Gemeente Amsterdam

Johan Greivestraat

Voorlopig Ontwerp openbare ruimte



15 10 2024

Afbeelding voorzijde | *Impressie nieuwbouw (Arons & Gelauff)*

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5

2. Ligging plangebied 7

3. Uitgangspunten 9
3.1 Nieuwbouw 9
3.2 Bomen 9
3.3 Parkeren (auto) 9
3.4 Parkeren (fiets en scooter) 11
3.5 Nood- en hulpdiensten en laden en lossen 11
3.6 Kabels en leidingen 11
3.7 Afvalinzameling 12
3.8 Puccini 12
3.9 Hoogteligging 12
3.10 Klimaatadaptatie 12
3.11 Participatie 14

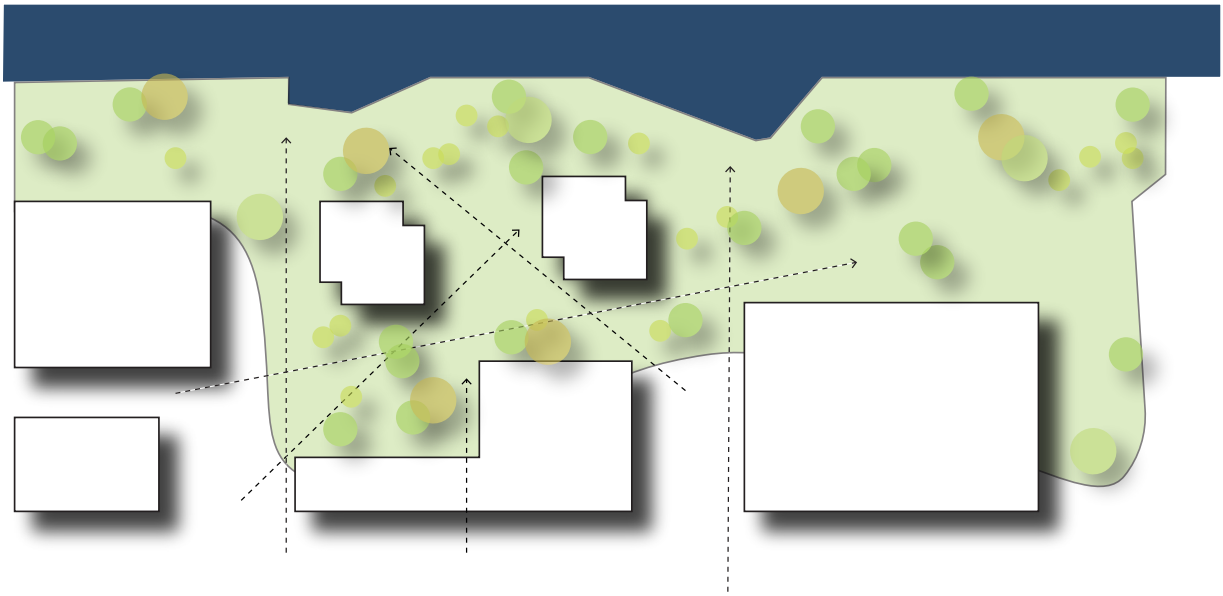
4. Ontwerptoelichting 15
4.1 Hoofdopzet 15
4.2 Verkeer en parkeren 15
4.3 Bomen en groen 19
4.4 Bestratingsmateriaal 21
4.5 Meubilair 21
4.6 Nood- en hulpdiensten 21
4.7 Klimaatadaptatie 21
4.8 Fasering 21
4.9 Financien 21

5. Doorsnedes 22

Bijlagen 24



Overzichtskaart | *De ligging van het project*



Kaart hoofdopzet | Zichtlijnen tussen de nieuwe bebouwing en vanaf de Tooropstraat

1. Inleiding

Algemeen

Voor u ligt het ontwerp van de openbare ruimte voor de sloop-nieuwbouwlocatie Johan Greivestraat. De stadsvernieuwing van het Overtoomse Veld is flink onderweg. Door sloop-nieuwbouw en transformatie, worden woningen en voorzieningen toegevoegd in de buurt en worden de ruimtelijke en programmatische kwaliteiten van de buurt verbeterd. Belangrijk onderdeel hiervan is het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte door het toevoegen van groen en het maken van betere wandel- en fietsverbindingen met de omliggende buurten en parken.

De nieuwbouw van de Greivestraat sluit hier goed op aan door het Spoorpark uit te breiden tussen de nieuwe bebouwing en het Spoorpark al zichtbaar te maken vanaf de Tooropstraat. Er worden extra voetgangersroutes gemaakt en een groot deel van de bewoners komt direct aan het park te wonen.

Leeswijzer

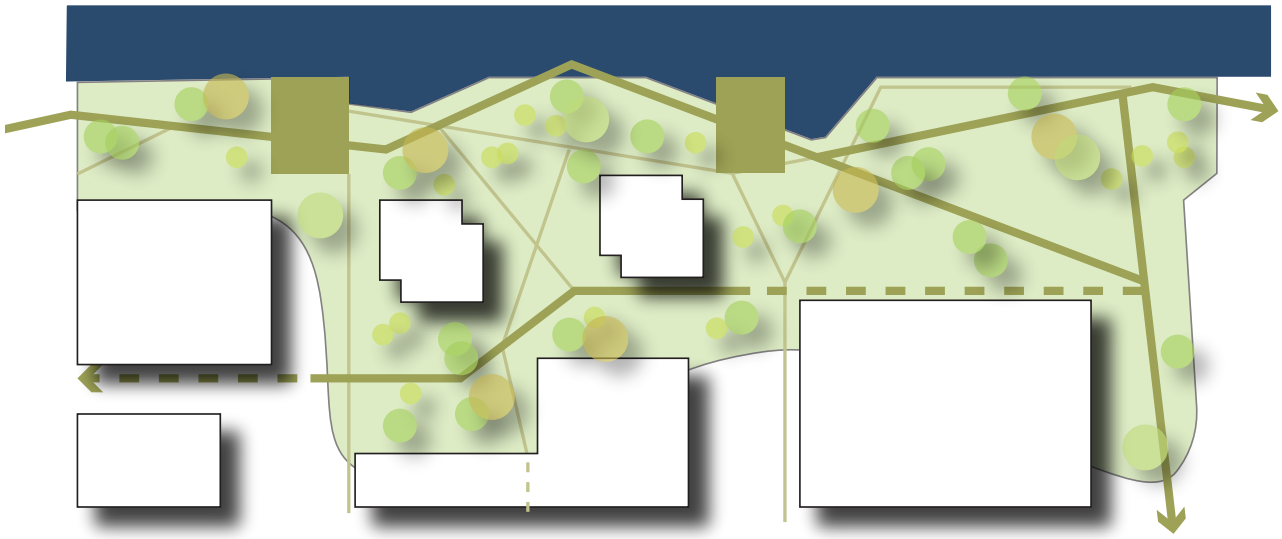
Het product dat in dit document wordt beschreven is een Voorlopig Ontwerp voor de openbare ruimte. Het is een uitwerking van de Investeringsnota Johan Greivestraat die 30 november 2022 is vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Het rapport is als volgt opgebouwd:

In hoofdstuk 2 wordt een beeld gegeven van de bestaande situatie en de omgeving van het plangebied.

Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de uitgangspunten. Deels is hiervan de onderbouwing terug te vinden in de Investeringsnota.

In hoofdstuk 4 wordt per thema een toelichting gegeven op het ontwerp en in hoofdstuk 5 staan doorsnedes die een beeld geven van de voorgestelde nieuwe situatie in het gebied.



