marktprogramma wordt uitgebreid met maximaal 30 woningen binnen het huidige bouwvolume, waarbij het percentage vrijesectorwoningen gelijk blijft (30%) en het percentage middeldure huurwoningen toeneemt. Het woonprogramma in deze investeringsnota neemt daarmee toe tot maximaal 265 woningen. Het resultaat wordt (in nog nader te bepalen vorm) teruggekoppeld aan omwonenden en aangepast in de Investeringsnota die eind dit jaar ter besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Met het verkleinen van de vrijesectorwoningen naar meer marktconforme woninggrootte, kunnen er circa 20 middeldure huurwoningen en maximaal 10 vrijesectorwoningen extra worden toegevoegd binnen hetzelfde bouwvolume van beide woontorens. Het bijgestelde marktprogramma bestaat dan uit circa 50 middeldure huur en maximaal 80 vrijesectorwoningen in de verdeling 51% sociale huur, 19% middeldure huur en 30% vrije sector woningen. Zo worden deze marktwoningen bereikbaar voor een bredere groep kopers en huurders en ontstaat er ruimte voor extra middeldure huurwoningen. Het definitieve aantal en de verdeling wordt nog nader onderzocht en zal mede afhangen van de ruimtelijke impact die deze verdichting op het plangebied en de woonkwaliteit heeft. Het zal ook afhangen van de inspraak op de Investeringsnota en kan mogelijk tot minder woningen of tot andere verdeling leiden.

De actualisatie van het marktprogramma vindt plaats binnen de volgende kaders:

- Uitbreiden van het marktprogramma van 100 naar maximaal 130 woningen binnen de bestaande bouwenvelop.
- Het percentage vrijesectorwoningen blijft gelijk op maximaal 30%.
- Een toename van maximaal 20 middeldure huurwoningen tot een maximum van 50 middeldure huurwoningen (19%) met gemiddeld minimaal 52 m2 GO.
- Een toename van maximaal 10 vrijesectorwoningen tot een maximum 80 vrijesectorwoningen met gemiddeld circa 86 m2 GO.

Huidige situatie

Categorie	Aantal	Opp. M2 go
Sociale woningen	102	73
	10	27
Totaal	112	7716

Categorie	Aantal	Opp. M2 vvo
BOG	17	73
Parkeerboxen	42	-

Ontwerp

Categorie	Aantal	Opp. M2 go
Sociale woningen	10	101,5 - 103,5
	26	86,7 - 89,3
	14	74,3 - 82,0
	4	54,1 - 54,8
	4	36,5 - 39,5
	77	31,3 - 54,8
Middeldure huurwoningen	50	52
Vrije sector woningen	80	86
Totaal	265	

Categorie	Aantal	Opp. M2 vvo
BOG	6	140
Parkeergarage	78 p.p.	-

Figuur 12: Tabel programma huidige en nieuwe situatie

Commerciële voorzieningen

Het behouden van bedrijven/economie in de plint van het blok aan de Jan Tooropstraat ten behoeve van het creëren van een (gemengd) woonwerkmilieu is opgenomen in het ontwerp. Vanuit de ruimtelijke principes voor Ringzone West is het beleid om de Jan Tooropstraat als voorzieningenstraat te behouden. De precieze invulling van deze commerciele en maatschappelijke ruimtes zal nader worden bepaald, met als eerste peilmoment de indiening van het voorlopig ontwerp.

Maatschappelijke voorzieningen

Het plangebied van de Johan Greivestraat is een heel klein deelgebied in de Ringzone. Het bevindt zich buiten de fijnstofzone, waardoor het geschikt is voor gevoelige bestemmingen maar het is daarmee ook gelijk een schaars gebied. Gezien dat feit heeft de dienst Maatschappelijke Voorzieningen geadviseerd om een kinderopvang met buitenruimte op te nemen in de planvorming. Temeer ook omdat de buitenruimte ideaal aansluit bij het Spoorpark en veilig in de luwte kan worden opgenomen. Een positionering in de plint van een van de drie bouwblokken brengt gewenste levendigheid mee aan het park. Met deze opgave vullen we dan één van de drie benodigde kinderopvangen in Ringzone West in.
Een kinderopvang is marktfunctie met een commerciële exploitatie, maar heeft voor de buurt evident een maatschappelijk belang.

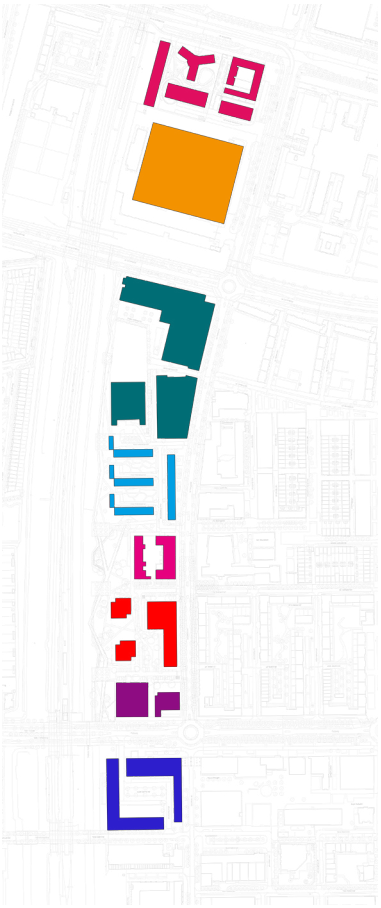
Conform voorzieningenmodel betekent de groei van 153 woningen een opgave voor maatschappelijke voorzieningen van 765 m2 BVO en 0,4 ha terrein. Op basis van de getalsmatige ruimtevraag, hebben de gemeente en De Key in gezamenlijk overleg de intentie uitgesproken de inpassing van een kinderdagverblijf te onderzoeken. Daarbij zijn samengevat de volgende afspraken gemaakt:

- De Key onderzoekt of een kinderopvang ruimtelijk inpasbaar is en onderzoekt de financiële gevolgen (ca. 350 m2).
- De gemeente onderzoekt of de buitenruimte van een kinderdagverblijf inpasbaar is in het buitenruimte-ontwerp (ca. 150 m2) en onderzoekt de gevolgen m.b.t. verkeer en parkeren.
- De Key laat bestemmingsplan aanpassen om maatschappelijke functies mogelijk te maken.

3.2 Stedenbouwkundige inpassing

De strook langs het Spoorpark, in Overtoomse Veld Noord, kent een grote diversiteit in bebouwingstypologieën. Nieuwbouwplannen, die de afgelopen jaren zijn gerealiseerd, zijn anders omgegaan met de vraag hoe om te gaan met de omgeving van Overtoomse Veld. Beleidsstukken van de gemeente Amsterdam, bijvoorbeeld de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West laten een veel verkavelingsvormen toe in gebieden die als AUP Basis zijn aangewezen. Dit heeft ertoe geleid dat er een gemêleerd beeld is ontstaan langs de spoordijk met betrekking tot diversiteit van bebouwingsensembles. Deze diversiteit heeft betrekking op de vorm, percelering, typologie en ontwikkelstrategie.

De strook langs het Spoorpark, in Overtoomse Veld Noord, laat zich kenmerken door twee karakteristieken. Aan de zijde van de Jan Toopopstraat kent deze strook een samenhangend beeld, terwijl de zijde van het spoorpark een meer divers beeld laat zien in hoe de ensembles zich naar het Spoorpark uiten.



Figuur 13: Typologische diversiteit binnen de bebouwingsensembles



Figuur 14: Relatie tussen Spoorpark en bebouwingsensembles

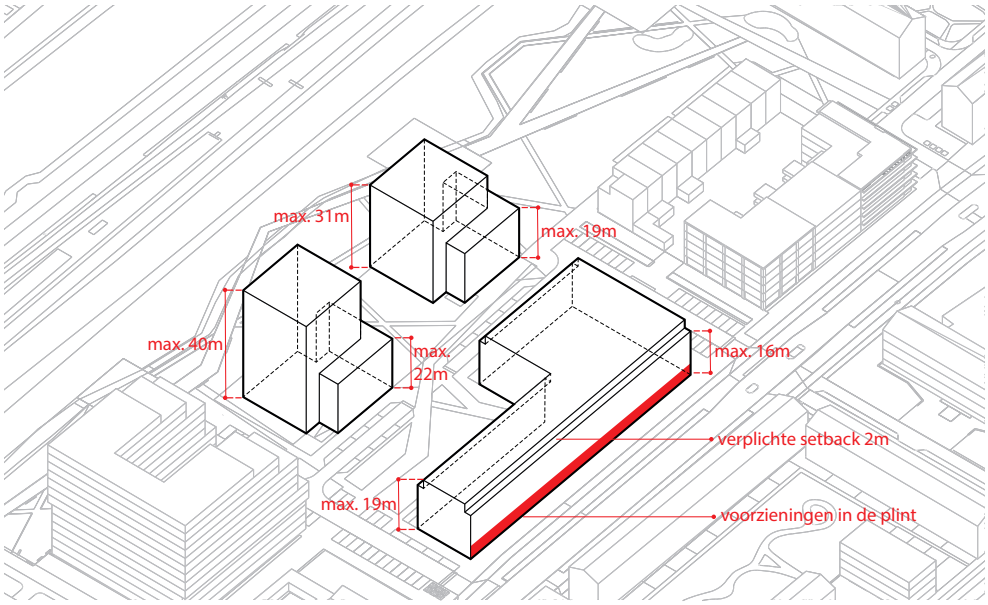
Het stedenbouwkundig plan, met een woonblok en twee woontorens, vormt een ensemble en past hiermee in de structuur. Het ensemble van de Johan Greivestraat is als samenhangend geheel ontworpen. Daarnaast reageert het plan op de omgeving waarin het ligt. Zo verhoudt het plan zich aan de zijde van de Jan Tooropstraat meer als een traditioneel AUP-bouwblok, met een duidelijke rooilijn en bouwhoogte. Richting het Spoorpark opent het plan zich en wordt het Spoorpark het gebied ingetrokken, waardoor een parkachtig woonkwaliteit ontstaat. Hierdoor is het aan de zuidzijde meer open waarmee het een relatie aan gaat met het Spoorpark, gebouw New West en Batistenkerk.

