Sloop- en nieuwbouw in Johan Greivestraat

Verslag online informatiebijeenkomst

Donderdag 7 maart 2022



1. Deelnemers

Donderdagavond 7 maart 2022 was er een informatiebijeenkomst voor bewoners en buurtbewoners van de Johan Greivestraat. De bijeenkomst was van 19:30 tot 21:00 uur. Circa 50 buurtbewoners hebben deze bijeenkomst bijgewoond. Deze bijeenkomst vond plaats via een online bijeenkomst in Microsoft Teams.

De bewoners en omwonenden kregen een update van de plannen voor sloop van de huidige 4 flats met in totaal 112 sociale huurwoningen. Daarvoor in de plaats komen 3 gebouwen met in totaal 265 woningen. De bijeenkomst is georganiseerd op initiatief van Woonstichting Lieven de Key, de eigenaar en verhuurder van de woningen, samen met de gemeente Amsterdam.

Bewoners zijn via een huis-aan-huis brief en reminder uitgenodigd. Buurtbewoners zijn via e-mailnieuwsbrieven uitgenodigd voor de bijeenkomst

- Op 18 februari 2022 is een eerste uitnodiging gestuurd.
- Op 2 maart 2022 is een reminder verspreid.

Via de website www.johangreivestraat.nl konden buurtbewoners zich aanmelden om deel te nemen aan de onlinebijeenkomst. Er waren 90 aanmeldingen voor de avond, in totaal hebben ca. 50 mensen daadwerkelijk deelgenomen aan de vergadering. De informatiebijeenkomst is het vervolg op de participatietraject van 7 april 2021 en twee klankbordgroep bijeenkomsten.

De presentatie werd gehouden door:

- Daniel Duijnhouwer – projectontwikkelaar Woonstichting Lieven De Key
- Gijs Beckman – architect bij Arons & Gelauff Architecten
- Sander Gorter - gemeente Amsterdam
- Harm Hermant – gemeente Amsterdam
- Douwe van Schaik – gemeente Amsterdam
- Doede Jaarsma - gespreksleider van de avond

2. Terugblik

De eerste bijeenkomst voor de buurt was op 8 april 2021. Toen is het plan gepresenteerd. Daarna zijn er twee klankbordgroep bijeenkomsten geweest: 6 september en 4 oktober 2021. Vijf buurtbewoners hadden zich hiervoor aangemeld. Zij hebben een lijst gemaakt met de 10 belangrijkste prioriteiten voor de buurt:

1. Beheer Spoorpark
2. Autoluw park
3. Hoogte van de torens
4. Groenstructuur
5. Verkeer
6. Parkeren
7. Procedures
8. Architectuur
9. Beheer
10. Bedrijfsruimtes Jan Tooropstraat

Op de website johangreivestraat.nl staan alle verslagen van de bijeenkomsten.

3. Uitkomsten overleg met bewoners

Met de bewonerscommissie Johan Piet is overeenstemming bereikt over het plan. Er komen 4 sociale huurwoningen extra, waarvan 58 voor de huidige bewoners die straks willen terugkeren in de nieuwbouw:

- 10 woningen voor extra grote gezinnen.
- 26 woningen voor grote gezinnen (3 kinderen of meer).
- 14 woningen voor kleine gezinnen (1 of 2 kinderen).
- 8 woningen voor 1- of 2- persoonshuishoudens.

De volgende stap is het sociaal plan, waarbij de bewoners stadsvernieuwingsurgent worden en met voorrang op zoek kunnen naar een nieuwe sociale huurwoningen.

4. Overzicht wijzigingen

Ten opzichte van het plan dat in april 2021 is gepresenteerd zijn er verschillende wijzigingen:

- Woningbouwprogramma van 231 naar maximaal 265 woningen:
    - Sociaal woongebouw van 131 naar 135 woningen.
    - Markt woongebouwen van 100 naar max. 130 woningen (nog in onderzoek: door de woningen iets kleiner te maken worden de woningen beter bereikbaar voor een breder publiek).
- Kinderdagverblijf in 1 van de torens (nog in onderzoek bij de gemeente).
- Noordgevel sociaal woongebouw meer open gemaakt en 1 meter naar het noorden verplaatst om parkeervakken aan de zuidzijde van het gebouw te kunnen realiseren.

- Openbare ruimte gewijzigd, o.a. 4 parkeerplaatsen meer (92 i.p.v. 88) voor bezoekers van de extra woningen.
- Uitgumbeleid parkeerplaatsen: Als blijkt dat er minder terugkeerders zijn met een parkeervergunningen, dan worden de daarvoor gereserveerde parkeerplaatsen ook niet gerealiseerd.

5. Toelichting kinderdagverblijf

Omdat er meer woningen in Overtoomse Veld komen ontstaat er meer behoefte aan maatschappelijke voorzieningen. De gemeente is een studie aan het doen naar de haalbaarheid van een kinderdagverblijf in één van de twee woontorens (zie kaart).
Het gaat om een kinderdagverblijf van 350 m^2 met 150 m^2 buitenruimte als speelplaats. Het kinderdagverblijf is geschikt voor circa 100 tot 120 kinderen.



Voordelen van deze locatie
- Een kinderdagverblijf aan de kant van het spoor zorgt voor meer levendigheid.
- Een veilige omgeving voor kinderen ver weg van drukke straten.
- De locatie ligt buiten de fijnstofzone van de snelweg A10.

Nadelen van deze locatie
- Meer verkeer vanwege halen en brengen.
- Geluid.

We willen graag uw mening horen over de wenselijkheid van dit plan.

6. Investeringsbesluit gemeente Amsterdam

De gemeente brengt een investeringsnota in procedure voor dit project. De gemeenteraad moet goedkeuring geven voor de kosten van dit project. De gemeente gaat de openbare ruimte opnieuw inrichten en zal het gebied na de sloop bouwrijp maken. Lieven de Key is verantwoordelijk voor de woningbouw.

In de Investeringsnota staat het plan omschreven met het woningbouwprogramma, bedrijfsruimtes en kinderdagverblijf. Ook gaat het over het stedenbouwkundig plan, de architectonische randvoorwaarden en het financiële kader. Vanaf 22 maart is het plan openbaar en tot en met 3 mei a.s. kan iedereen reacties geven. De gemeente zal reageren op die reacties in een nota van beantwoording.