Kaart hoofdopzet | Spoorpark uitbreiden tussen de nieuwe bebouwing



Foto 1 | *Grote kastanje in het midden van het projectgebied*



Foto 2 | *De Tooropstraat*



Foto 3 | *Groene ruimtes tussen de bestaande flats*



Foto 4 | *De net heringerichte Piet Mondriaanstraat*



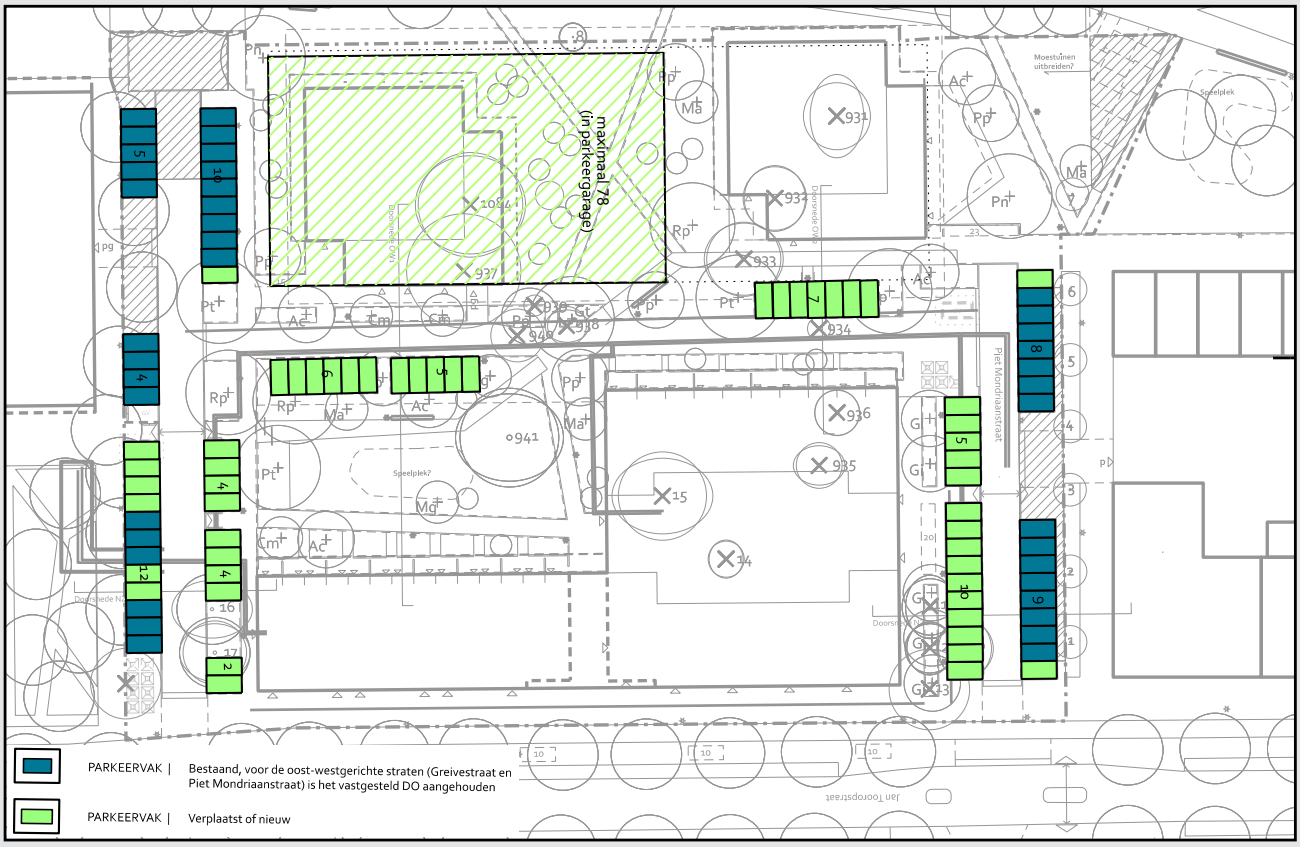
Luchtfoto | *Omgeving Greivestraat*

2. Ligging plangebied

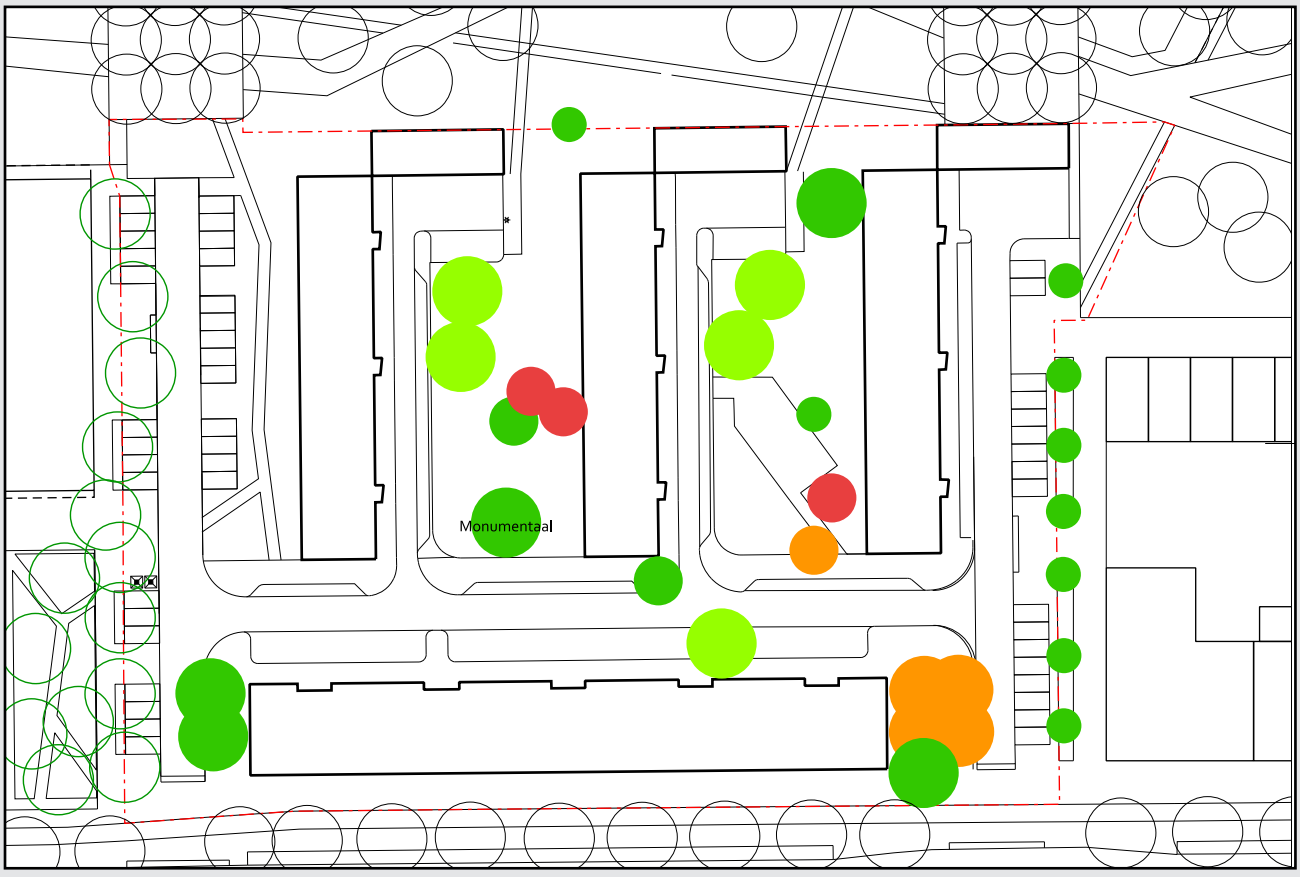
Het projectgebied van de bouwopgave Johan Greivestraat ligt aan de westkant van Overtoomse Veld, ten noorden van de Postjesweg. De afgelopen jaren is veel in de omgeving veranderd. De bouwopgave is van dit deel het sluitstuk.
Net ten zuiden van het projectgebied is een paar jaar geleden het gebouw New West gerealiseerd, met woningen en op de begane grond voorzieningen, waaronder een dependance van de bibliotheek (OBA).
Ten noorden van het gebied is ook een woningbouwproject tot stand gekomen, met aan het Spoorpark grondgebonden woningen en aan de Tooropstraatzijde woningen met op de begane grond voorzieningen.
Ten behoeve van deze twee woningbouwprojecten zijn ook de oostwest gerichte straten Johan Greivestraat en Piet Mondriaanstraat aangepast, o.a. om voldoende parkeerplaatsen te maken voor de nieuwbouw.
Ten westen van het projectgebied is twee jaar terug het Spoorpark geopend. Een dichtbegroeide groenstrook is veranderd in een geliefd buurtpark. Nu loopt het nog van Jan Evertsenstraat tot Postjesweg, maar binnenkort wordt het park naar het zuiden verder doorgetrokken tot aan station Lelylaan. Hierdoor ontstaat een voor de buurt waardevolle groene ruimte.
Aan de oostkant grenst het projectgebied aan de recent heringerichte Jan Tooropstraat. Deze straat ontwikkeld zich net als de Postjesweg tot 'stadsstraat', een verbindende straat, met een relatief grote verkeersfunctie, waar winkels en andere voorzieningen langs te vinden zijn.
Kenmerkend voor de ligging van het projectgebied is dat het enerzijds aan de stadstraat ligt en anderzijds aan/in het groen. En daarbij ook goed bereikbaar met het openbaar vervoer, door met name de ligging vlak bij metrostation Postjesweg.
Het projectgebied is nu ook al vrij groen, ondanks de grote hoeveelheid parkeren. Er staan meerdere volgroeide bomen in het gebied.