Bouwenvelop
De bouwenvelop voor de Johan Greivestraat zoekt aansluiting met beide karakteristieken: met de meer oorspronkelijk gedachte uit het AUP, als met de meer hedendaagse interpretatie van de groen/blauwe principes in de vorm van het Spoorpark.

Het sociale woonblok zoekt aan de Jan Tooropstraat aansluiting met de Jan Tooropstraat met voorzieningen in de plint.
De twee 'woontorens' staan wat vrijer in het groen en zijn uitgelijnd met de bestaande omringde bebouwingen volgens het AUP-principe. De torens bestaan uit twee delen: De eerste bouwlagen, de zogenoemde schouders van de torens, sluiten aan op de hoogtes van de naast gelegen woonblokken. Daarboven steken de koppen van de torens boven de schouders uit in een slanker volume op, zie figuur 15. Onder de twee woontorens is een verdiepte parkeergarage gesitueerd om de parkeervraag van deze torens te beantwoorden. De woontorens zullen later in opdracht van een andere ontwikkelaar nog architectonisch worden uitgewerkt.

Bij totstandkoming van de bouwenvelop is rekening gehouden met schaduwhinder op de omliggende bebouwing. De hierbij gehanteerde criterium is dat omliggende bebouwing niet meer dan circa 2 uur extra schaduwhinder ten gevolge van de nieuwbouw mogen ondervinden per dag.

Figuur 15: Bouwenvelop

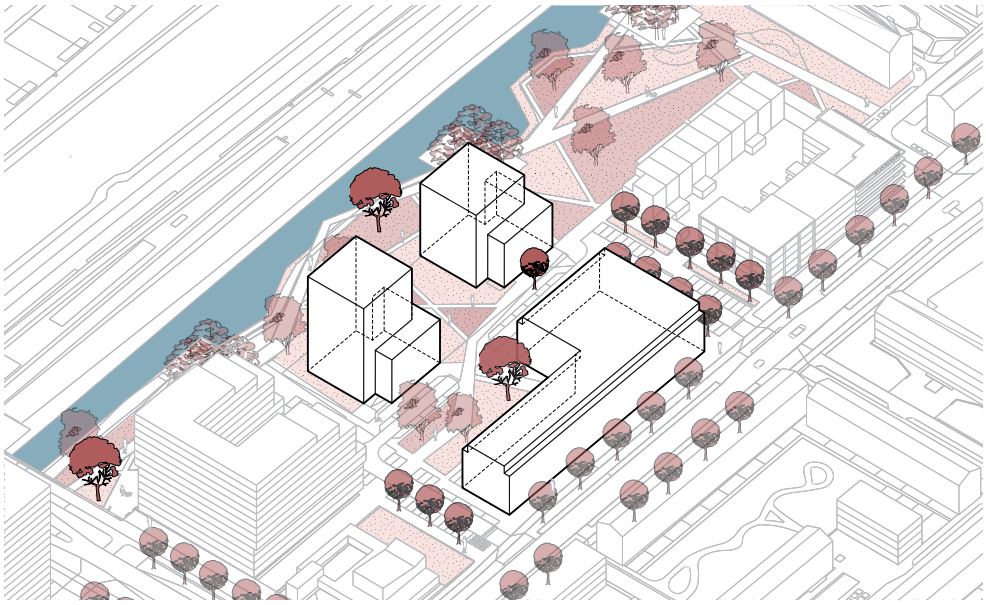


Voorzieningenstraat
Meer samenhang is te vinden in hoe de bebouwing zich verhoudt tot de Jan Toopopstraat en de aansluiting op het raamwerk (AUP) van Overtoomse Veld. De bebouwing heeft een meer repeterend karakter ten aanzien van de rooilijn, bouwhoogte en plintfuncties.

Het sociale woonblok krijgt dezelfde lengte als het huidige blok aan de Jan Tooropstraat en continueert de straatwand. In de plint komen bedrijfsruimtes terug aan de Jan Tooropstraat.

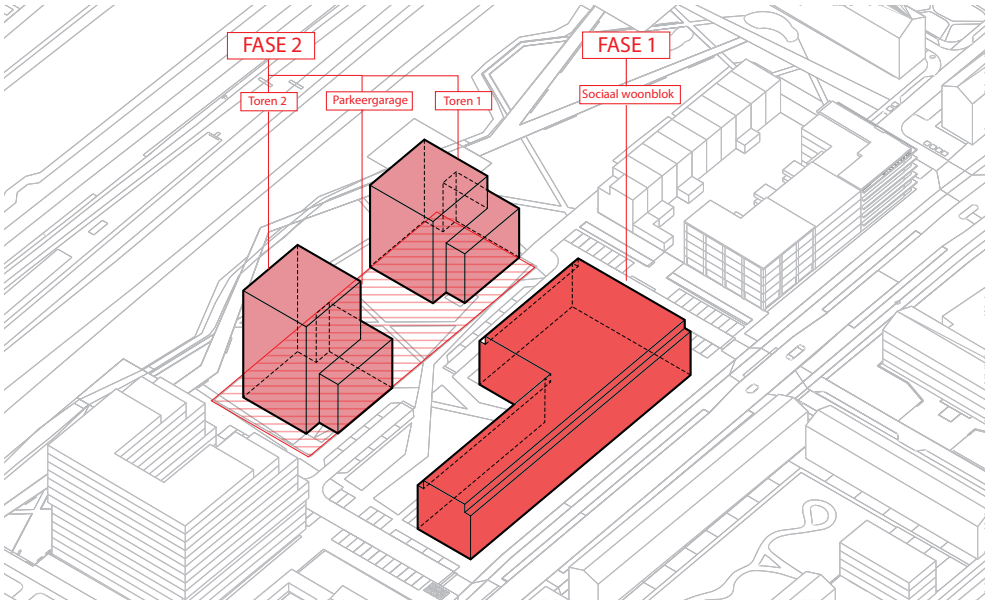
Openbare ruimte
Met de realisatie van het Spoorpark, langs de spoordijk, is een verbindend element geïntroduceerd. Het Spoorpark biedt een kans om een groene stedelijke buurt te realiseren, die zowel uiting geeft aan de oorspronkelijke AUP gedachte als aan de introductie van nieuwe (groene) elementen in de wijk.
Ieder bebouwingsensemble heeft een andere relatie met het spoorpark, sommige ensembles liggen aan het spoorpark, andere zijn er meer onderdeel van. Door het Spoorpark verder het gebied in te trekken krijgen de woningen in de drie nieuwe woonblokken een parkkwaliteit, zie figuur 16.

Figuur 16: Openbare ruimte



Fasering
Het plan bestaat uit twee fasen, zie figuur 17. De eerste fase, het sociale woonblok wordt ontwikkeld door De Key. De tweede fase, de beide woontorens en verdiepte parkeergarage, wordt op een later moment door een andere marktpartij ontwikkeld. De planning en ontwikkelende partij worden nader bepaald.