Wijziging bestemmingsplan
Ook het bestemmingsplan moet gewijzigd worden. Eerst wordt het voorontwerp bestemmingsplan besproken met de publieke partijen zoals de provincie, het waterschap, NS en ProRail. Daarna komt het ontwerp-bestemmingsplan voor inspraak beschikbaar. Als het meezit is dat nog net voor de zomer van 2022.

7. Planning

Bij Lieven De Key werken we nu aan de adviesaanvraag voor het sociaal plan van de huidige bewoners en het definitieve ontwerp voor het gebouw met de sociale huurwoningen (gebouw 1 op onderstaande afbeelding).
Als die zijn goedgekeurd wordt een peildatum afgegeven. Vanaf dat moment worden de bewoners die daar recht op hebben stadsvernieuwingsurgent. Met die urgentie kunnen de mensen met voorrang op zoek naar een nieuwe sociale huurwoning. Daar is 18 maanden de tijd voor. Eind 2023 start dan de sloop en direct aansluitend de nieuwbouw.

De ontwikkeling van de twee torens (gebouwen 2 en 3) met marktwoningen is nog minder ver gevorderd. Die gebouwen gaat De Key niet zelf ontwikkelen als woningcorporatie. Vrije sector en middenhuur horen niet tot onze taak. Hiervoor wordt een ontwikkelaar gezocht die binnen de afgegeven kaders het project realiseert. Wanneer alles volgens planning verloopt wordt hier in 2024 mee gestart.



8. Update ontwerpen

Gebouw 1 is het sociale woongebouw dat in vergelijking met de vorige presentatie veel verder is uitgewerkt. De twee andere gebouwen met de vrije sector en middenhuur zijn alleen nog maar volumes zonder ontwerp.

De terugkeerders komen in het noordelijke deel van gebouw 1 (het gedeelte met de open binnenplaats. De jongerenwoningen komen in het zuidelijke deel).



Vogelvlucht impressie vanaf de postjesweg

Kenmerken van het ontwerp
- Het spoorpark komt echt de wijk in en maakt de wijk een stuk groener
- De noordgevel van gebouw 1 is opgesplitst en daarmee een stuk opener geworden. Dit heeft meerdere voordelen:
    - meer lichtinval;
    - betere zichtlijnen.
- Aan de noordgevel komen alleen maar hoekwoningen waardoor de inkijkt bij de buren wordt beperkt.
- Ondanks dat gebouw 1 een meter naar het noorden is opgeschoven zit er toch nog ruime afstand met de woningen aan de overzijde van de Piet Mondriaanstraat.
- In het midden van gebouw 1 is een poort ontworpen die de Jan Tooropstraat verbindt met het park.
- We gaan een rozerode baksteen gebruiken die heel goed in de omgeving past.
- De balkons zijn iets verdiept en krijgen dichte hekwerken. Daarmee creëren we extra privacy voor de bewoners en een net straatbeeld omdat de meubels op de balkons minder goed zichtbaar zijn vanaf de straat.
- De oude kastanjeboom blijft behouden.
- Er komen nergens slaapkamers op de begane grond, alleen maar woonkamers, waardoor er levendigheid aan het park en sociale controle ontstaat.

9. Openbare ruimte en parkeren

De grootste wijzigingen voor de openbare ruimte ten opzichte van het plan dat in april 2021 is gepresenteerd hebben met drie dingen te maken:
- Er moeten 4 extra parkeerplaatsen komen voor bezoekersparkeren van de 30 extra woningen in gebouw 2 en 3. De bewoners van die woningen gaan zelf parkeren in de parkeergarage, maar de bezoekersplekken komen op straat.
- De straat tussen de gebouwen is gewijzigd naar aanleiding van opmerkingen van de welstandscommissie. De tussenstraat had te veel een normaal straatprofiel doordat aan beide zijden langsparkeren was ingetekend. Nu is het meer een straat in het groen doordat er nog maar aan één kant haaks parkeren is en komt er meer groen langs de weg die de parkeerplaatsen aan het zicht onttrekken.

- De parkeerplaatsen die vervallen in de tussenstraat zijn naar de zuidelijke dwarsstraat verplaatst. Daar ontstond ruimte door het hele gebouw 1 meter op te schuiven naar het noorden.

10. Bezonningsstudie

Er wordt een filmpje getoond waarop op een aantal momenten in het jaar te zien is welke schaduwen ontstaan van de bestaande bebouwing en de nieuwe bebouwing (dit filmpje is te bekijken op johangreivestraat.nl).

In vergelijking met de bestaande situatie ontstaat er van oktober tot en met februari iets meer schaduw op de woningen aan de overzijde van de Piet Mondriaanstraat. Enkele uren per dag is er schaduw.

11. Beantwoording van vragen

Reacties op het plan:

- Een prachtig plan, ziet goed uit!
- Mooie aanpassingen, o.a. de doorkijk
- Prachtig ontwerp! de ontwerpers hebben hun best gedaan en het heeft inmiddels lang genoeg geduurd.
- Fijn dat er aanpassingen zijn gemaakt m.b.t. de noordgevel als het gaat om de opening in het pand en de aanpassingen qua balkons/slaapvertrekken! We zijn als bewoners nog wel steeds op zoek naar het antwoord op de vraag waarom het pand aan de Jan Tooropstraat niet gespiegeld is met de 'dichte' zijde aan de kant van de Overtooms Loft / kerk waarbij geen enkele bewoner hinder gaat ondervinden van deze nieuwbouw?
  Reactie gemeente Amsterdam: *De posities van de gebouwen zijn voortgekomen uit de wens de uitbreiding van het Spoorpark goed te verbinden met de omgeving. Hiervoor wordt een nieuwe Zuid-Noordroute, die er deels al is, compleet gemaakt. Deze route loopt van de Postjesweg, tussen de kerk en Overtoomse loft door, door het Greivestraatdeel van het Spoorpark, langs de woningen aan het Spoorpark van de zelfbouwkavels. Dit versterkt de binding van het Spoorpark met de buurt en voorkomt dat het park te veel achter de bebouwing verborgen blijft. Zoals al gezegd biedt de huidige plek van de bebouwing ook de mogelijkheid de meest waardevolle boom in het gebied op een centrale plek te behouden.*
- Waarom zou je gebouw 1 wél spiegelen? New-West is blij met dit ontwerp.
- Ik vond het al een fantastisch plan en het lijkt met deze aanpassingen nog mooier geworden. Zo snel mogelijk beginnen, de buurt gaat er enorm van opknappen. Dank aan alle betrokkenen.
- Ik vind het een prachtig ontwerp, de ontwerpers hebben hun best gedaan. Het heeft lang genoeg geduurd!
  Reactie gemeente Amsterdam: *De planning is om eind dit jaar een investeringsbesluit te hebben van de gemeenteraad.*
- Komt er nog een vervolg op de klankbordgroep?
- **Reactie Lieven de Key**: *We blijven graag in gesprek met de buurtbewoners en gaan een vervolg plannen op de klankbordgroepbijeenkomsten om de buurt te raadplegen over de planvorming.*