Vogelvlucht | *Impressie nieuwe situatie (Arons & Gelauff)*



***Afbeelding** | **Indicatie** parkeren nieuwe situatie*



***Afbeelding** | Bomen - bestaand*

3. Uitgangspunten

3.1 Nieuwbouw

De Nieuwbouw van het project Johan Greivestraat bestaat uit het Tooropblok met 135 sociale huurwoningen, die deels voor terugkerende bewoners, deels voor jongeren zijn bedoeld. Daarnaast worden 2 torens gebouwd aan de spoorzijde, waarin maximaal 50 middenhuur en maximaal 80 vrijesector woningen komen. Onder de twee torens komt een ondergrondse parkeergarage voor parkeren van bewoners.
Op de begane grond aan de zijde van de Tooropstraat (de plint) komen voorzieningen. In een van de twee torens komt ruimte voor een kinderdagverblijf.

3.2 Bomen

Voor de bomen binnen het plangebied is een Boom Effect Analyse uitgevoerd in het najaar van 2020. In deze analyse zijn de 29 bestaande bomen geïnventariseerd op o.a. grootte en conditie. Van de geïnventariseerde bomen hebben 16 bomen een goede conditie. Deze bomen kunnen zonder problemen nog 10 tot 15 jaar doorgroeien. Een van deze bomen is een kastanje, die als 'monumentaal' wordt aangegeven. Vijf bomen hebben een redelijke conditie. Deze kunnen zeker nog 5 jaar mee. Vijf bomen hebben een matige conditie. Deze bomen zijn vrij slecht, maar kunnen mogelijk nog herstellen. Drie bomen zijn slecht. Deze bomen hebben geen kans meer op herstel en hebben dus een hele lage toekomstverwachting.
Van de bomen is 1 appelboom als verplantbaar aangegeven (nr 934).

BOOM | Bestaand, conditie: Goed

BOOM | Bestaand, conditie: Redelijk

BOOM | Bestaand, conditie: Matig

BOOM | Bestaand, conditie: Slecht

BOOM | Nieuw, onderdeel ontwerp Metro stationslocatie

BOOM | Bestaand, buiten plangebied

Van de geïnventariseerde bomen zijn 17 bomen (nrs 1-17) in eigendom en beheer van de gemeente Amsterdam. De overige 12 (nrs 931-941 en 1084) zijn in eigendom en beheer van de Key.
Van de bomen die in beheer zijn bij de gemeente is de leeftijd ca 40 jaar, met uitzondering van de amberbomen aan de noordzijde van de Piet Mondriaanstraat. Deze zijn recent aangeplant.

Aan de zuidzijde van het plangebied zijn er meerdere bomen die ten tijde van de inventarisatie nog niet waren aangeplant. Deze bomen zijn in dit overzicht meegenomen conform het DO van de Metrostationslocatie.

Uitgangspunt is dat zo veel mogelijk van de waardevolle bomen zal worden behouden. De bomen die worden gekapt ten behoeve van de nieuwbouw zullen worden gecompenseerd binnen het plangebied, conform de nota compensatie en herplant van bomen.

3.3 Parkeren (auto)

In de bestaande situatie zijn 122 parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig.

In de nieuwe situatie worden in de openbare ruimte binnen het plangebied 91 parkeerplaatsen opgenomen. Daarnaast worden op eigen terrein in de parkeergarage onder de woontorens maximaal 78 parkeerplekken gerealiseerd. Hierdoor komt het totaal aantal in het project op 169 parkeerplaatsen.

<u>Aandachtspunt:</u>
Het aantal parkeerplekken in de openbare ruimte is bepaald op basis van een inschatting van het aantal terugkerende bewoners met een (of meerdere) parkeervergunning(en). Als het aantal terugkeerders bekend is, wordt het aantal te realiseren parkeerplaatsen mogelijk naar beneden of naar boven bijgesteld. Dit kan leiden tot wijzigingen in het ontwerp.