Figuur 17: Fasering



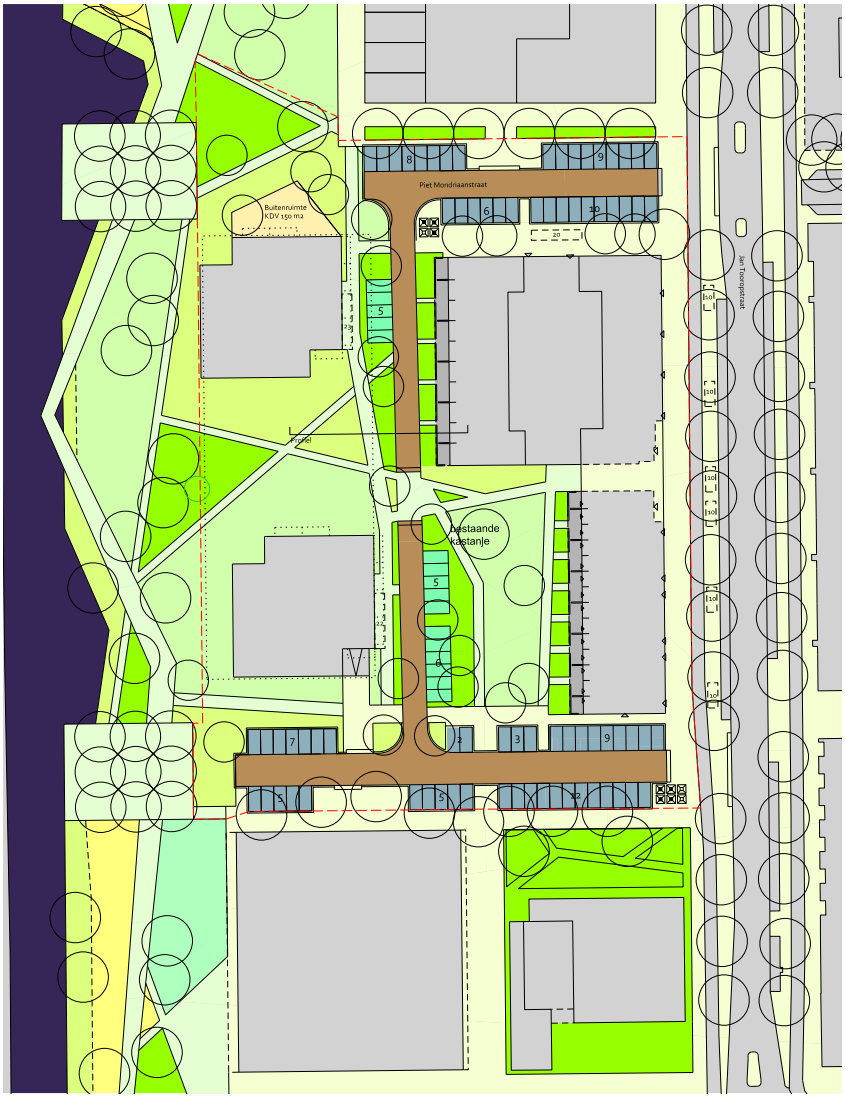
3.3 Openbare ruimte

Bij de herontwikkeling van de Johan Greivestraat is voor de openbare ruimte als ambitie meegenomen dat het Spoorpark doorloopt tot aan de nieuwe bebouwing langs de Jan Tooropstraat. De twee woontorens komen hiermee in het park te staan.

Om dit beeld zo veel mogelijk te ondersteunen is met de plaatsing van de woontorens rekening gehouden met zichtlijnen het park in, onder andere dat komende vanaf de Mondriaanstraat het park al zichtbaar is tussen de torens door. Daarnaast sluiten looproutes vanaf de Jan Tooropstraat en Postjesweg zo logisch mogelijk aan op de routes in het parken is het park is al zichtbaar vanaf de Jan Tooropstraat.

Het parkeren is vanwege de gewenste groenkwaliteit voor een deel ondergronds gebracht. Een deel van de parkeerplaatsen dient op maaiveld te worden gerealiseerd binnen het plangebied, langs de Greivestraat aan de zuidzijde en de Piet Mondriaanstraat aan de noordzijde. Het bezoekersparkeren wordt zo min mogelijk in het middengebied gerealiseerd, zodat hier een ruimte is voor goede groenkwaliteit.

Tussen het bouwblok aan de Jan Tooropstraat en de woontorens loopt een wandelroute van noord naar zuid. Deze route geeft een extra verbinding voor voetgangers tussen de woonomgevingen ten noorden en ten zuiden van het bouwproject en maken hiermee het spoorpark extra zichtbaar en bereikbaar.



Figuur 18: Plankaart stedenbouwkundig plan en schetsontwerp openbare ruimte

3.4 Mobiliteit en parkeren

Huidige situatie
Het plangebied, wordt in de huidige situatie, ontsloten door de Johan Greivestraat en de Piet Mondiaanstraat, deze straten zijn zijstraten van de Jan Tooropstraat. In het plangebied wordt uitsluitend geparkeerd in de openbare ruimte. Momenteel zijn er 121 parkeerplekken, waarvan 89 voor vergunninghouders van de 112 sociale huurwoningen.

Rond de Johan Greivestraat is de netto en bruto parkeerdruk 100%, waarvan het grootste deel door vergunninghouders.

Voor de straten ten noorden (Karel Klinkenberglocatie) en ten zuiden (Metrostrationlocatie) zijn nieuwe ontwerpen gemaakt, deze zijn uitgevoerd. Voor de berekening van het nieuwe aantal parkeerplaatsen zijn deze ontwerpen meegenomen.

Toekomstige situatie
Om plaats te maken voor het nieuwe sociale woonblok wordt de Johan Greivestraat meer naar het westen verlegd, tussen het sociale wooncomplex en de woontorens. Het deel van de Johan Greivestraat wat tussen de gebouwen en door de uitbreiding van het park loopt dient parkachtig te worden ontworpen. Het buitenruimte ontwerp, zoals gepresenteerd in deze nota, is een schetsontwerp. Een voorlopig ontwerp zal worden gemaakt op moment dat duidelijk is hoeveel parkeerplaatsen er exact komen.

Binnen het ontwerp zijn de parkeerplekken t.b.v. de nieuwbouw opgelost conform de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen Auto.

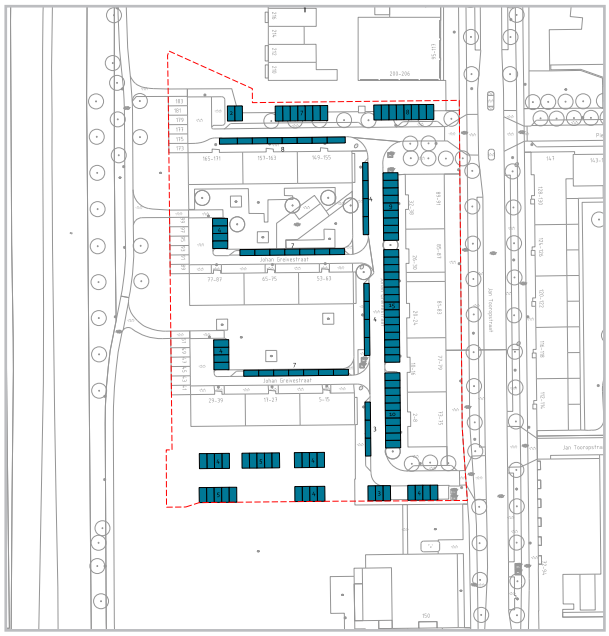
Om tot het gewenste aantal parkeerplekken te komen is het huidig aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte als basis genomen. Deze wordt vervolgens opgehoogd met de extra benodigde bezoekersparkeerplaatsen als gevolg van de toename van het aantal woningen. Het aantal vergunningen dat voor deze locatie komt te vervallen (doordat bewoners die een parkeervergunning hebben niet terugkeren) wordt in mindering gebracht. Het uitgangspunt dat in dit ontwerp is meegenomen is dat 50% van de huidige bewoners met een parkeervergunning terugkeert. Dit is een inschatting die in de projectgroep is gemaakt.
In totaal komt het toekomstig aantal parkeerplaatsen dat in het ontwerp van de openbare ruimte moet worden opgenomen uit op 89 parkeerplekken.

De parkeerbehoefte van de 2 woontorens (markdeel) wordt in een verdiepte parkeergarage, met 78 parkeerplaatsen, opgelost.

Parkeerbalans op een rijtje:

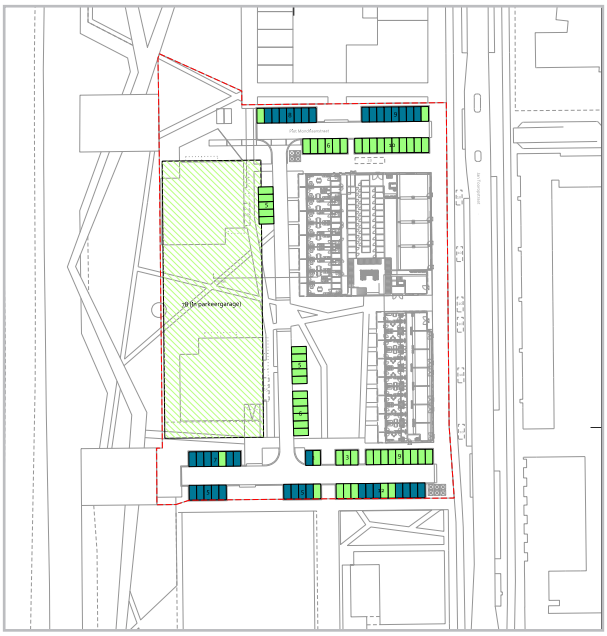
Huidig aantal parkeerplaatsen in openbare ruimte	121 pp
Extra benodigde bezoekersparkeerplekken	+15 pp ((265-112) x 0.1)
Vervallen vergunningen	-44pp (89-45)
Te realiseren in openbare ruimte	92 pp

Daarnaast worden op eigen terrein in de parkeergarage onder de woontorens 78 parkeerplekken gerealiseerd. Hierdoor komt het totaal aantal in het project op 167 parkeerplaatsen.