Verkeer

1. Ik heb een vraag over de straatinrichting/veiligheid. Als je nu met de auto vanaf de Johan Greivestraat de Jan Tooropstraat wilt oprijden, heb je vrijwel geen zicht op verkeer dat van links komt. Dit levert vaak gevaarlijke situaties op. Wordt dit opgelost in de nieuwe situatie?
   Reactie gemeente Amsterdam: *Op dit moment zijn we in gesprek met de verkeerskundig ontwerper in Nieuw West om te zien hoe we dit veiliger kunnen inrichten in de nieuwe situatie. Denk bijvoorbeeld aan het eventueel verwijderen van een parkeerplaats om het zicht te verbeteren. We onderzoeken op dit moment of we dit binnen het project mee kunnen nemen.*

- Klopt het dat de weg door het park nu uit twee doodlopende delen bestaat? Eerder was er toch sprake van dat de vuilniswagens hier een rondje moesten kunnen rijden? Geldt dat niet meer?
  Reactie gemeente: *Er kan nog steeds een rondje worden gereden, anders krijg je gevaarlijk verkeer dat achteruit moet rijden. Maar het is geen gewone doorgaande straat. Het is de bedoeling dat er weinig verkeersbewegingen zijn. In het midden bij de wandelroute tussen de twee torens doorkomt een plateau, zodat het straatbeeld wordt onderbroken en wandelroute richting Tooropstraat zichtbaarder wordt. Hoe dit er precies uit komt te zien wordt in de uitwerking van het ontwerp verder bepaald*

Parkeren

- Krijgt elke bewoner een parkeerplek?
  Reactie gemeente Amsterdam: *Op dit project is de parkeernorm van de gemeente van toepassing:*
  - *De huidige bewoners van de sociale huurwoningen in de Johan Greivestraat behouden het recht op de parkeervergunningen die ze nu hebben als ze terugkeren naar de Greivestraat. We zijn er in de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen vanuit gegaan dat de helft van de bewoners terugkeert.*
  - *Nieuwe huishoudens (sociaal, middensegment en vrije sector) hebben geen mogelijkheid een parkeervergunning aan te vragen voor de openbare ruimte. Voor die woningen komen er alleen parkeerplaatsen voor bezoekers op straat. Daar geldt de norm van 0,1 parkeerplek per woning.*
  - *Bewoners van de middensegment huur en vrije sector huur in torens 2 en 3 kunnen alleen op eigen terrein parkeren (in de geplande parkeergarage). De parkeernorm daarvoor is 0,6 parkeerplaats per woning.*

- Meer verkeer en meer parkeerplaatsen is wel zeer teleurstellend. De grote hoeveelheid verkeer op de Jan Tooropstraat is nu al nadelig voor de leefbaarheid en het aantal parkeerplaatsen in de hele buurt is al zeer groot, waarvan een groot deel vrijwel altijd leeg is. Nogmaals de vraag waarom de (veelal lege) parkeerplaatsen in de rest van de buurt niet mee worden gewogen in dit besluit? Dit heb ik laten zien met foto's. Daar zou nog naar gekeken worden. Nu lijkt de parkeernorm toch één op één te worden toegepast. Waarom kunnen de bezoekers niet op de Jan Tooropstraat parkeren? Tussen de Piet Mondriaanstraat en de Karel Klinkenbergstraat is er bijna altijd parkeerruimte zat!
  Reactie gemeente Amsterdam:
  In de maanden maart tot en met mei worden er nieuwe parkeertellingen uitgevoerd in de hele wijk. We hopen de resultaten daarvan in een volgend overleg te melden.

- Waarom aan de Piet Mondriaanstraat wel aan beide zijde haaksparkeren? En niet gelijk verdeeld door het project?

Reactie gemeente Amsterdam: *De reden hiervoor is tweeledig. Enerzijds willen we het groene middendeel zo veel mogelijk vrijhouden van parkeren. Door zoveel mogelijk de sfeer van het park het middengebied in te laten komen, wonen ook de bewoners van het sociale blok aan het park. Dit is een belangrijke kwaliteit van het plan. Daarnaast hebben we zo min mogelijk wijzigingen willen aanbrengen in de Oost-westgerichte straten (Greive- en Piet Mondriaanstraat), aangezien deze recent zijn aangelegd. Om die reden is de verbinding via de Piet Mondriaanstraat tussen het Rembrandtpark en het Spoorpark niet in 1 rechte lijn mogelijk. Wel is het zicht richting het Spoorpark sterk verbeterd door het inkorten van de Piet Mondriaanstraat en het wegvallen van de garageboxen.*

- Kunnen die parkeerplaatsen niet onder de grond bij die torens? Dat is toch het beleid van de gemeente dat bij nieuwbouw de parkeerplaatsen niet op de openbare weg kunnen komen?
  Reactie gemeente Amsterdam: *Het beleid is, indien er geen vergunningen worden uitgegeven, dat bewoners parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd en het bezoekers parkeren in de openbare ruimte. Doordat de bezoekersparkeerplaatsen voor iedereen te gebruiken zijn, is dubbelgebruik mogelijk en kan met een lage norm van 0,1 parkeerplaats per woning worden volstaan.*

- Het zou fijn zijn als de huidige twee laadpalen in de Greivestraat terug kunnen komen. Of misschien er nog één of twee meer, omdat er meer elektrische auto's gaan komen?
  Reactie gemeente Amsterdam: *In het nieuwe plan komt in ieder geval terug wat er nu is. In de volgende fase wordt nagegaan of er nog extra voorzieningen bij gaan komen.*