RIOLERING | Vuil water, bestaand

RIOLERING | Hemelwater, bestaand

RIOLERING | Persriool, bestaand

WATER | bestaand

STADSWARMTE | Bestaand

STADSWARMTE | Voorstel nieuw trace

GAS | bestaand

SPANNING | bestaand

DATA | bestaand

BUITEN GEBRUIK

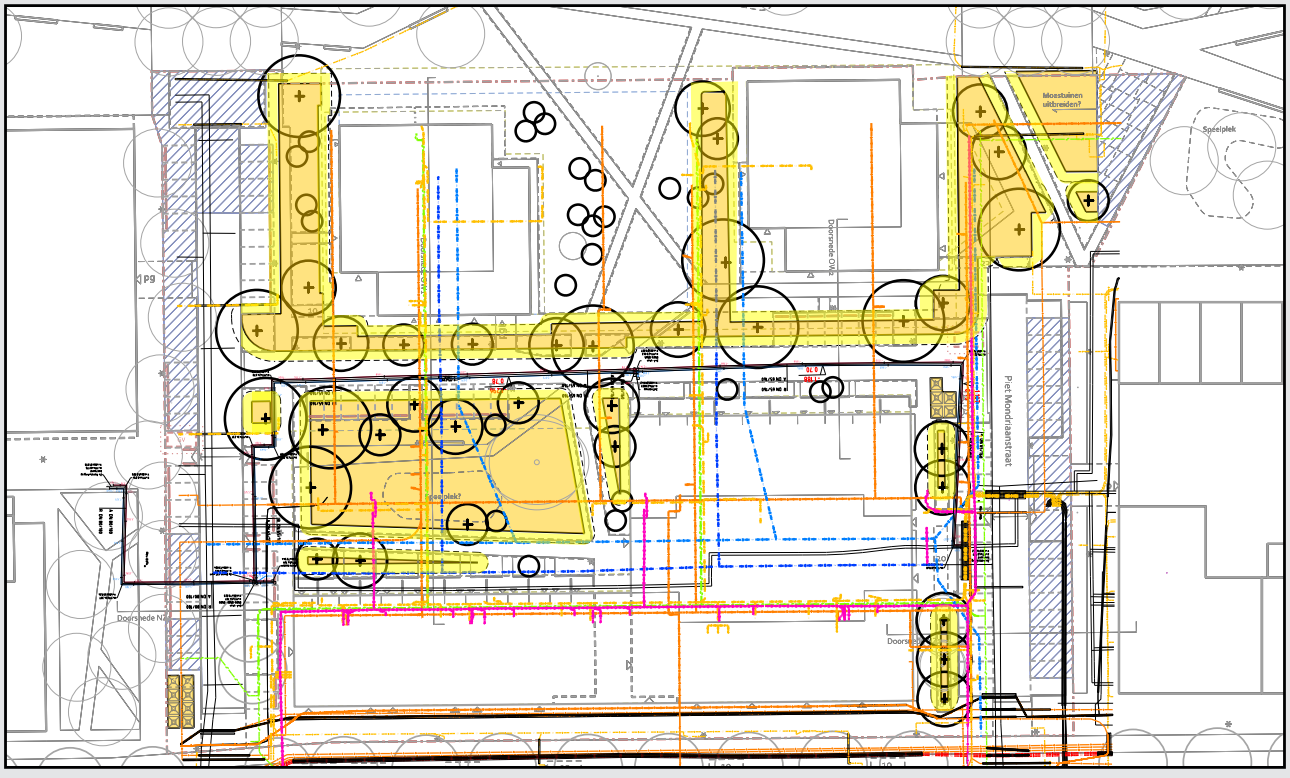
BOOM | Nieuw

BOOMZONE | Zone waarin kabels en leidingen geen belemmering zijn voor aanplant bomen

BOOMZONE +1.50 m | indicatie 1.50 m buiten boomzone. Buiten deze zone kunnen de meeste kabels en leidingen zonder extra maatregelen worden opgenomen.

VOORSTEL

N



Themakaart | *Kabels en leidingen en conflicterende objecten*

3.4 Parkeren (Fiets en scooter)

Berekening (o.b.v. nieuw te realiseren programma in openbare ruimte):

- Fietsparkeren in openbare ruimte: 133 fp (t.b.v. woningen) + 44 fp (t.b.v. BOG) = 177 fp
- Scooterparkeren in openbare ruimte: 6 sp (t.b.v. BOG)

3.5 Nood- en hulpdiensten en laden en lossen

Voor de bereikbaarheid van de bebouwing maken de nood- en hulpdiensten gebruik van de openbare weg. Opstelplekken bij beide torens zijn ook op de rijbaan.

Uitgangspunt is dat de torens beide een centrale ingang naar de woningen hebben, behalve de woningen op de begane grond en het kinderdagverblijf, die een aparte ingang hebben. Dan geldt een droge blusleiding bij de entree en een opstelplek voor de brandweer op ca. 20m afstand. Vanaf de opstelplek bij voorkeur een directe verbinding met de entree, dus geen parkeerplaatsen of andere obstakels ertussen

Bij 1 centrale entree is het niet nodig dat de brandweer rondom het gebouw kan komen. De ruimte op de parkeergarage wordt dus niet door de brandweer gebruikt.

Afhankelijk van het definitieve ontwerp is voor calamiteiten in de parkeergarage een opstelplek bij de entree van de garage aan de oostzijde waarschijnlijk voldoende.

Gelijk aan de bestaande situatie zijn er geen specifiek voor laden en lossen toegewezen plekken. Hiervoor dient gebruik te worden gemaakt van de bestaande parkeerplaatsen.

3.6 Kabels en leidingen

In het gebied zijn veel bestaande kabels en leidingen aanwezig. Veel daarvan zijn tijdens de bouwrijp maak fase verwijderd ten behoeve van de nieuwe bebouwing. Dit gaat om de kabels en leidingen in de Johan Greivestraat. In de Piet Mondriaan zijn de meeste kabels en leidingen blijven liggen. De stadswarmteleiding in de Johan Greivestraat is verplaatst naar de locatie van de nieuwe rijbaan.

Voor de locatie van de overige kabels en leidingen wordt een wenstracéprocedure doorlopen. Als input hiervoor geldt de kaart op de linker pagina. Hierop zijn het nieuwe tracé van de stadswarmte en de zones waarin de ondergrond vrij is van obstakels en waar bomen geplant kunnen worden en containers geplaatst. Tijdens de wenstracéprocedure zal op basis van deze kaart afstemming plaatsvinden.

<u>Aandachtspunt:</u>

De kabels en leidingen zullen worden omgelegd om de grond voor het kinderdagverblijf kabel- en leidingvrij te maken. Dit gebeurt in de woonrijpmaakfase van de twee torens.

3.7 Afvalinzameling

In de bestaande situatie zijn er de volgende ondergrondse afvalinzamelpunten; In de Piet Mondriaanstraat zijn 4 ondergrondse containers (2 rest/1 papier/1 plastic), in de Johan Greivestraat (t.o.nr 10-16) twee (2 rest), in de Johan Greivestraat (Hoek Jan Tooropstraat) drie (1 papier/ 1 plastic/ 1 glas) en in de Johan Greivestraat achter New West twee (2 rest). Totaal zijn dit 11 ondergrondse containers.

In de nieuwe situatie zijn er meer woningen. Er komen dus extra ondergrondse containers bij. Wel vervallen de plasticinzamelpunten. Inzameling van GFT komt er bij.

In de nieuwe situatie wordt uitgegaan van twee inzamelplekken met meerdere containers:

- Piet Mondriaanstraat zeven ondergrondse containers (4 rest/ 1 papier/ 2 GFT),
- Johan Greivestraat (hoek Jan Tooropstraat) acht ondergrondse containers (4 rest/ 2 papier/2 GFT)

Bij de GFT containers geldt dat het hier gaat om halfverdiepte containers, waardoor geen conflicten optreden met kabels en leidingen.

Aandachtspunt:

Op de plattegrond tekening zijn de reguliere containers aangegeven. Vanwege het aantal woningen en als gevolg daarvan de vele containers op straat, is er een verzoek ingediend om de reguliere containers te vervangen door perscontainers.

Als het verzoek voor perscontainers wordt geaccepteerd, kunnen in de volgende fase de containers als volgt worden aangepast:

- Piet Mondriaanstraat vier ondergrondse containers (1 rest/ 1 papier/ 2 GFT)
- Johan Greivestraat (hoek Jan Tooropstraat) vijf ondergrondse containers (2 rest/ 1 papier/2 GFT).

Als het aanwijzingsbesluit is genomen, worden de bewoners hierover per brief geïnformeerd.

3.8 Puccini

Om de samenhang in de openbare ruimte te waarborgen, de stad niet te laten verrommelen en de kosten voor aanleg en onderhoud te beperken worden alle plannen volgens de Puccinimethode ontworpen. In de Puccinimethode staan de basismaterialen die toegepast worden in de stad en op welke manier bijzondere plekken kunnen afwijken. Afwijkingen van de Puccinimethode worden altijd met de Puccinicommissie besproken.

In het schetsontwerp voor de Greivestraat wordt uitgegaan van het uitbreiden van het Spoorpark. Hierin worden deels andere materialen toegepast dan in de Puccinimethode is vastgelegd. Deze afwijkingen zijn besproken met het Expertiseteam (waarin de Puccinicommissie is vertegenwoordigd) en goedgekeurd.

3.9 Hoogteligging

Rond de nieuwbouw wordt een aansluitende maaiveldhoogte gehanteerd van -0.60 m NAP. De openbare ruimte tussen de nieuwbouw komt lager te liggen i.v.m. de afwatering.

De Piet Mondriaanstraat en het zuidelijk deel van de Johan Greivestraat hebben een wegashoogte van ca. -0.85 m NAP.

In het gebied is 1 peilbuis aanwezig. Deze geeft een beeld van de Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand (GHG) in het gebied. Dit is -1.63 m NAP. De drooglegging in het gebied is hiermee onder de norm die de gemeente Amsterdam hanteert. *(Quickscan klimaatadaptatie Johan Greivestraat, 02 05 2023)*

De parkeergarage krijgt een gronddekking van minimaal 50 cm en maximaal 80 cm. De bovenzijde van het maaiveld op de parkeergarage sluit aan bij de direct aansluitende maaiveldhoogte rondom de garage.