Figuur 19: Parkeertelling huidige situatie

Bestaand, voor de oost-westgerichte straten (Johan Greivestraat en Piet Mondriaanstraat) in het vastgesteld DO aangehouden. Totaal 121 parkeerplaatsen.



Figuur 20: Parkeertelling ontwerp

Blauw: Bestaand, voor de oost-westgerichte straten (Johan Greivestraat en Piet Mondriaanstraat) in het vastgesteld DO aangehouden. Totaal 39 parkeerplaatsen.

Groen: Nieuw of verplaatst. Totaal 53 parkeerplaatsen.

Mocht blijken dat er minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte moeten worden gerealiseerd omdat er minder bewoners met een parkeervergunning terugkeren, zal als eerste gekeken worden om de parkeerplaatsen die in het ontwerp in de tussenstraat zijn gesitueerd uit het ontwerp te onttrekken. Hiermee ontstaat de kans om het deel van de Johan Greivestraat dat door het park loopt, meer parkachtig te kunnen inrichten.

Uitgangspunten fiets- en scooterparkeren

Uitgangspunten
- Bewonersparkeren op eigen terrein (gebouwd parkeren)
- Bezoekersparkeren in openbare ruimte
- Er is ruimte voor scooterparkeren opgenomen in de parkeergarage en in het sociale woonblok

Norm bezoekersparkeren in de openbare ruimte
- Bezoekersparkeren fiets t.b.v. woningen: 0,5 fietsplek/won
- Bezoekersparkeren fiets t.b.v. BOG-ruimtes: 7 fietsplekken/ 100 m2 (hier gaan we uit van de norm voor Horeca (fastfood). Deze is vrij hoog en kan als gevolg van invulling van de plintfuncties naar beneden worden bijgesteld)
- Bezoekersparkeren scooter t.b.v. woningen: 0,13 scooterplek/won
- Bezoekersparkeren scooter t.b.v. BOG-ruimtes: 0,5 scooterplek/ 100 m2
- De normen voor scooterparkeren zijn geen eis

Berekening (o.b.v. nieuw te realiseren programma)
- Fietsparkeren in openbare ruimte: 116 fp (t.b.v. woningen) + 63 fp (t.b.v. BOG) = 179 fp
- Scooterparkeren in openbare ruimte: 28 sp (t.b.v. woningen) + 5 sp (t.b.v. BOG) = 33 sp

3.5 Woonkwaliteit van herontwikkeling en omgeving

Bij het ontwikkelen in een bestaande omgeving moet met behoud van bepaalde kwaliteiten rekening gehouden worden. Daarnaast is het belangrijk de nieuwe woningen met een goede woonkwaliteit te ontwerpen.

Uitgangspunten t.a.v. omgeving zijn:

Ligging

- Gebouwen voegen zich naar de stedenbouwkundige structuur van ensembles in het groen.
- Stedenbouwkundige accenten handhaven of vergelijkbare aanbrengen.
- Repetitie met subtiele variatie is een hoofdkenmerk van de stedenbouwkundige eenheden.
- Er is een directe relatie tussen woning en openbaar groen.
- Representatieve gevels oriënteren op de openbare ruimte.

Uitgangspunten t.a.v. woonkwaliteit zijn:

Oriëntatie geluid, licht en privacy

- Project moet voorkomen dat gedurende hete zomermaanden woningen te veel afhankelijk zijn van energie intensieve mechanische ventilatiesystemen.
- Bij enkelzijdige appartementen aangeven hoe goeie (spui)ventilatie wordt gewaarborgd.
- Ontwerpen met oog op privacy. Niet bij elkaar naar binnen kijken. Geen overhoekse slaap- of woonkamerramen.
- Bezonningsstudie: Alle woningen krijgen direct zonlicht in een kamer voor een deel van de dag (‘lichte’ TNO Norm).

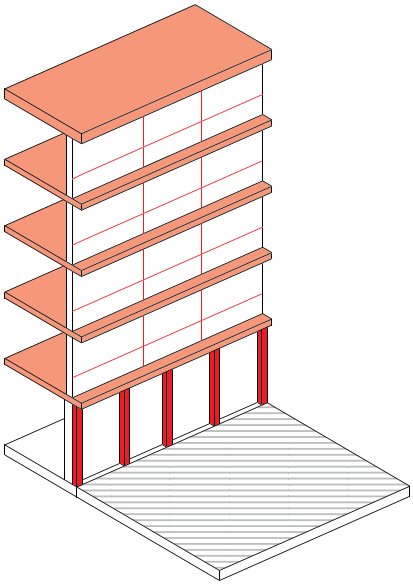
Ontsluiting

- Gemeenschappelijke ontsluiting met daglicht en natuurlijke ventilatie.
- Grondgebonden gezinswoningen aan Spoorpark en aan de straat (uitzondering van Tooropstraat).
- Toegangen woningen logisch aan hoofdroutes, met ogen op de straat.
- Parkeren uit het zicht, inpandig, niet op straat (uitzondering voor terugkeerders in het sociale woonblok).
- Stimuleren gebruik maken van (brand)trappen.

3.6 Architectuur en beeldkwaliteit

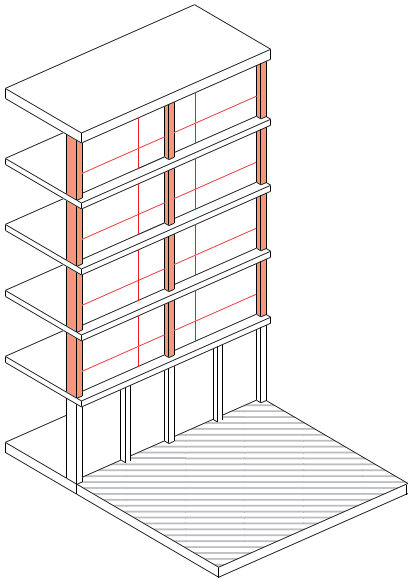
De Tooropstraat is een voorzieningenstraat met een AUP profiel waarbij het zonlicht de ruimte krijgt. Het woonblok aan de overkant heeft een vergelijkbaar diepte en hoogte. Hier zijn gemeenschappelijke toegangen aan de straat georiënteerd.
Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het plangebied Johan Greivestraat zijn nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Het blok ten noorden, met een atypische verkaveling per woning wijkt af van de meer ensemble achtige hoofdstructuur van de omgeving. Daarbij past wel de iconische de metrostationslocatie langs de hoofdinfrastructuur.
Het ensemble van de Johan Greivestraat dient als samenhangend geheel ontworpen te worden. Echter dient het plan wel te reageren op haar omgeving, dit zal leiden tot een andere verschijningsvorm aan de zijden van de voorzieningenstraat Jan Tooropstraat ten opzicht van de zijden aan het park. De welstandcriteria AUP Basis uit “De Schoonheid van Amsterdam, 2016” gelden als uitgangspunt voor de architectuur van de ontwikkeling.

Belangrijke uitgangspunten t.a.v. beeldkwaliteit zijn:



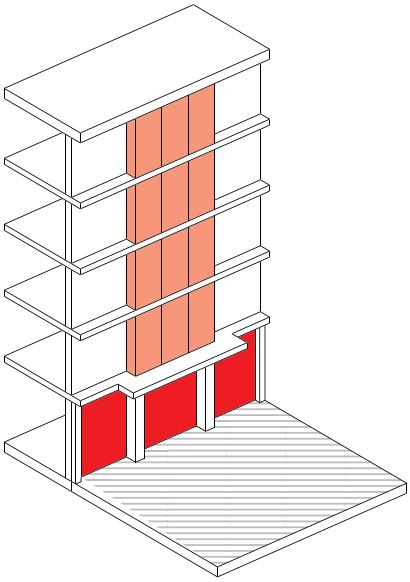
(Hoofd)geleding

- Bebouwing terughoudend vormgeven als achtergrond voor de openbare ruimte van de tuinstad.
- Voor de nieuwbouw wordt aansluiting gezocht bij de oorspronkelijke wederopbouwarchitectuur: Gebruik van betonbanden met een invulling van baksteen/ glasvlakken. Een aanpassing op dit thema mag met een eenvoudig palet.
- De plinten vormen een samenhangend geheel door materiaalgebruik.
- De plinten hebben een transparant karakter met dunne, metalen raamprofielen.
- De gevelindeling van de plint is verticaal.