Openbare ruimte

- Het voetpad aan het uiteinde van de Piet Mondriaanstraat bij het park is smaller dan het voetpad aan de parkzijde van de bestaande woningen. Dit voetpad wordt gebruikt voor laden en lossen van bewoners aan het park die geen achterdeur hebben en is de toegang voor brandweer, ambulance, politie, en andere hulpdiensten. Omdat de gemeenschappelijke binnenstraat afgesloten is moeten zij aan de voorkant erbij kunnen. Ik heb als bewoner van de woningen aan het park de harde eis dat deze toegankelijkheid gewaarborgd wordt door deze stoep te verbreden, tenminste zo breed als de stoep voor onze woningen, en de eerste drie aangrenzende parkeerplaatsen tot stoep te veranderen. Ik wil ook graag dat er een gewone bocht komt in plaats van een uitstulpend stukje straat, in de regel gebruiken mensen, vooral ouders van kinderen op de scholen in de buurt, dit soort plekken om tijdelijk hun auto neer te zetten terwijl ze op hun kinderen wachten, dit blokkeert de toegang en is dus niet wenselijk. In een bocht kan dit niet, dus vandaar dit voorstel. Kunnen jullie laten weten wat jullie reactie is?
  Reactie gemeente Amsterdam: *De toegankelijkheid van het voetpad langs de parkzijde van de woningen: Helder punt. Dit nemen we mee in het ontwerp.*
  Het tweede punt van het uitstulpend stukje straat moeten we bekijken in de uitwerking of hier een betere oplossing voor te bedenken is en of de voorgestelde situatie inderdaad foutparkeren in de hand werkt.

- De tuinen van gebouw 3 aan de Johan Greivestraat loopt geen voetpad langs. Ik vind het wenselijk om aan twee kanten van de straat een voetpad te hebben, is dit mogelijk? Het zou prettiger zijn om meer ruimte in de Johan Greivestraat voor voetgangers en fietsers te maken door niet haakse parkeerplekken maar parallelle parkeerplekken te maken. Is dit mogelijk? Wat is de reden voor haaks parkeren?
  Reactie gemeente Amsterdam: *Het middengebied krijgt de uitstraling van het Spoorpark. In het vervolg gaan we dus ook kijken of zo veel mogelijk het karakter van het park als*

voetgangersgebied kan worden doorgezet. Het is hierbij soms nodig om te kiezen voor groen in plaats van een extra voetgangersroute. Uiteraard is het wel de bedoeling om de logische voetgangersroutes ook daadwerkelijk te realiseren, ook om zo olifantenpaadjes (zo veel mogelijk) te voorkomen.
De keuze voor het haaks parkeren heeft te maken met het verminderen van de zichtbaarheid van de geparkeerde auto's. In het eerdere plan was een straat met aan twee zijden langsparkeren voorzien. Dit is aangepast omdat dit te veel als een gewone straat en als barrière in het park zou worden gezien (o.a. reactie Welstand).

- Het Spoorpark (inclusief verlengde park Johan Greivestraat) is een mooi aangelegd park maar begint te verloederen. Veel zwerfafval tussen het groen, in de sloot en het spoortalud, graffiti, hondenpoep en fietsers en scooters die over het wandelpad racen. Er moet meer aandacht komen voor het beheer van het park en het schoonhouden van het park. Ik heb nooit iemand van de gemeente zien prikken (bewoners New West doen het nu vaak) en de prullenbakken worden niet op tijd geleegd. Er dient net als andere parken in Nieuw West een buurtconciërge/gebiedsmakelaar aangesteld te worden voor het Spoorpark. De regels die gelden in het park dienen middels borden aangegeven te worden en de gastdames en heren van het stadsdeel dienen het spoorpark op te nemen in hun route. Tot slot is het wellicht handig in het verlengde spoorpark in de Johan Greivestraat (achterkant gebouw New West) prullenbakken te plaatsten om het zwerfvuil te verminderen. Deze route wordt namelijk intensief gebuikt door jongeren die lopen van metrohalte naar de school Denise.
  Reactie gemeente Amsterdam: *De gemeente brengt dit punt bij de beheerafdeling onder de aandacht.*

- Daarnaast is de Johan Greivestraat aan de achterkant van het complex New West een doodlopend straat waar in de avond en nacht door jongeren veel gehangen wordt in auto's en die gooien al het afval op straat. Doordat dit deel van de straat slecht verlicht is een geen sociale controle kent (vooral nu de appartementen van de Johan Greivestraat leegkomen) is het een geliefde hangplek. Ook wordt er vaak op de stoep geparkeerd. Graag hier aandacht voor de komende periode zodat de buurt leefbaar blijft. De bewoners van New West prikken vaak het zwerfvuil weg, maar hier ligt ook een opdracht voor de Key en de Gemeente. Er wordt in deze straat nooit geprikt door de gemeente en de veegwagen mag ook wat vaker langsrijden. Daarnaast dient het grofvuil vaker opgehaald worden of de Key moet containers plaatsen voor de verhuizende bewoners waar ze hun huisraad in kunnen deponeren. Graag in de nieuwe situatie met twee ingangen van parkeergarages tegenover elkaar aandacht besteden aan dit deel van de straks zodat het geen donkere anonieme hoek wordt (bijv. Extra verlichting). Graag hier geen zitplekken creëren omdat dit samen met de parkeerplaatsen zal zorgen voor hangjeugd met alle overlast die erbij hoort.
  Reactie gemeente: *De gemeente brengt ook dit punt bij de beheerafdeling onder de aandacht. We doen ook een check op de tijdelijke situatie, tijdens de bouwwerkzaamheden. In het uiteindelijke plan komt een integraal verlichtingsplan waarbij donkere hoeken worden voorkomen.*

- Jammer dat de Piet Mondriaanstraat wordt omgetoverd in 1 grote parkeerplaats. Terwijl dit een mooie groene as is richting 't Rembrandtpark (ook al kan dit nog veel mooier). Waarom niet achter de kerk een parkeerterrein? Parkje daar werkt zo toch niet
  Reactie gemeente Amsterdam: Zie reactie bij parkeren.