3.10 Klimaatadaptatie

Voor het project is een Quickscan klimaatadaptatie gedaan. Hierin wordt gekeken naar de risico's en kansen met betrekking tot droogte, hemelwateroverlast, hittestress en overstromingen in het plangebied.

Droogte

In het projectgebied wordt momenteel niet voldaan aan de gemeentelijke ontwateringsnorm van minimaal 0,9 m. Er is daarom een risico op grondwater overlast in het gebied. Het risico op droogte in het projectgebied wordt daarentegen minimaal geschat.

Aanbevelingen

- Het plaatsen van extra peilbuizen om een goed beeld te krijgen van de drooglegging - Gebeurt in onderzoeksfase.
- Het ophogen van het terrein - hieraan wordt voldaan door de nieuwbouw op -0.60 m NAP aan te leggen

Hemelwateroverlast

Op sommige locaties is een aanzienlijk risico op wateroverlast bij extreme neerslag. Er is momenteel risico op water tegen de gevels en onbegaanbare wegen (10 cm waterdiepte voor personenauto's over gehele breedte en op plekken boven de 25 cm voor calamiteitenverkeer).

Aanbevelingen

- Het toekomstige maaiveld dient zodanig te worden ingericht dat hemelwater bij hevige regenbuien onder natuurlijke afstroom naar een bergende voorziening kan worden geleid zoals verlaagd en bergend groen of bij overstorten richting het oppervlaktewater.
- Continue actieve infiltratie via groen is in de huidige conditie niet gewenst in verband met de kleine ontwateringsdiepte.

Rainproof

Aansluitend op de eerste aanbeveling is in de Rainproof oplossingenkaart voor het Overtoomse Veld is de 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.

Hitte

De loopafstand tot een koele plek is voor het hele gebied minder dan 300 m. Wel zijn in het projectgebied hoge temperaturen met resulterende extreme hittestress. Desondanks wordt het risico op hittestress als klein/geen aangegeven.

Aanbevelingen

- Het creëren van lokale koelteplekken waar men kan verblijven
- Toevoegen van groen en ontharden
- Toevoegen van meer bomen
- Het creëren van schaduwrijke wandelroutes in de groene strook aan de westkant van het gebied door het toevoegen van bomen.

Overstroming

Dit is een aandachtspunt maar geen groot risico. Dit aspect is project overstijgend en daarom niet bepalend voor het project.

3.11 Participatie

Er zijn meerdere momenten geweest waarin we de voortgang van het ontwerp met belangstellende bewoners en andere belanghebbenden hebben besproken.
In het kader van de investeringsnota heeft participatie plaatsgevonden op het schetsontwerp. Op 12 april 2023 heeft er een informatiebijeenkomst plaatsgevonden in Ru Paré. Naar aanleiding van deze informatiebijeenkomst is er op 12 juni 2023 vervolg gegeven aan een wandeling met een betrokken bewoner.
Een aantal punten kwam hieruit naar voren:

- Een bewoner gaf aan dat de uitrit uit de Greivestraat de Tooropstraat op onoverzichtelijk is vanwege geparkeerde auto's. Dit is in het ontwerp verwerkt, door de meest zuidelijke parkeerplaats voor het Tooropblok te verwijderen om meer zicht te krijgen. De parkeerplaats is teruggebracht op een andere plek binnen het plangebied.
- Tijdens een wandeling met de voorzitter van de bewonerscommissie bekeken hoe de nieuwe speelplek goed kan worden ingericht en overlast kan worden voorkomen. De speelplek is voor kinderen tot ca 6 jaar en zal vergelijkbaar zijn als de bestaande speelplek. Qua beeld sluit het aan bij de speeltoestellen zoals in het Spoorpark, met een valondergrond van kunstgras. Voorkomen van fietsers vraagt aandacht en ook het goed omheinen van de speelplek. Aanvullend verzoek is geen bankjes te plaatsen.

Op 14 mei 2024 heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel Nieuw-West het voorlopig ontwerp openbare ruimte vrijgeven voor inspraak. Bewoners en ondernemers konden per email of brief tijdens de inspraakperiode van maandag 27 mei tot en met maandag 8 juli een reactie (zienswijze) op het ontwerp openbare ruimte geven.

Er zijn drie zienswijzen ontvangen. De zienswijzen geven geen aanleiding om het ontwerp openbare ruimte te wijzigen. Wel zijn er een aantal ambtelijke wijzigingen aangebracht aan het ontwerp:

- De aantallen en samenstelling van de ondergrondse containers is gewijzigd. De plasticinzamelpunten komen te vervallen en inzameling van GFT wordt toegevoegd.
- Een van de grofvuil afvallocaties heeft een andere locatie gekregen in verband met betere bereikbaarheid.
- De ingangen van de woontorens hebben een andere locatie gekregen, dit heeft impact gehad op de indeling van de openbare ruimte. Dit is ten gunste gekomen van het toevoegen van meer beplanting en bomen.
- Er is opnieuw gekeken naar de bomencompensatie, waarbij het aantal en de grootte van de bomen aangepast is om aan de juiste compensatie te voldoen.

4. Ontwerptoelichting

4.1 Hoofdopzet

Wonen in de Greivestraat is wonen met 1 voet in de stad en met 1 voet in het groen. Aan de kant van Tooropstraat sluit de nieuwe bebouwing aan op de 'stadsstraat' met winkels en andere voorzieningen, waarboven gewoond wordt. Aan de andere kant staan zo veel mogelijk de gebouwen in het park. De twee torens worden er zelfs door omringd.
In noord-zuid richting wordt tussen de nieuwe bebouwing een nieuwe wandelroute aangelegd, zo kan er vanaf de Postjesweg ook tussen het gebouw New West en de kerk doorgelopen worden naar het Spoorpark.
Vanaf de Tooropstraat is het Spoorpark ook al goed zichtbaar, mede door het weghalen van de garageboxen die nu het zicht belemmeren. ook zijn de torens zo geplaatst dat lopende over de Piet Mondriaanstraat het park ook tussen de torens door te zien is.

Aandachtspunt:
De overgang privé en openbare ruimte zal in de uitwerking naar het technisch definitief ontwerp in samenhang met het gebouw nader ontworpen worden.