Gevelindeling

- Gevels hebben een ritmische hoofdverdeling.
- Per blok hoofdelementen van de architectuur zoals dakranden, balkons en gevelopeningen.
- Gebouwen hebben een subtiele plastiek onder meer in de negge van kozijnen en aansluitingen van balkons of galerijen
- Gevels in hoofdzaak uitvoeren in baksteen, stucwerk of een variant op een oorspronkelijk betonsysteem.
- Verticale witte betonbanden zijn mogelijk, maar niet op een dusdanige wijze dat de gevel opgebouwd wordt als een homogeen raster (frame).



Plint en stijgpunten

- Entrees en stijgpunten tot de boven de plint gelegen woningen zijn duidelijk architectonische gearticuleerd, groot en transparant.
- De plint reageert functioneel en/of visueel op de openbare ruimte.
- Woningtoegangen worden zoveel mogelijk aan de openbare ruimte. gesitueerd om de sociale veiligheid te verhogen.
- Vanaf de straat dienen de liften zichbaar te zijn.
- De lobby van de lift dient bij voorkeur minimaal even diep te zijn als de diepte van de lift.

3.7 Duurzaamheid

Duurzame energie en aardgasvrij
De gemeente Amsterdam heeft als doel om in 2030 55% en in 2050 95% minder CO2-uitstoot te realiseren. Daarnaast streeft de stad naar 100% gebruik van duurzame energie in 2050. In 2040 moet Amsterdam aardgasvrij zijn. Deze doelen zijn uitgewerkt in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (2020) en de Transitievisie Warmte (2020).

Voor nieuwbouw als de Johan Greivestraat betekent dit dat de gemeente inzet op zeer goed geïsoleerde, bij voorkeur energieleverende gebouwen, die optimaal profiteren van de zon. De energieprestatie van de ontwikkeling wordt bepaald aan de hand van drie BENG-indicatoren: de energiebehoefte van het gebouw, het primair fossiele energiegebruik en het aandeel hernieuwbare energie. Aandachtspunten zijn dat hernieuwbare energie - zoals b.v. met behulp van Warmtekoudeopslag (WKO) en zonnepanelen - op het eigen perceel opgewekt dienen te worden en dat de Johan Greivestraat in het zogenaamde concessiegebied van warmtenet ligt met verplichte aansluiting op stadswarmte. Duurzamere eigen initiatieven kunnen daarbij als alternatief voor hoge temperatuur stadverwarming aan bevoegd gezag voorgelegd worden.

De Key is het energiesysteem voor het sociale woongebouw nog aan het onderzoeken. Door de concessiehouder wordt (nog) geen koeling aangeboden. Actieve koeling is noodzakelijk om te voldoen aan de huidige bouwwetgeving. Daarom worden er momenteel twee varianten onderzocht:

1. WKO zonder warmtepompen voor koeling en stadsverwarming voor verwarming (CV) en warm water;
2. WKO met warmtepompen voor koeling en verwarming (CV) en stadsverwarming voor warm water en evt. bijverwarmen van CV. Voor dit zogenaamde Hybride systeem zullen dan door De Key met de concessiehouder nadere afspraken worden gemaakt en goedkeuring moeten worden verkregen. In dat geval kan een ontheffing van de publieke stadswarmte aansluitingsplicht worden aangevraagd bij de omgevingsdienst. Hiervoor moet er 5% beter worden gescoord op de landelijke BENG 3.

Uitstootvrije mobiliteit en schone lucht
De gemeente werkt aan schone en gezonde lucht. De gemeente wil in 2030 voldoen aan de adviesnormen van de World Health Organization. Het Actieplan Schone Lucht omschrijft hoe de gemeente dat aanpakt. Daarnaast wordt ingezet op om geen gevoelige bestemmingen nabij drukke wegen te realiseren.

De ontwikkeling van de Johan Greivestraat wordt getoetst aan de parkeernorm. De inzet is om het autogebruik zoveel mogelijk te beperken door een lage autoparkeernorm. Het parkeren van auto’s gebeurt in principe op de eigen kavel. Door het toepassen van deelauto-concepten is het in sommige gevallen mogelijk om te werken met een nog lagere parkeernorm. Het realiseren van laadpalen voor auto’s op eigen kavel heeft de voorkeur.

Er zijn in Amsterdam fietsparkeernormen voor woon- en niet-woonfuncties. Het vaststellen van het minimaal vereiste aantal parkeerplekken is de fietsparkeereis. Een gebouw of project heeft één of meer functies die bepalend zijn voor de parkeerbehoefte. Ook de locatie heeft invloed op de eis voor de minimaal aantal vereiste parkeerplekken. De fietsparkeerplekken moeten op eigen terrein worden gerealiseerd conform de kwaliteitseisen toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid in “Parkeernormen fiets en scooter”, d.d. 19 maart 2018.

Bouwlogistiek is de grootste logistieke stroom in de stad en heeft ook de meeste impact op de leefbaarheid door de uitstoot van stikstof en fijnstof. De gemeente zet dan ook in op een zo duurzame manier van bouwlogistiek en de inzet van schone werktuigen.

Klimaatadaptatie
Om wateroverlast en waterschade bij extreme regenbuien tegen te gaan, wordt bij nieuwe bouwwerken verplicht het hemelwater op eigen perceel te bergen. Daarbij dient minimaal 60 liter hemelwater te worden opgevangen per m2 bebouwd oppervlak en dient deze hoeveelheid hemelwater binnen 60 uur weer te worden afgevoerd met een maximum lozing op het riool van 1 liter per m2 bebouwd oppervlak. Bij voorkeur wordt vanuit de ontwikkeling helemaal geen

hemelwater meer op het riool geloosd maar opgevangen. Dit water kan gebruikt worden in een grijswater systeem of als sproeiwater voor planten en bomen tijdens droge perioden. Het opvangen van water kan goed samen met hittebestendige groene daken.

Uitzonderingen zijn gemaakt voor hergebruiksystemen, centraal bestuurde systemen en vergunningsvrije bouwwerken. De bovenstaande norm is opgenomen in de Amsterdamse Hemelwaterverordening.

Natuurinclusief bouwen
Om een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier te maken, moet de natuur een volwaardige plaats krijgen bij het ontwerpen van nieuwbouw en openbare ruimte.

De gemeente Amsterdam heeft een Groenvisie 2050 (concept 2020). Deze schetst een beeld van Amsterdam als groene stad en hoe die zich tussen nu en 2050 verder kan ontwikkelen. Groen in de stad levert een essentiële bijdrage aan de gezondheid en het sociale welzijn van Amsterdammers. Het draagt bij aan de opgave om hitte te dempen en om het toenemende regenwater als gevolg van de verandering van het klimaat op te vangen. Klimaatadaptief bouwen en groen zijn niet vanzelfsprekend natuurinclusief, maar kunnen, bij een integrale benadering, samen opgepakt worden en een bijdrage leveren aan zowel de biodiversiteit in als de klimaatbestendigheid van het gebied.

De gemeente zet in op het behalen van 30 punten voor natuurinclusief bouwen. Deze punten zijn te behalen volgens het handboek natuurinclusief bouwen met het bijbehorende puntensysteem.

Circulair gebouwde omgeving
De gemeente Amsterdam wil naar een circulaire economie toe: in 2030 willen we voor 50% minder nieuwe grondstoffen gebruiken, in 2050 wil de stad volledig circulair zijn. Dit wil zeggen dat waardevolle materialen en grondstoffen hergebruikt worden en geen afval geproduceerd wordt. Deze aanpak staat beschreven in de Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025. Toekomstbestendig bouwen hoort daarbij: het gebouwcasco maakt functiemenging- en aanpassing van woningtypologie eenvoudig. Voor de gebouwplinten wordt om deze reden uitgegaan van een verhoogde bruto verdiepingshoogte (van bijvoorbeeld 3,5 meter), zodat uitwisselbaarheid van functies in de toekomst mogelijk blijft. Ook het scheiden van afval voor de winning van grondstoffen wordt toegepast. Bij gebruik van hout, is FSC-hout verplicht.

Circulair materiaal gebruik wordt vertaald in een MPG-score (Milieu Prestatie Gebouwen). De gemeente zet in op een minimale score van 0,8.

4. Uitvoeringsaspecten

4.1 Bodem, ondergrond en kabels en leidingen

Ten behoeve van de ontwikkeling van het plan wordt een ondergrondse parkeergarage gerealiseerd. Deze dient rekening te houden met de grondwaterstand en met ondergrondse afwatering, conform het paraplu bestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders (vastgesteld 7 oktober 2021). De haalbaarheid zal nader onderzocht worden.