- Wordt er nog meer aan 't groen gedaan? En zoveel mogelijk bestaande bomen behouden? De bomen die niet goed zouden zijn, hebben wel alle stormen doorstaan. Doodzonde om deze bomen te kappen.

Reactie gemeente Amsterdam: *We proberen zo veel mogelijk de bestaande bomen te behouden, maar gezien de nieuwe plekken voor de bebouwing en de aanleg van de parkeergarage is dit helaas in een deel van de gevallen niet goed mogelijk. Wel blijft de grote kastanje behouden en komt op een centrale plek in het nieuwe plan. Ondanks dat het niet hetzelfde is als behoud van de bestaande bomen is wel het uitgangspunt dat we de te kappen bomen weer terugbrengen binnen het project. Hiervoor worden de regels voor bomencompensatie binnen de gemeente Amsterdam aangehouden.*

Fiets parkeren

- Ik zag dat er een grote fietsenstalling komt, is dit echt nodig? Jammer!
  Reactie Lieven de Key: *op dit project is de parkeernorm voor fietsen en scooters van de gemeente van toepassing:*
  - *Voor elke jongerenwoning geldt een norm van 2 fietsplekken per woning. De plekken worden genummerd en toegewezen aan de huurder, zodat elke bewoner een eigen fietsparkeerplaats heeft. De fietsen van bewoners worden hiermee niet meer in het openbaar gebied geplaatst.*

Kinderdagverblijf

Over een kinderdagverblijf in één van de torens met een buitenruimte aan het park zijn meerdere reacties binnengekomen:

Reactie gemeente Amsterdam: *Het toevoegen van woningen in Overtoomse Veld betekend dat er meer behoefte aan maatschappelijke voorzieningen in de buurt. Gezien de geschiktheid van de locatie (de woontorens, fase 2) voor een kinderdagverblijf is het voorkeurscenario hier een kinderdagverblijf (KDV) te situeren. Er zijn drie redenen om de optie van een kinderdagverblijf op deze locatie te onderzoeken. De positie van het KDV aan het Spoorpark brengt levendigheid in het park. Het park is een veilige omgeving voor kinderen, meer in de luwte en niet in de buurt van drukkere straten. Deze locatie ligt buiten de fijnstofzone van de snelweg A10. Kinderdagverblijven zijn een zogenoemde gevoelige functie die niet binnen deze fijnstofzone mogen worden gerealiseerd. En de locaties die buiten deze zone liggen (in Overtoomse Veld) zijn schaars.*

Momenteel onderzoekt het projectteam (gemeente Amsterdam en Lieven de Key) de haalbaarheid van een KDV binnen het projectgebied. De precieze locatie van het kinderdagverblijf is momenteel nog in onderzoek. Hierbij wordt gestudeerd op de inpassing van het KDV in het gebouw en de buitenspeelplaats in de buitenruimte, welke effecten het KDV heeft op het verkeer (verkeersgeneratie/parkeren) en welk geluidseffect de buitenruimte van het kinderdagverblijf heeft ten aanzien van de omgeving. Aan de hand van deze studies zal de haalbaarheid en de precieze locatie van het KDV en de buitenruimte worden bepaald. Mocht blijken dat de inpassing een KDV niet haalbaar is, zal worden gezocht naar een alternatieve maatschappelijke functie.

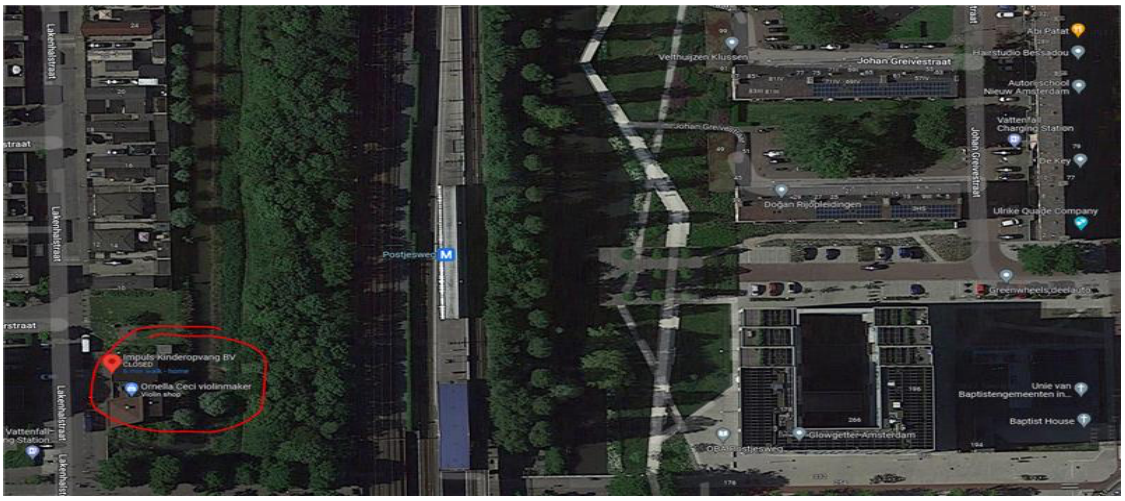
- We hopen ook dat er een kinderdagverblijf met voorschool en BSO in de buurt komt.
- De locatie van het kinderdagverblijf aan de noordzijde van de toren aan het park is minder geschikt omdat kinderen in de opvang baat hebben bij daglicht in de locatie, dit zorgt voor een veel gezonder leefklimaat. Daarom lijkt de zuidgevel van deze toren mij geschikter. Er is daar ook genoeg ruimte voor een speelplek voor de kinderen, die tevens meer daglicht heeft. Is deze plek al overwogen als mogelijke locatie?
  Reactie gemeente Amsterdam: *De precieze locatie van het kinderdagverblijf is momenteel nog in onderzoek. Hierbij wordt gestudeerd op de inpassing van het KDV in het gebouw,*

welke effecten het KDV heeft op verkeersgeneratie en parkeren en welk geluidseffect de buitenruimte van het kinderdagverblijf heeft ten aanzien van de omgeving. Aan de hand van deze studies zal de precieze locatie van het KDV en de buitenruimte worden bepaald.