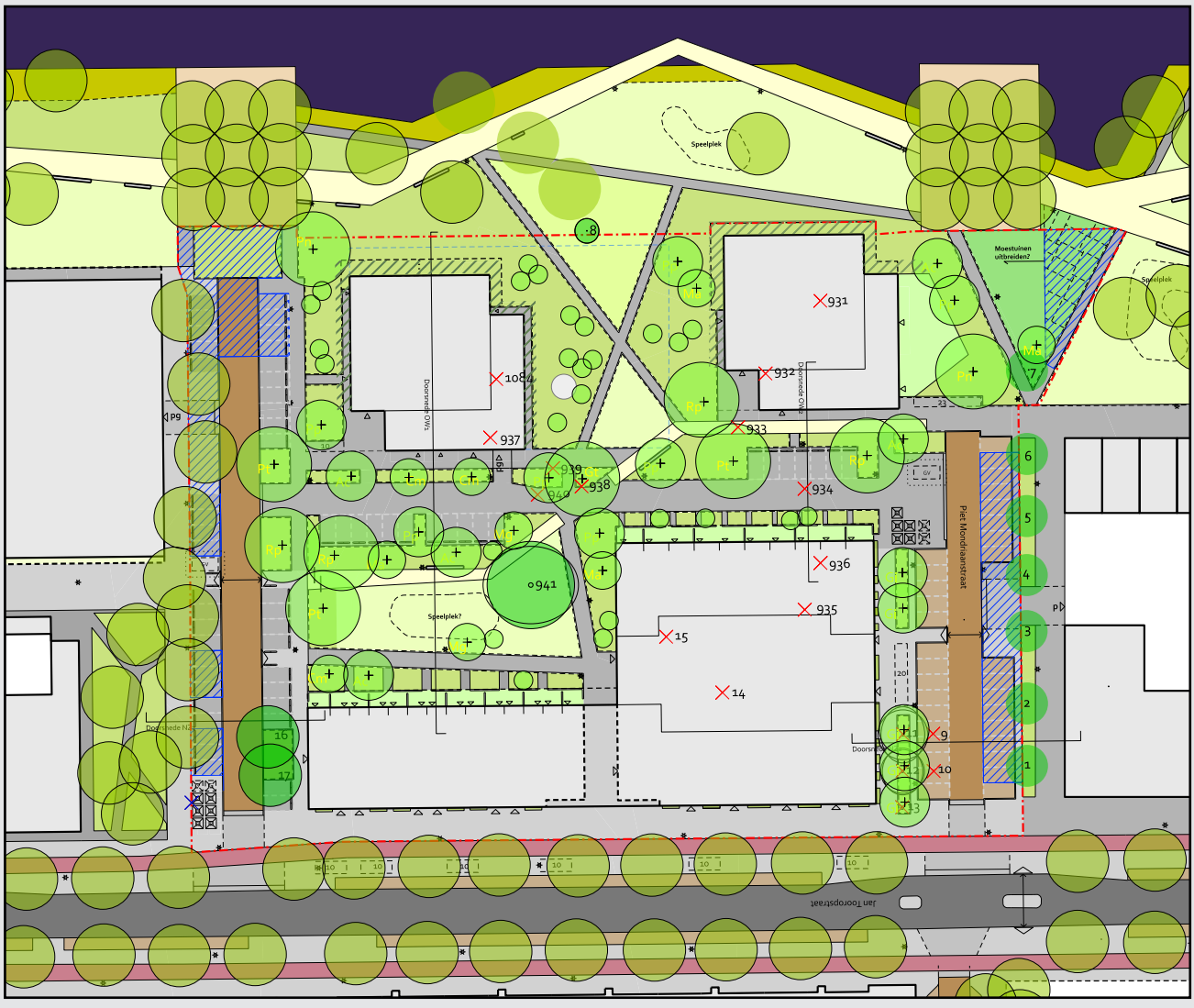
4.2 Verkeer en parkeren

De Johan Greivestraat vormt samen met de Piet Mondriaanstraat de auto-ontsluiting van de nieuwbouw. De meeste auto's zullen gebruik maken van de twee oost-westgerichte straten. Hieraan liggen ook de meeste parkeerplaatsen. Rondrijden is wel mogelijk door het autoluwer ingerichte middengebied. Hier heeft ook de automobilist het gevoel door het park te rijden.

Het middengebied wordt zo veel mogelijk vrijgehouden van parkeerplaatsen. Vanwege het behalen van de benodigde parkeerruimte zal op een aantal plekken hier wel parkeren moeten worden toegevoegd. Als bekend is hoeveel bewoners met een parkeervergunning terugkeren zal het aantal parkeervakken kunnen worden aangepast. Misschien is het mogelijk dan parkeerplaatsen weg te halen uit het middengebied ten gunste van groen.

Om te voorkomen dat de wandelpaden te veel gebruikt gaan worden door fietsers, met name bij de speelplek, wordt de zuidelijke entree van de speelplek afgesloten met een fietssluis.

N



Plankaart | *Ontwerp openbare ruimte*

ALGEMEEN

PLANGRENS

WERKGRENS | Bestaand handhaven

PARKEERGARAGE | Ondergrondse parkeergarage torens

TUIN | Prive

VERHARDING

VOETPAD | Betontegels, 30x30, grijs, halfsteensverband (standaard Puccini)

VOETPAD | in werk gestort beton (conform hoofdpad Spoorpark)

VOETPAD | Betontegels, 30x15, grijs, halfsteensverband (conform subpaden Spoorpark)

FIETSPAD | Bestaand | Buiten plangebied

RIJBAAN 30 km/u | gebakken klinkers, keiformaat, rood-bruin, elleboogverband (standaard Puccini)

RIJBAAN 30 km/u | Betontegels, 30x15 x8, grijs, elleboogverband

PARKEERVAK | Parkeren op trottoir | aanvullen bestaande situatie (conform Puccini)

PARKEERVAK | Gebakken klinkers | aanvullen bestaande situatie (conform Puccini)

PARKEERVAK (middengebied) | Betontegels, 30x15x8, lichtgrijs, elleboogverband | markering conform Puccini (parkeren op trottoir) Als aantal terugkeerders met P-vergunning bekend is, kan aantal plaatsen wijzigen

FIETSPARKEERVAK | Betontegels, 30x15, met markering

BAND | Beton, 13/15x25x100, zicht: 5-10 cm

BAND | Beton, 13/15x25x100, zicht: 0 cm

OVERSTEEK VOETGANGERS | Verlaagde band

MEUBILAIR

LICHTMAST | NIEUW, lichtplan wordt door IB opgesteld

LICHTMAST | Bestaand

ONDERGRONDSE AFVALINZAMELING |
Restafval en waardestromen
R= rest, Gl= glas, G= groen (halfdiep, reservering), P= papier

ZITELEMENTEN | Zitrand beton,
(conform zitelementen Spoorpark)

4.3 Bomen en groen

In de Bomen Effect Analyse is het effect van het vastgestelde stedenbouwkundige plan op de bestaande bomen geanalyseerd. De uitkomst van de analyse is dat in totaal 18 bomen moeten worden gekapt als gevolg van de transformatie. Het gaat om 5 bomen met een goede conditie, 5 bomen met een redelijke conditie, 5 met een matige en 3 met een slechte conditie. Een van de gekapte goede bomen zou binnen het gebied kunnen worden verplant. De monumentale kastanje kan worden behouden op een prominente plek.

Langs de randen van het projectgebied worden mogelijk nog extra bomen verwijderd, als gevolg van o.a. de aanleg van de parkeergarage. Dit gaat om kleinere, pas aangeplante bomen en kunnen mogelijk eenvoudig worden verplaatst naar een goede plek in de nabijheid.

In het plangebied worden 36 nieuwe bomen geplant. De soorten (zie themakaart links) zijn geselecteerd op een mengsel met overwegend inheemse soorten en met een grote natuurwaarde en diversiteit. In verband met de relatief hoge waterstand zijn geen droogteminnende soorten gekozen. Alle soorten zijn uit de best practice lijst uit de Puccini Groen.

Bomencompensatie

Er worden in het plan 18 bomen gekapt. 7 bomen op gemeentegrond en 11 bomen op eigendom van de Key. De gemeentelijke bomen hebben een geschatte leeftijd van ca 42 jaar. Er kan van uit worden gegaan dat de bomen op eigendom van de Key eenzelfde leeftijd hebben. Van de bomen hebben 3 bomen een slechte gezondheid en 5 een matige. In totaal zijn er 11 bomen van de 1e grootte, 3 bomen van de 2e grootte en 4 bomen van de 3e grootte.