Als gevolg van de transformatie worden de meeste kabels en leidingen in het gebied tussen de nieuwe gebouwen vervangen/verplaatst. Dit geldt ook voor de recent aangelegde stadswarmteleiding. De nieuwe kabels en leidingen worden zoveel mogelijk onder de nieuwe noord-zuid rijbaan en de aanliggende parkeervakken gelegd. Dit zal in de vervolgfase verder worden uitgewerkt.

Uit de geraadpleegde bodeminformatie komt naar voren dat de locatie als niet verdacht kan worden beschouwd t.a.v. bodemkwaliteit/vervuiling.

4.2 Referentienormen gebruiksgroen, ecosysteemgroen en spel/sport

Verschil aantal woningen en BOG-ruimtes

Bestaand aantal woningen	112
Nieuwe aantal woningen	265
Er worden **153** woningen toegevoegd.	

Bestaande BOG-ruimtes	1241 m2
Nieuwe BOG-ruimtes	840 m2
Er is **401 m2** minder BOG ruimte.	

Gebruiksgroen

Stedelijk attractief groen waar men kan verblijven en recreëren. De oppervlakte dient minimaal 0,5 ha aaneengesloten groen te zijn en dient voor 60% te bestaan uit levend groen. De resterende oppervlakte is bedoeld voor paden, water en andere voorzieningen als sport en spel.
Het gebruiksgroen kent ook afstandsnormen. Zowel buurtgroen als stadsparken dienen te voet binnen ca. 10 minuten te bereiken zijn. Voor buurtgroen wordt een norm van 250 m gehanteerd, stadsparken kennen een afstandsnorm van 750 m.
De referentienorm geeft aan dat er per woning een oppervlakte van 16 m2 gebruiksgroen nodig is. In totaal zou het hier dus gaan om 16 m2 x 153 won. = 2448 m2 toevoeging van verblijfsgroen.

Situatie Johan Greivestraat
In de bestaande situatie zijn drie kleine, groene plekken aanwezig. Deze worden gezien het beperkte oppervlak (2 van 1000 m2 en 1 van 600 m2) niet tot het buurtgroen gerekend. Buurtgroen heeft een minimale oppervlakte van 0,5 ha (5000 m2).
Gezien de nabijheid van meerdere stadsparken (Rembrandtpark en Sloterpark) die binnen 750 m afstand liggen en de ligging aan het Spoorpark (buurtgroen) is voor de bewoners van Overtoomse Veld Noord al ruim voldoende gebruiksgroen op korte afstand aanwezig.
Het Spoorpark is recentelijk aangelegd ten behoeve van de verdichting in Overtoomse Veld. Het heeft als doel een groen, openbaar gebied te maken met ruime gebruiksmogelijkheden voor de bewoners.

In de nieuwe situatie wordt het Spoorpark doorgetrokken binnen het plangebied van de Johan Greivestraat, waardoor het Spoorpark met een oppervlakte van ca. 3700 m2 toeneemt. Klein snippergroen (ca. 2600 m2) maakt in het nieuwe plan dus plaats voor een uitbreiding van het buurtgroen (ca. 3700 m2).
Door de grote hoeveelheid gebruiksgroen dat al beschikbaar is in de wijk en de koppeling van het groen binnen het project met het grotere Spoorpark zijn de (toekomstige) gebruikswaarden ruim voldoende. Derhalve wordt ruim aan de norm voldaan.

Ecosysteemgroen
Ecosysteemgroen betreft groen in straat en kavels als plantvakken, hagen, wadi's en groene daken. Dit groen heeft als belangrijkste doel de buurt klimaatadaptief te maken, maar draagt ook bij aan de beleving van gezondheid van de Amsterdammer. Het groen draagt bij aan het programma Rainproof en aan het natuurinclusief maken van de buurt. Van deze norm mag maximaal 25% op de kavel of op het dak worden gerealiseerd.
De referentienorm voor ecosysteemgroen geeft aan dat er per woning een oppervlakte van 6 m2 ecosysteemgroen nodig is. Voor voorzieningen geldt een norm van 0,1 m2 per m2 voorziening. In totaal zou het hier dus gaan om 918 m2 (6 m2 x 153 won) – 40 m2 (0,1 x (840-1241 m2 voorz.)) = 878 m2 toevoeging van ecosysteemgroen.

Situatie Johan Greivestraat
In de nieuwe situatie van de Johan Greivestraat vormt het groen een belangrijk beeldbepalend onderdeel. Door het groen liggen paden en wegen, maar groen heeft de overhand. Gebruikswaarde, belevingswaarde, natuurwaarde en de klimaatadaptieve invulling overlappen hier.
Om die reden wordt het ecosysteemgroenareaal niet expliciet toegevoegd, maar als onderdeel van het gebruiksgroen opgenomen. Dit geldt ook voor de groene invulling op het dak van de nieuwe ondergrondse parkeergarage.

Spelen
Spelen in de openbare ruimte kan opgenomen worden als onderdeel van het areaal gebruiksgroen. De norm die wordt gehanteerd is 1 speelplek (150 m2 terrein) per 300 woningen en 1 speelveld ter grootte van 1000 m2 per 1.000 woningen.
Per saldo zal het bij de ontwikkeling van de Johan Greivestraat gaan om 0,4 speelplek en 0,1 speelveld.

Situatie Johan Greivestraat
Op dit moment is op 1 van de drie kleine groene plekken een speelplek van ca. 200 m2 aanwezig. Deze speelplek is geschikt voor kleine kinderen.
In het Spoorpark zijn in de directe omgeving (binnen 100 m) van de Johan Greivestraat meerdere grasvelden van ca 500 m2 per stuk, waarin verspreid speeltoestellen en speelaanleidingen staan. Hierdoor is het beschikbare areaal speelplek in de omgeving van de Johan Greivestraat naar verhouding groot.
Om die reden hoeft spelen niet te worden toegevoegd. Wel wordt in de uitbreiding van het Spoorpark binnen het project op vergelijkbare wijze als in het Spoorpark speelaanleidingen geplaatst als vervanging van de bestaande speelplek.

Door de toevoeging van 153 woningen dient vanuit de groen- en speelnormen ruimtegebruik in het plangebied te worden ingepast. De nadere uitwerking hiervan moet nog plaatsvinden, omdat de verschillende groen en speelruimten niet vrij beschikbaar zijn in het plangebied. De groen- en speelruimten zullen worden opgenomen in het voorlopig ontwerp van het groene binnengebied en het Spoorpark.

Sport
Sporten is opgedeeld in twee verschillende soorten faciliteiten:

1. Sporten in de openbare ruimte (evt als onderdeel van gebruiksgroen). Hiervoor geldt een norm van 1 m2 per woning. Het gaat daarbij om veilige en aantrekkelijke plekken, maar ook om goede routes. Een deel van de ongeorganiseerde sportruimte kan worden ingericht voor urban sports, zoals bootcamp en calisthenics, maar ook 3x3 basketbal. Daarnaast is het bieden van goede hardloop- en wandelroutes voor zowel sport als bewegen in brede zin in alle woonmilieus een ingreep die weinig investering of ruimte vraagt en een belangrijke toevoeging vormt aan de beweegvriendelijkheid van de stad.

2. Anders georganiseerde buitensporten worden gerealiseerd in sportparken. Hiervoor geldt een norm van 5 m2 (veldoppervlak) per woning.

De norm volgend, gaat het bij de ontwikkeling van de Greivestraat om een verwachtte behoefte van 153 m2 sportoppervlak in de openbare ruimte en 765 m2 (153 x 5 m2) veldoppervlak in sportparken ten behoeve van de (anders georganiseerde) buitensport.

Situatie Johan Greivestraat
Sporten in de openbare ruimte
Sportvelden in de openbare ruimte zijn vanwege de benodigde ruimte en druk op de omgeving moeilijk in te passen in de directe omgeving van de Johan Greivestraat. Wel zijn er meerdere sportvoorzieningen in de buurt (met name Mondriaanplein) en wordt er hard gewerkt aan het verbeteren van recreatieve routes door de wijk voor o.a. wandelen en hardlopen, zoals het uitbreiden van het Spoorpark ten zuiden van de Postjesweg. Daarnaast wordt voor de gehele Ringzone-West bekeken op welke plekken sportvoorzieningen in de openbare ruimte kunnen worden toegevoegd om zo mee te gaan in de behoefte aan sportvoorzieningen als gevolg van de extra woningen in het gebied.

Anders georganiseerde buitensport (sportparken)
De opgave voor georganiseerde buitensport is, gezien de grote oppervlakte en de vormvaste maat van de sportvelden, moeilijk volledig te realiseren in het plangebied zelf. De ambitie is om deze opgave buiten het plangebied Johan Greivestraat toch deels in de Ringzone West te realiseren. Gedeeltelijke invulling van de norm lijkt haalbaar in de Ringzone West met kleine veldsporten zoals padel, 3vs3 basketbal en overige urban sports die gelden als georganiseerde veldsporten. Bij het benoemen van kansrijke locaties hiervoor is het interessant om de mogelijkheid te onderzoeken op welke (bestaande en toekomstige) daken sportvelden gerealiseerd kunnen worden.