- Ik maak me zorgen over de verkeersdrukte van een eventueel kinderdagverblijf. Als de ouders en kinderen echter met de fiets of lopend zouden komen zou dit minder erg zijn. Is het mogelijk dat de inschrijvingen beperkt worden tot mensen die in de directe omgeving wonen?
  Reactie gemeente Amsterdam: *Dat kan waarschijnlijk niet. In overleg met het KDV kunnen we kijken of we het autogebruik kunnen ontmoedigen.*

- Er is net een nieuw kinderdagverblijf aan het park gekomen, Natuurfontein Overtoomse Veld. Dat is wel erg dichtbij. Vanwege de verkeersdrukte juist op dit deel van de Jan Tooropstraat is dit m.i. geen goede plek. Jammer dit te horen, terwijl de gemeente meegewerkt heeft aan de sluiting van het kinderdagverblijf van onze dochter in 2019! Deze was hier ook in de buurt. Toen was het argument juist dat er veel behoefte is aan woonruimte en daarom mocht de eigenaar het omzetten naar woningen.
  Reactie gemeente Amsterdam: *Dit is een BSO, dat is een andere doelgroep en gaat om kinderen met een leeftijd van 4-12 en gaat om opvang na schooltijd. Een KDV is voor kinderen met een leeftijd van 0-4 en is doorgaans de hele dag. Soms wordt dit gecombineerd, maar dat is hier niet het geval. Voor een reactie op de verkeerskwestie, zie antwoord op bovenstaande vraag.*

- Aan het andere kant van het spoor is een kinderopvang, die gesloten is. Die zit in een prima gebouw. Een plek waar zo'n kinderopvang in de buurt opnieuw geopend kan worden. Dat is +/- 500 meter van deze locatie? Is het niet beter om in dat gebouw het KDV te heropenen?
  Reactie gemeente Amsterdam: *Op die locatie zit inmiddels een andere functie. De in dit plan aangewezen locatie voor een kinderdagverblijf is een gunstige. Een kinderdagverblijf is namelijk een gevoelige locatie en dit is een van de weinige plekken die buiten de fijnstofzone van de A10 ligt.*



- Wordt er ook gekeken naar andere invullingen? Bedrijfsruimte of horeca?
  Reactie gemeente Amsterdam: *Gezien de geschiktheid van de locatie (de woontorens, fase 2) voor een kinderdagverblijf is de voorkeur hier een kinderdagverblijf te situeren. Mocht blijken dat de inpassing een KDV niet haalbaar blijkt zal worden gezocht naar een alternatieve maatschappelijke functie.*

Duurzaamheid

- Ik zie een deel van die torens zonder zonnepanelen. Is dat een teken dat de hoge torens veel schaduw zullen opwerpen over de buurt?
  Reactie Lieven De Key: *Het ontwerp van de twee torens met middensegment en vrijesectorhuur is nog niet uitgewerkt. De witte blokken geven alleen de grootte van de gebouwen weer. De zonnepanelen komen nog. Zie de schaduwstudie voor de schaduwwerking van de torens.*

Ontwerp gebouw 1 (sociale huur)

- Fijn dat er aanpassingen zijn gemaakt m.b.t. de noordgevel als het gaat om de opening in het pand en de aanpassingen qua balkons/slaapvertrekken! We zijn als bewoners nog wel steeds op zoek naar het antwoord op de vraag waarom het pand aan de Jan Tooropstraat niet gespiegeld is met de 'dichte' zijde aan de kant van de Overtooms Loft / kerk waarbij geen enkele bewoner hinder gaat ondervinden van deze nieuwbouw? Bewoners van New-West gaven aan in de chat van de vergadering juist blij te zijn met dit ontwerp.

- Een andere bewoner van de Piet Mondriaanstraat vindt niet dat het gebouw gespiegeld moet worden: “Ik woon graag in de buurt van de terugkeerders en liever niet naast jongerenwoningen. Ik vind de doorloop vanuit het park richting de rotonde en de winkels daarachter zo ook veel prettiger.”
  Reactie Lieven de Key: *Het spiegelen van gebouw 1 is tijdens de beginstudies als optie beschouwd. Stedenbouwkundig heeft het de voorkeur het plan meer open te houden aan de zuidkant, zodat het park beter aansluit op de verbindingspaden vanaf de Postjesweg en daarom is gekozen voor deze variant.*

- De onderdoorgang onder gebouw 1 nodigt uit om een hangplek te worden voor jongeren. Hoe gaan jullie dat voorkomen? Als de poort er toch moet komen overweeg dan om deze in de avond en nacht te kunnen afsluiten met een hek.
  Reactie gemeente Amsterdam en architect: *Vanuit de klankbordgroep was er al een vergelijkbare vraag gesteld over hangjongeren bij auto’s in de middenstraat. De belangrijkste maatregel ter voorkoming van hangplekken is, dat er goed zicht is op zo’n plek. Daar gaan we hiervoor zorgen door onder andere de poort goed te verlichten. De bedoeling is, dat het een prettige plek wordt en niet een donkere plek waar geen controle is. Een kunstwerk zou hier ook aan kunnen bijdragen. Bij de poort zijn ook altijd mensen, die het woongebouw naar binnen en naar buiten gaan.*

- De achtertuinen van de maisonnettes komen aan de straat te liggen. Daar lopen mensen langs en je hebt verkeer. Dat is niet heel fijn.
  Reactie Lieven de Key: *Het is juist heel belangrijk voor de levendigheid van het park en de sociale veiligheid, dat de woningen en de tuinen op de begane grond aan het park grenzen.*

Gebouw 2 en 3

- Hoe hoog worden de torens?
  Antwoord Lieven de Key: *De hoogste toren (aan de kant van New West) wordt ongeveer 40 meter hoog en de andere toren wordt circa 31 meter hoog.*

- Gebouw 2 zal de privacy van de bewoners van NewWest die nu ramen en dakterrassen hebben aan de kant van de Johan Greivestraat aantasten. Indien mogelijk graag geen balkons situeren aan de kant van New West (westkant gebouw 2)
  Antwoord Lieven de Key: *Het gebouw New West heeft aan de noordzijde maar een beperkt aantal ramen. De woningen zijn met name naar het oosten, zuiden en westen georiënteerd. Het uitzicht wordt hierdoor maar in beperkte mate verstoord.*