Op basis van bovenstaande is een compensatie van 90 standaardbomen te verwachten. *(zie Bijlage 1: tabel uit nota 'Compensatie en herplant van bomen', 2016)*

In het Voorlopig Ontwerp worden 10 bomen van de 1e grootte, 17 van de 2e grootte en 9 van de 3e grootte opgenomen. Er wordt uitgegaan van de volgende aanplantmaten:

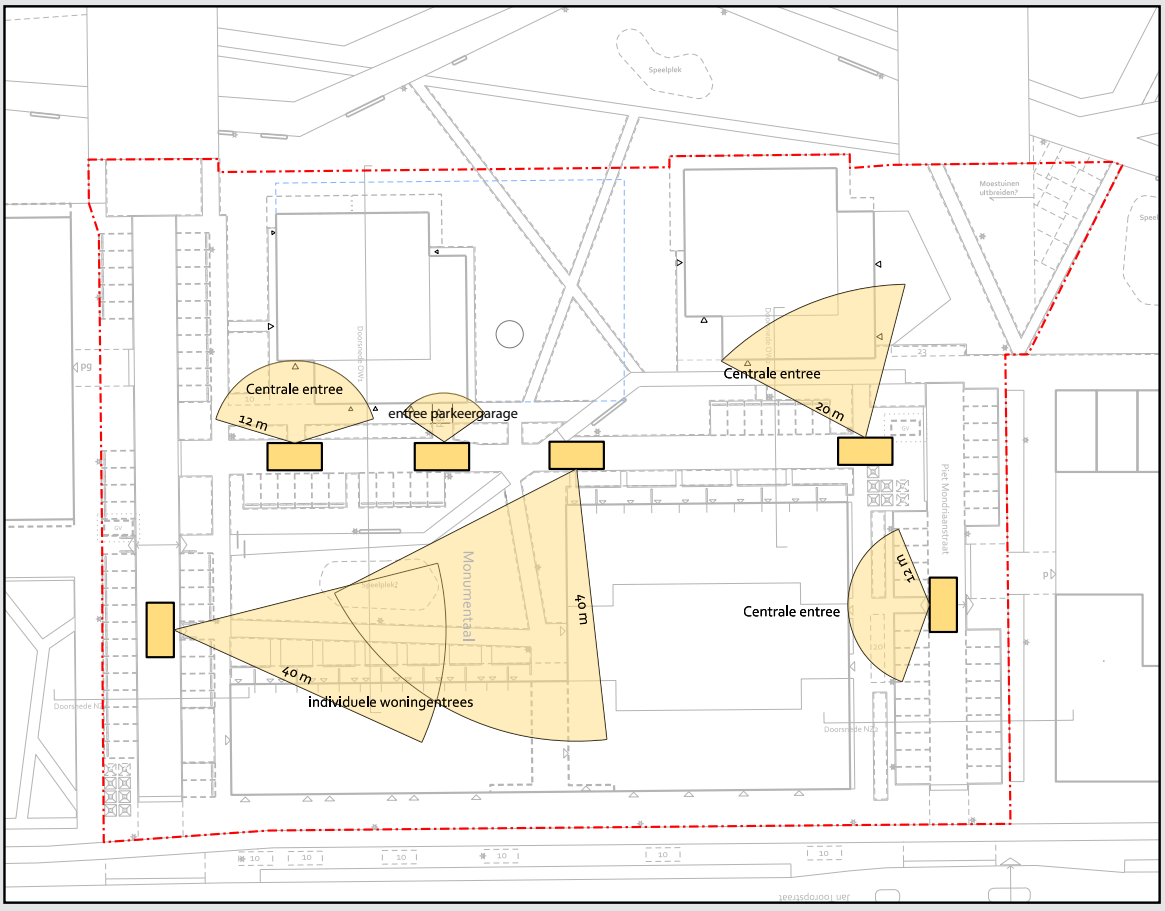
- 1e grootte | 2x plantmaat 46-55 cm
  8x plantmaat 36-45 cm
- 2e grootte| 17x plantmaat 36-45 cm
- 3e grootte| 9x plantmaat 21-35 cm

Met deze plantmaten en aantallen kan binnen het project worden voldaan aan de (te verwachtte) compensatieverplichting. (zie bijlage 1)

In het Expertiseteam is aangegeven dat de grotere maten bomen ook een grotere kluit hebben. Dit kan conflicteren met de hoogte van de grondwaterstand. In de vervolgfase zal moeten worden bekeken of, afhankelijk van de soort, tot de keuze van een kleinere plantmaat wordt besloten. Dit kan mogelijk extra compensatie van bomen in de omgeving nodig maken.

Vakbeplanting en heesters

De groenvakken zijn een afwisseling van grasvakken en vakken met vaste planten. Het sortiment vaste planten wordt in de volgende fase exact bepaald, in de bijlage staat een suggestie van vasteplanten en heesters die verder uitgewerkt moeten worden in een beplantingsplan in de DO fase. Uitgangspunt is dat aangesloten wordt op de vakbeplanting in het Spoorpark. Aandachtspunt bij de keuze van de beplanting is wel hier ook de meerwaarde voor de natuur in mee te nemen. In het sortiment dat is toegepast in het Spoorpark bleek dit, volgens enkele betrokken bewoners, beperkt te zijn.



Themakaart | *Brandweeropstelplekken*

4.4 Bestratingsmateriaal

De oostwest gerichte straten (Greivestraat en Piet Mondriaanstraat) zijn beide recentelijk ontworpen en ingericht. Aan deze straten wordt zo min mogelijk aangepast. Het straatprofiel en de gebruikte materialen blijven dus het zelfde. Wijzigingen die aan deze straten worden gedaan, gebeuren in het zelfde materiaal en de zelfde detaillering, van bv parkeervakken)
In het middengebied wordt aangesloten op de materialen die in het Spoorpark ook worden toegepast, zoals 15x30x8 trottoirtegels en in het werkgestort beton (hoofdwandelpad).
Voor het fietsparkeren worden fietsvakken aangegeven in de bestrating (conform Puccini).

4.5 Meubilair

Ook het meubilair sluit aan bij de inrichting van het Spoorpark. Dit geldt voor de zitplekken (betonnen zitrand), verlichting (zoals Spoorpark-conform Puccini).

Speelplek
De speelplek wordt in de vervolgfase exact ontworpen. Als indicatie voor de toestellen geldt qua gebruiksfuncties het bestaande speelplekje tussen de flats, met o.a. een glijbaan en een draaimolen met klimnet en een paar kleinere toestellen. De uitstraling van de nieuwe toestellen sluit aan bij de houten speeltoestellen in het Spoorpark met een valondergrond (indien nodig) van kunstgras.

4.6 Nood en hulpdiensten

De nood- en hulpdiensten maken gebruik van de rijbanen. Op de rijbanen zijn ook de opstelplekken op beperkte afstand tot de woningentrees.

Aan de zijde van de Tooropstraat verandert de situatie niet. De brandweer zal hier op de rijbaan of op het trottoir kunnen staan.

In DO fase zal er een toets plaatsvinden met de brandweer.

4.7 Klimaatadaptatie

Uit de peilbuis die op dit moment in het gebied aanwezig is blijkt een relatief hoge grondwaterstand, met een ontwateringsdiepte (t.o.v. de GHG) van ca 0,85 m.
Op basis van de resultaten uit de bestaande peilbuis wordt niet geadviseerd continue actieve infiltratie via groen in de huidige conditie niet toe te passen in verband met de kleine ontwateringsdiepte.

De locaties die worden aangegeven als risicogebied voor wateroverlast bij extreme neerslag komen in de nieuwe situatie te vervallen. Hierdoor is het risico niet meer aanwezig.

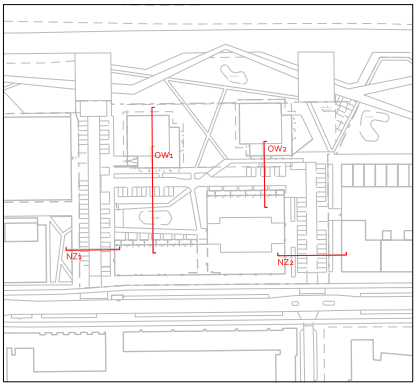
Ondanks dat er grotere bomen worden gekapt, zullen er meer bomen terugkomen. Dit zal op den duur tot extra schaduwrijke plekken leiden. Gedurende de jaren zal ook het bestaande Spoorpark schaduwrijker worden.