Voor de grote veldsporten heeft de Ringzone West geen oppervlakten beschikbaar. Dit deel van de sportopgave moet buiten het plangebied worden gerealiseerd. In aanmerking komen locaties in bestaande sportparken in de nabijheid van Ringzone West, zoals Sportpark Ookmeer. Van belang is dat er ook gekeken wordt of de (fiets)verbindingen tussen het sportpark en Ringzone West optimaal zijn. De behoefte aan extra buitensportruimte voor de bewoners van de Ringzone West wordt gerealiseerd als onderdeel van sportpark Ookmeer.

4.3 Bomenbalans
In de Bomen Effect Analyse is het effect van huidige stedenbouwkundige plan op de bestaande bomen geanalyseerd. De uitkomst van de analyse is dat in totaal 19 bomen moeten worden gekapt als gevolg van de transformatie. Het gaat om 6 bomen met een goede conditie, 5 bomen met een redelijke conditie, 5 met een matige en 3 met een slechte conditie. 1 van de gekapte goede bomen zou binnen het gebied kunnen worden verplant. De monumentale kastanje kan worden behouden op een prominente plek.

In de verdere uitwerking van het plan zijn mogelijk nog enkele goede bomen te sparen. Met name de goede bomen aan de zuidzijde van het bouwblok aan de Jan Tooropstraat zijn mogelijk te behouden als het exacte aantal parkeervakken dat moet worden gerealiseerd bekend is.
Voor alle gekapte bomen geldt dat deze worden gecompenseerd binnen het plangebied in aansluiting op het Spoorpark of zullen worden gecompenseerd via het gemeentelijk herplantfonds. Het exacte aantal te compenseren bomen zal nog later worden bepaald op basis van het voorlopig ontwerp en een inventarisatie waarin ook de leeftijd van de bomen bepaald is.

4.4 Puccini

Het is de ambitie het groene middengebied (incl. wandelpaden) qua materialisering aan te laten sluiten bij de vormgeving van het Spoorpark. Dit zal in de verdere uitwerking met de Puccini-commissie besproken worden.

4.5 Waterbalans

In de Rainproof oplossingenkaart voor het Overtoomse Veld is de Jan Tooropstraat (buiten het plangebied) opgenomen als waterbergende straat. De Greivestraat aan de zuidkant van het plangebied en de Piet Mondriaanstraat aan de noordkant zijn beide waterafvoerende straten. In deze straten dienen geen obstructies te zijn en dient het water tussen de stoepen via open goten en groenzones onder afschot te worden afgevoerd.

De overige bestaande straten in het binnengebied zijn waterspreidende buurtstraten. Voor deze straten geldt waterbergen tussen de stoepen, extra vergroenen en infiltreren indien mogelijk.
In de verdere uitwerking zal de aansluiting op de bestaande straten, m.n. de waterafvoerende straten, goed moeten worden uitgewerkt.

Normen

- Bebouwing en verharding (al dan niet op het riool aangesloten) tellen allemaal als verharding.
- Waterpasserende verharding (> 90 l/sec/ha afvoeren) telt niet als verharding, maar als groen (Aandachtspunt: beheer).
- Parkeergaragedak onder maaiveld telt niet mee als verharding mits de grond op de parkeergarage een bergende capaciteit heeft/behoudt van 95 mm en gedoceerd lozen mogelijk is.
- Particuliere tuinen kunnen mogelijk voor 50% groen worden meegerekend (deze keuze is aan de gemeente).
- Bij een toename van 1000 m2 of meer verharding is het project vergunningplichtig v.w.b. de te nemen maatregelen. Bij een toename van minder dan 1000 m2 is er een zorgplicht en dienen eveneens maatregelen te worden genomen.
- 10% van het toegevoegde areaal verharding dient te worden gecompenseerd in de vorm van extra oppervlaktewater.
- I.p.v. oppervlaktewater kan ook op alternatieve wijze waterberging worden georganiseerd. Hierbij wordt in de Keur uitgegaan van een berging van 70 mm neerslag (70 m3/1000 m2). Op basis van nieuwe inzichten is echter de gewenste berging omhoog bijgesteld op 90 mm (nog niet in de Keur).

Situatie Greivestraat (huidig en toekomstig)

In het gebied is op dit moment aanwezig:

- 3275 m2 bebouwing
- 7000 m2 verharding.
- 3000 m2 groen.

In de nieuwe situatie is de balans als volgt:

- 4090 m2 bebouwing (incl balkons)
- 5530 m2 verharding.
- 2080 m2 groen (volle grond)
- 1270 m2 groen (op parkeergarage)
- 300 m2 tuin (prive)

Het project Greivestraat is niet meegenomen in de waterbalans voor Overtoomse Veld, Delflandpleinbuurt en Staalmanpleinbuurt van 2017 (geactualiseerde versie). In de waterbalans is geen ruimte meer om extra oppervlaktewater te compenseren. Als gevolg hiervan dient het project Greivestraat de eigen waterbalans sluitend te maken.

Oplossingsrichting
Als gevolg van de nieuwe inrichting neemt de hoeveelheid bebouwing toe en de hoeveelheid verharding af. De hoeveelheid groen (volle grond) neemt iets minder dan 1000 m2 af. Dit is vooralsnog onder de vergunningsgrens, waardoor alleen de zorgplicht van kracht is. Bij nadere uitwerking wijzigt mogelijk het areaal groen/ verharding.
Gezien de beperkte omvang van de tuinen is niet te verwachten dat deze voor de helft een groene invulling krijgen. Om die reden is ervoor gekozen deze niet mee te rekenen in het areaal groen.
Mogelijke oplossingen die in de uitwerking verder onderzocht kunnen worden zijn:

- Het realiseren van berging van het regenwater van het dak van de parkeergarage. Dit zou technisch opgelost kunnen worden op parkeerdek of in garage (bv d.m.v. een opslagtank).
- Het toepassen van waterpasserende verharding

De parkeerkelder dient grondwaterneutraal (grondwaterstand blijft gelijk) te worden aangelegd.

4.6 Afval en grondstoffen

Amsterdam heeft een grote ambitie op het gebied van afval en grondstoffen. Het hogere doel van de inzameling is een zo hoogwaardig mogelijk hergebruik of verwerking en het sluiten van de grondstoffen en materialenkringloop. Dit kan bijvoorbeeld door afval te scheiden aan de bron. We willen de stad schoner krijgen en de afvalketen zo efficiënt mogelijk organiseren.

In Amsterdam wordt standaard gewerkt met boven- en ondergrondse containers waar vijf fracties voor papier (ondergronds), glas (ondergronds), textiel (bovengronds), restafval (ondergronds) en groente-fruit en tuinafval (GFT) (bovengronds) worden opgehaald. Vanaf 2021 worden plastic verpakkingen (PMD) niet meer los opgehaald. De kosten van deze standaard inzamelmethode worden gedekt uit de Afvalstoffenheffing.

Voor nieuwbouwgebieden geldt dat Amsterdam een zo optimaal mogelijk inzamelingssysteem wil realiseren, passend bij de locatie en de stedenbouwkundige mogelijkheden in een wijk. Denk aan ondergronds transport van afval, inpandig inzamelen van grondstofstromen of het lokaal hergebruiken van producten. Implementatie van deze, t.o.v. de standaard, afwijkende systemen vragen om extra dekkingsbronnen die vanuit andere dan de afvalstoffenheffing afkomstig dienen te zijn.

5. Ontwikkelstrategie

Het project behelst het bouw- en woonrijpmaken van de openbare ruimte door de gemeente en de sloop en nieuwbouw door De Key, bestaande uit de sloop van 112 sociale huurwoningen en 1.241 m2 bvo bedrijfsruimte en het bouwen van 265 woningen en circa 900 m2 bvo aan bedrijfsruimte. De gemeente en De Key werken sinds 2019 samen aan de uitgangspunten en randvoorwaarden van het project. De privaatrechtelijke afspraken tussen beide partijen zullen later worden vastgelegd in een afsprakenbrief. Deze wordt na vaststelling van het Investeringsbesluit ter ondertekening aan De Key aangeboden.

Het project wordt gefaseerd uitgevoerd, met het sociale woonblok als eerste fase en de twee woontorens met marktwoningen en verdiepte parkeergarage als tweede fase, zie figuur 17 op pagina 14.

6. Planning en proces

6.1 Proces

In samenwerking met initiatiefnemer woningbouwcorporatie De Key werkt de gemeente sinds 2019 samen aan de uitgangspunten en randvoorwaarden van het project. De privaatrechtelijke afspraken tussen beide partijen worden vastgelegd in een afsprakenbrief. Deze wordt na vaststelling van het Investeringsbesluit ter ondertekening aan De Key aangeboden. De planning maakt onderdeel uit van deze afsprakenbrief.