Sociale huur



- Er komen op de begane grond maisonnette woningen. Is het niet handig dat ook grote gezinnen maisonnette woningen krijgen (i.v.m. geluidsoverlast wegens kleine kinderen)? Deze woningen hoeven niet perse op de begane grond te zijn.
  Antwoord Lieven de Key: *De nieuwe appartementen voldoen qua geluidsisolatie van de vloeren straks aan de nieuwbouweisen.*

- Waar zitten de grote woningen voor de terugkeerders?
  Antwoord Lieven de Key: *De grote woningen zitten verdeeld in gebouw 1 over het vierkante deel op de impressie. Bewoners krijgen met het sociaal plan ook een boekje, waarin de plattegronden van alle woning staan.*

- Welke woning krijg ik als alleenstaande zonder kinderen?
  Antwoord Lieven de Key: *De toewijzingsvolgorde bij terugkeer naar de nieuwbouw is opgenomen in het sociaal plan. Welke woningen straks beschikbaar zijn is afhankelijk van hoeveel bewoners willen terugkeren. Er wonen nu nog ongeveer 90 huishoudens die over een paar jaar zouden kunnen terugkeren. Eerst moeten alle bewoners naar een andere woning. Woningen voor grote gezinnen zijn in de sociale huur het meest schaars. Daarom ligt voor de terugkeerders de nadruk op die woningen en wat minder op de één- en tweepersoonshuishoudens. Die bewoners kunnen over het algemeen een andere goede woning in de buurt vinden waardoor er minder behoefte is om terug te keren.*

- Kan je met stadsvernieuwingsurgentie ook reageren op woningen van andere woningcorporaties?
  Antwoord Lieven de Key: *Ja, er kan op woningen van alle corporaties worden gereageerd.*

- Aandacht voor de leefbaarheid van de buurt gedurende de verhuizingen van de huidige bewoners, sloop en nieuwbouw.
  Antwoord Lieven de Key: *Dit heeft onze aandacht. Zo worden de vrijgekomen woningen tijdelijk verhuurd tot de sloop begint en wordt onderhoud uitgevoerd.*

Middensegment en vrije sector huur

- Kunnen de bewoners ook terugkeren in de middenhuur?
  Antwoord Lieven de Key: *De woningenvoor terugkeerders bevinden zich in gebouw 1. Dit zijn allemaal sociale huurwoningen.*

Bedrijfsruimten Jan Tooropstraat

- Graag in de huurovereenkomst voor ondernemers opnemen dat bedrijfsafval niet thuis hoort in de ondergrondse containers en zeker niet op straat
  Reactie Lieven de Key / gemeente Amsterdam: *Dit nemen we mee in de verdere uitwerking.*

- Komt Abi Patat terug? Hij is een icoon in de buurt.
  Reactie Lieven de Key: *Er is nog niet bepaald wat voor typen bedrijven er komen in de nieuwe bedrijfsruimten. Met de huidige ondernemers worden gesprekken gevoerd. We onderzoeken of ondernemers kunnen en willen terugkeren.*

Meer en actuele informatie over het project Johan Greivestraat is te vinden op: johangreivestraat.nl

Bijlage 1: ingezonden reacties

Reacties per e-mail

Reactie 1 (buurtbewoner)
Beste heer/mevrouw,
Naar aanleiding van de informatieavond gisteren mbt. de plannen omtrent de sloop en nieuwbouw aan de Johan Greivestraat heb ik de volgende opmerkingen en vragen voor jullie:

Kinderdagverblijf
1. Ik maak me zorgen over de verkeersdrukte van een eventueel kinderdagverblijf. Als de ouders en kinderen echter met de fiets of lopend zouden komen zou dit minder erg zijn. Is het mogelijk dat de inschrijvingen beperkt worden tot mensen die in de directe omgeving wonen?

2. Ik vind de locatie van het kinderdagverblijf aan de noordzijde van de toren aan het park minder geschikt omdat kinderen in de opvang baat hebben bij daglicht in de locatie, dit zorgt voor een veel gezonder leefklimaat. Daarom lijkt de zuidgevel van deze toren mij geschikter. Er is daar ook genoeg ruimte voor een speelplek voor de kinderen, die tevens meer daglicht heeft. Is deze plek al overwogen als mogelijke locatie?

Park / openbare ruimte
3. Het voetpad aan het uiteinde van de Piet Mondriaanstraat bij het park is smaller dan het voetpad aan de parkzijde van de bestaande woningen. Dit voetpad wordt gebruikt voor laden en lossen van bewoners aan het park die geen achterdeur hebben en is de toegang voor brandweer, ambulance, politie, en andere hulpdiensten. Omdat de gemeenschappelijke binnenstraat afgesloten is moeten zij aan de voorkant erbij kunnen. Ik heb als bewoner van de woningen aan het park de harde eis dat deze toegankelijkheid gewaarborgd wordt door deze stoep te verbreden, tenminste zo breed als de stoep voor onze woningen, en de eerste drie aangrenzende parkeerplaatsen tot stoep te veranderen. Ik wil ook graag dat er een gewone bocht komt in plaats van een uitstulpend stukje straat, in de regel gebruiken mensen, vooral ouders van kinderen op de scholen in de buurt, dit soort plekken om tijdelijk hun auto neer te zetten terwijl ze op hun kinderen wachten, dit blokkeert de toegang en is dus niet wenselijk. In een bocht kan dit niet, dus vandaar dit voorstel. Kunnen jullie laten weten wat jullie reactie is?

4. De tuinen van gebouw 3 aan de Johan Greivestraat loopt geen voetpad langs. Ik vind het wenselijk om aan twee kanten van de straat een voetpad te hebben, is dit mogelijk?

5. In samenhang met het vorige punt, zou het prettiger zijn om meer ruimte in de Johan Greivestraat voor voetgangers en fietsers te maken door niet haakse parkeerplekken maar paralelle parkeerplekken te maken. Is dit mogelijk? Wat is de reden voor haaks parkeren?

6. Mbt. blok 3 vind ik niet dat deze gespiegeld moet worden, ik woon graag in de buurt van de terugkeerders en liever niet naast jongerenwonigen. Ik vind de doorloop vanuit het park richting de rotonde en de winkels daarachter zo ook veel prettiger.

Dank alvast voor uw reactie en tot de volgende informatieavond.

Reactie 2

Het gaat over de verkeersveiligheid. Als je vanuit de Johan Greivestraat met de auto de Jan Tooropstraat oprijdt, heb je vrijwel geen zicht op verkeer dat van links komt. Dit levert gevaarlijke situaties. Weet u of dit opgelost wordt in de nieuwe situatie?

Reactie 3 (buurtbewoner)
Gisteren heb ik als omwonende de presentatie bijgewoond. Allereerst bedankt voor de heldere presentatie. Ik wilde graag nog een reactie geven.

Ik wil graag onderstaande punten meegeven aan het projectteam/gemeente:

- Aandacht voor de leefbaarheid van de buurt gedurende de verhuizingen van de huidige bewoners, sloop en nieuwbouw.
- De Johan Greivestraat (tussen te slopen gebouw en gebouw New West) heeft helaas te maken met veel zwerfvuil op straat en verkeerd aangeboden grofvuil. Hierdoor ziet de straat er verloederd uit. Vooral nu bewoners verhuizen en hun huisraad op straat zetten.
- Daarnaast is de Johan Greivestraat aan de achterkant van het complex New West een doodlopend straat waar in de avond en nacht door jongeren veel gehangen wordt in auto's en die gooien al het afval op straat. Doordat dit deel van de straat slecht verlicht is een geen sociale controle kent (vooral nu de appartementen van de Johan Greivestraat leegkomen) is het een geliefde hangplek. Ook wordt er vaak op de stoep geparkeerd. Graag hier aandacht voor de komende periode zodat de buurt leefbaar blijft. De bewoners van New West prikken vaak het zwerfvuil weg, maar hier ligt ook een opdracht voor de Key en de Gemeente. Er wordt in deze straat nooit geprikt door de gemeente en de veegwagen mag ook wat vaker langsrijden. Daarnaast dient het grofvuil vaker opgehaald worden of de Key moet containers plaatsen voor de verhuizende bewoners waar ze hun huisraad in kunnen deponeren. Graag in de nieuwe situatie met twee ingangen van parkeergarages tegenover elkaar aandacht besteden aan dit deel van de straks zodat het geen donkere anonieme hoek wordt (bijv. Extra verlichting).

Parkeerplaatsen
Gisteren is het al verteld, er zijn te veel parkeerplaatsen. In de avond en nacht worden de parkeerplaatsen in de Johan Greivestraat alleen maar gebruikt om te hangen (met al het zwerfvuil als gevolg). De buurt kan met minder parkeerplaatsen.

Poort
Gisteren is het ook al gezegd. De poort tussen Jan Tooropstraat en het park zal alleen maar voor ellende zorgen. Dit wordt de nieuwe hangplek. Als de poort er toch moet komen overweeg dan om deze in de avond en nacht te kunnen afsluiten met een hek.

Parkje tussen gebouw 1 en gebouw 2 en gebouw NewWest. Graag hier geen zitplekken creëren omdat dit samen met de parkeerplaatsen zal zorgen voor hangjeugd met alle overlast die er bijhoort. Het Spoorpark is nu al een hangplek door dat er zoveel zitplekken zijn gecreëerd.

Hoogte gebouw 2
Gebouw 2 zal de privacy van de bewoners van NewWest die nu ramen en dakterrassen hebben aan de kant van de Johan Greivestraat aantasten. Indien mogelijk graag geen balkons situeren aan de kant van New West (westkant gebouw 2)

Beheer Spoorpark
Het Spoorpark (inclusief verlengde park Johan Greivestraat) is een mooi aangelegd park maar begint te verloederen. Veel zwerfafval tussen het groen, in de sloot en het spoortalud,

graffiti, hondenpoep en fietsers en scooters die over het wandelpad racen. Er moet meer aandacht komen voor het beheer van het park en het schoonhouden van het park. Ik heb nooit iemand van de gemeente zien prikken (bewoners New West doen het nu vaak) en de prullenbakken worden niet op tijd geleegd. Er dient net als andere parken in Nieuw West een buurtconciërge/gebiedsmakelaar aangesteld te worden voor het Spoorpark. De regels die gelden in het park dienen middels borden aangegeven te worden en de gastdames en heren van het stadsdeel dienen het spoorpark op te nemen in hun route. Tot slot is het wellicht handig in het verlengde spoorpark in de Johan Greivestraat (achterkant gebouw New West) prullenbakken te plaatsten om het zwerfvuil te verminderen. Deze route wordt namelijk intensief gebuikt door jongeren die lopen van metrohalte naar de school Denise.

Het is uiteindelijk een lang verhaal geworden. Succes de komende periode.

Reactie 4 (bewoner Johan Greivestraat)
Ik vind voor één persoon de woning te klein. (bewoner Johan Greivestraat)

Reactie 5 (buurtbewoner)
* komt er nog een vervolg op de klankbordgroep?
* waarom komt de noordgevel opeens 1m verder naar voren?
* kinderdagverblijf lijkt me het huidige verkeersinfarct rond half 9 's ochtends niet ten goede te komen - is er ook gekeken naar andere invullingen (horeca, winkels)?
* wordt er nog meer aan 't groen gedaan? En zoveel mogelijk bestaande bomen behouden? De bomen die niet goed zouden zijn, hebben wel alle stormen doorstaan. Doodzonde om deze bomen te kappen
* jammer dat de Piet Mondriaanstraat wordt omgetoverd in 1 grote parkeerplaats. Terwijl dit een mooie groene as is richting 't Rembrandtpark (ook al kan dit nog veel mooier). Waarom niet achter de kerk een parkeerterrein? Parkje daar werkt zo toch niet

Verder mooie aanpassingen, oa doorkijk

Reactie 6 (buurtbewoner)
Goedenavond,
Ik stelde zojuist een vraag in de chat die niet beantwoord is.
Ik heb deze vraag ook al eerder per mail gesteld, ook toen kreeg ik geen antwoord.
Kunt u svp alsnog beantwoorden?

Het gaat over de verkeersveiligheid. Als je vanuit de Johan Greivestraat met de auto de Jan Tooropstraat oprijdt, heb je vrijwel geen zicht op verkeer dat van links komt. Dit levert gevaarlijke situaties. Weet u of dit opgelost wordt in de nieuwe situatie?