6.2 Planning

Op basis van de nu bekende gegevens is een detailplanning opgesteld voor de eerste fase tot en met de oplevering van de sociale huurwoningen. Voor de middeldure en marktwoningen in de tweede fase heeft De Key nu nog geen planning beschikbaar.
Tot aan de oplevering van het project zijn in hoofdlijnen de volgende stappen te doorlopen:

1.	Overeenstemming met huidige bewoners	Q1 2021 - Q4 2021
2.	Sociaal plan overeenkomen met bewoners	Q1 2022 - Q2 2022
3.	Bestemmingsplan (van ontwerp naar vaststelling)	Q4 2022
4.	Ondertekening afsprakenbrief tussen gemeente en De Key	Q4 2022
5.	Omgevingsvergunning (van ontwerp naar vaststelling)	Q1 2023 - Q2 2023
6.	Slopen en bouwrijp maken	Q4 2023 - Q1 2024
7.	Bouw sociaal woonblok	Q2 2024 - Q3 2025
8.	Herinrichting openbare ruimte (sociaal woonblok)	Q3 2025 - Q4 2025
9.	Bouw woontorens (marktdeel)	N.t.b.

7. Organisatie

Voor dit dit project is een projectorganisatie actief in samenwerking tussen woonstichting De Key en de gemeente. De Key is de ontwikkelaar en richt zich op de ontwikkeling van de sloop en nieuwbouw in afstemming met de huidige bewoners en omwonenden. De gemeente faciliteert de planvorming vanuit het gemeentelijk beleid en zorgt voor een investeringsbesluit dat de beoogde vernieuwing van dit woongebied mogelijk maakt. De gemeente bewaakt de particpatie met de bewoners en de omwonenden. Vanuit de gemeente zijn alle relevante disciplines betrokken.

8. Participatie

8.1 Samenvatting Participatie bewoners vanuit De Key

Voor dit proces worden de Amsterdamse Kaderafspraken bij vernieuwing en verbetering gehanteerd. Voor de vier complexen is één bewonerscommissie actief. Deze bewonerscommissie wordt ondersteund door een adviseur van de stichting !Woon. Bijgaand volgt een korte samenvatting van de belangrijkste participatie bijeenkomsten.

Onderhoudsplan (2012)
De Key is sinds 2012 eigenaar van de vier complexen. Nadat de complexen in bezit zijn gekomen, is in samenwerking met de firma Van Wijnen, een onderhoudsplan opgesteld voor de vier gebouwen gelegen aan de Karel Klinkenbergstraat en de Johan Greivestraat. Het project Karel Klinkenbergstraat is begin 2018 opgeleverd. Voor de vier gebouwen gelegen aan de Johan Greivestraat is in november 2017 geen 70% bewonersinstemming behaald.

Nadien heeft de toenmalige bewonerscommissie zich teruggetrokken en is er in november 2017 een nieuwe bewonerscommissie gevormd. Vervolgens hebben bewoners bezwaar gemaakt tegen de onderhoudsplannen en geëist dat De Key na 35 jaar een volledige renovatie van de complexen uitvoert.

Onderzoek naar uitgebreide renovatie (2018)
Naar aanleiding van de bezwaren is in de tweede helft van 2018 de haalbaarheid onderzocht van een uitgebreidere renovatie en zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Uit deze onderzoeken is gebleken dat de kosten voor een uitgebreidere renovatie dermate hoog zijn, dat De Key in april 2019 per brief heeft meegedeeld aan de bewonerscommissie de uitwerking van de renovatie te willen staken en in te willen zetten op het scenario sloop met vervangende nieuwbouw. De bewonerscommissie heeft toen aangegeven hieraan mee te willen werken, mits de garantie werd gegeven dat dit dan ook daadwerkelijk doorgang zou vinden. De Key heeft toen aangeven geen harde garanties te kunnen geven, maar wel hier volledig op in te zetten.

Oriëntatiefase naar nieuwbouw (2019)
De toezeggingen van De Key waren voldoende voor de bewonerscommissie om mee te werken aan het onderzoek naar sloop met vervangende nieuwbouw. Vanaf 2019 is in samenwerking met de gemeente en de bewonerscommissie een nieuw programma en stedenbouwkundig plan opgesteld. Begin 2021 heeft de bewonerscommissie, na een bewonersraadpleging, een positief advies afgegeven op de voorgedragen voorkeursvariant (sloop-nieuwbouw). Daarmee is de oriëntatiefase conform de kaderafspraken officieel afgerond.

Ontwikkelfase (2021)
Het project bevindt zich sinds begin 2021 in de ontwikkelingsfase. Met de bewonerscommissie wordt nu gewerkt aan het sociaal plan en gebouwontwerp van het sociale huur woongebouw. Doelstelling is om in het 1e kwartaal van 2022 het sociaal plan ter advies voor te leggen, zodat daarna een de peildatum kan worden aangevraagd. Op 15 oktober 2021 heeft er een bijeenkomst plaatsgevonden waarin een aantal bewoners hun onvrede hebben geuit over het voorgenomen plan. Sinds eind 2021 loopt in opdracht van de gemeente een bemiddelingstraject om de bewonerscommissie en De Key tot een duurzame overeenkomst te laten komen als gedragen basis voor de verdere planvorming en samenwerking. Na intensieve onderhandelingen is begin februari tussen de bewonerscommissie en De Key overeenstemming bereikt op diverse punten, waaronder: Het aantal sociale huurwoningen voor terugkeerders wordt verruimd van 46 naar 58 en de woningen voor terugkerende gezinnen zijn extra verruimd. Met de bewonerscommissie wordt nu gewerkt aan een sociaal plan.

8.2 Participatie huurders bedrijfsruimten

De huurders van de bedrijfsonroerendgoedruimten (BOG) zijn in 2019 tijdens locatiebezoeken op de hoogte gesteld over het onderzoek naar het scenario sloop met vervangende nieuwbouw. Na

het positieve advies van de bewonerscommissie op de voorkeursvariant in maart van 2021, zijn alle BOG-huurders per brief hiervan op de hoogte gesteld. In deze brief is iedere BOG-huurder ook gevraagd om contact op te nemen om de voorgenomen sloop-nieuwbouw te bespreken. Met verschillende BOG-eigenaren worden nu actief gesprekken gevoerd. Een viertal BOG-huurders hebben een winkel- of horecacontract en genieten een vorm van huurbescherming. Met deze huurders wordt gezocht naar een maatwerkoplossing.

Draagvlak voor sloop/nieuwbouw:
Zowel voor de gemeente als De Key is het belangrijk dat er voldoende draagvlak is bij huurders voor de gekozen vorm van vernieuwing. Hiervoor zal De Key de bewonerscommissie ondersteunen met het uitvoeren van een draagvlakmeting ten behoeve van het gekwalificeerd advies inzake het sociaal plan.

8.3 Participatie omwonenden

Nadat zowel de bewonerscommissie als de gemeente in het eerste kwartaal van 2021 hebben ingestemd met het programma en het stedenbouwkundig ontwerp, is er op 8 april 2021, vanwege COVID-19, een onlinebijeenkomst georganiseerd voor de omwonenden. In totaal zijn er in de directe omgeving 750 uitnodigingen verspreid. Op deze bijeenkomst waren op het drukste moment circa 45 deelnemers aanwezig. Men kon naderhand een reactieformulier toezenden en van deze avond is een verslag gemaakt.

Vervolgens zijn op 6 september 2021 en 4 oktober 2021 een tweetal klankbordsessies gehouden in wijkcentrum Ru Paré. De eerste klankbordgroepbijeenkomst werd gehouden met vijf omwonenden, bij de tweede sessie waren hierbij ook zeven huurders aanwezig. In de eerste sessie lag de nadruk op het inventariseren van aandachtspunten op het plan bij de omwonenden, in de tweede sessie lag de nadruk op de beantwoording.

Op 7 maart 2022 is er weer een online informatieavond georganiseerd voor omwonenden. Bewoners waren hiervoor ook uitgenodigd. Op deze avond werd gesproken over de volgende onderwerpen: de uitkomsten van de vorige klankgroepbijeenkomsten, overeenstemming tussen de bewonerscommissie en De Key, het bijgestelde programma en de planning. Deelnemers konden in de chat of in de vergadering vragen stellen. Er wordt een verslag gemaakt van deze bijeenkomst.

Figuur 22: Website: www.johangreivestraat.nl



Alle presentaties en verslagen zijn terug te vinden op de website: www.johangreivestraat.nl, daar kan ook iedereen zich aanmelden voor nieuwsberichten om op de hoogte te blijven van de plannen.

9. Financiën

Op basis van kengetallen, een stedenbouwkundig schetsontwerp en van het grondprijsadvies is de financiele verkenning uitgevoerd. Het financieel resultaat van het plan en de onderbouwing van de grondexploitatie is terug te vinden in de financiele paragraaf (geheimhouding is van toepassing).