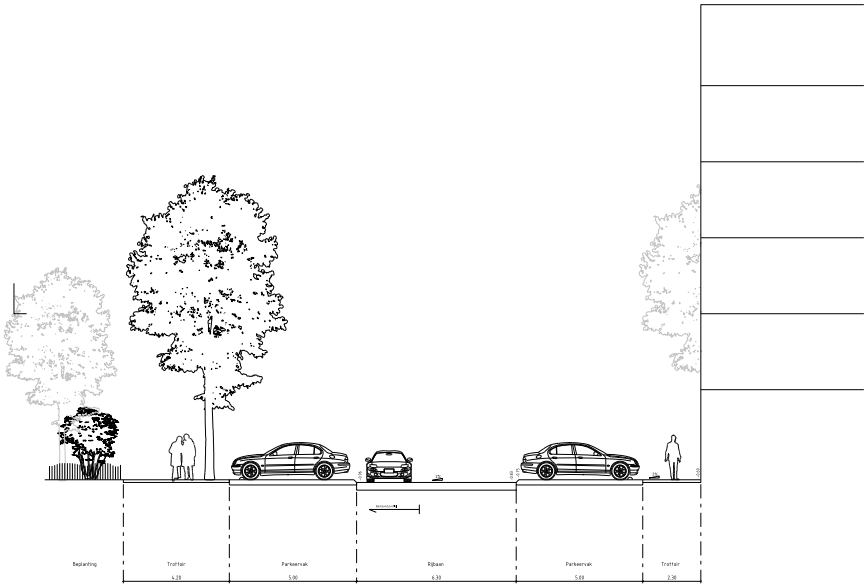
4.8 Fasering

In de planning is opgenomen dat het Tooropblok 1e helft 2026 wordt opgeleverd. De twee woontorens volgen later. De bouwplanning hiervan is nog niet bekend.
Om schade te voorkomen wordt bij voorkeur de openbare ruimte na afloop van alle bouwactiviteit in één keer definitief ingericht. Als beide bouwprojecten niet aansluitend plaatsvinden kan het wenselijk zijn om een deel van de openbare ruimte tijdelijk in te richten.

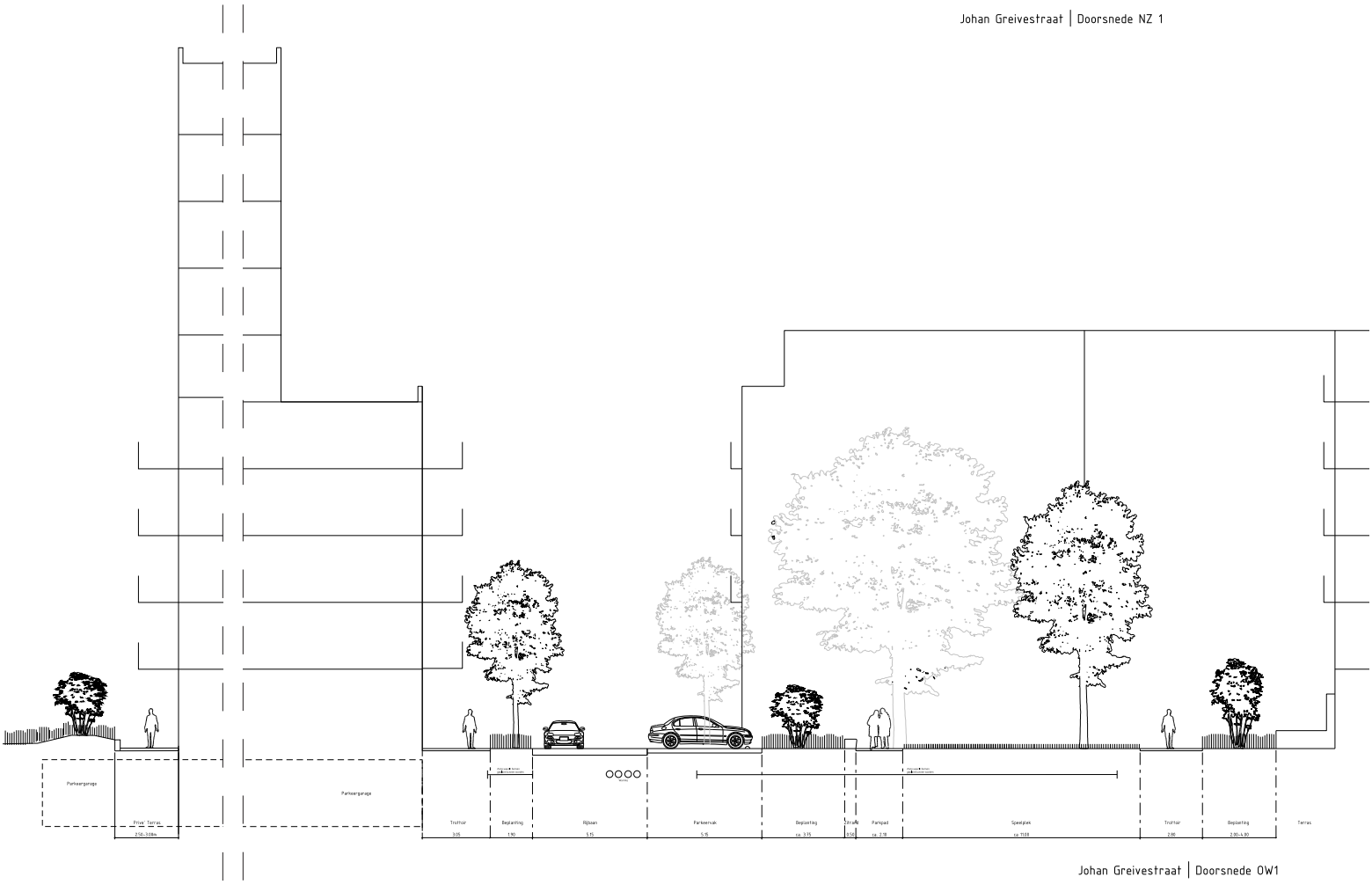
4.9 Financiën

Op basis van dit voorlopig ontwerp zijn de kosten voor de aanleg van de openbare ruimte berekend via de Standaardsystematiek voor Kostenramingen. De kosten passen binnen de kaders van de grondexploitatie.





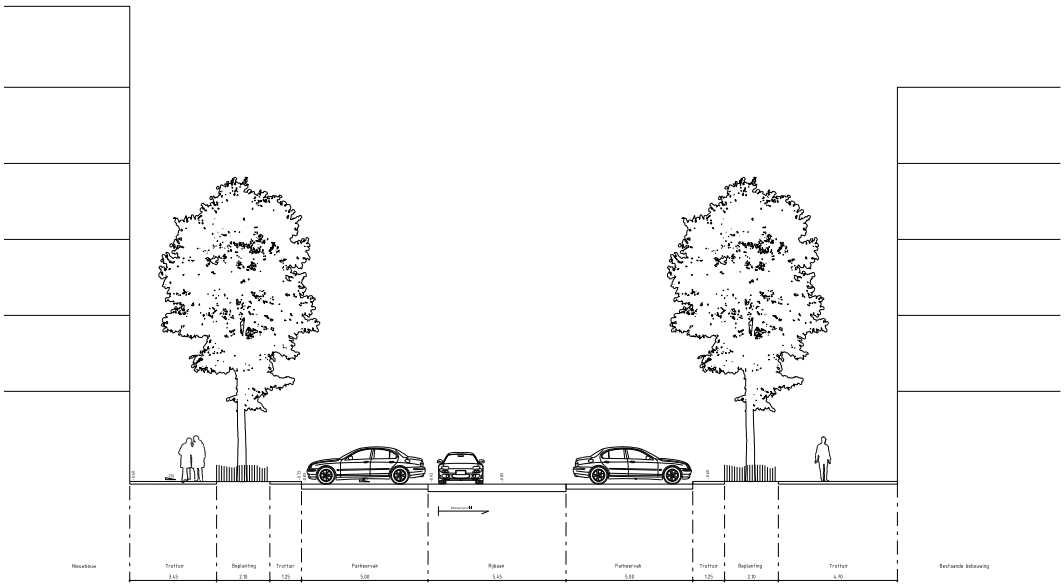
Johan Greivestraat | Doorsnede NZ 1



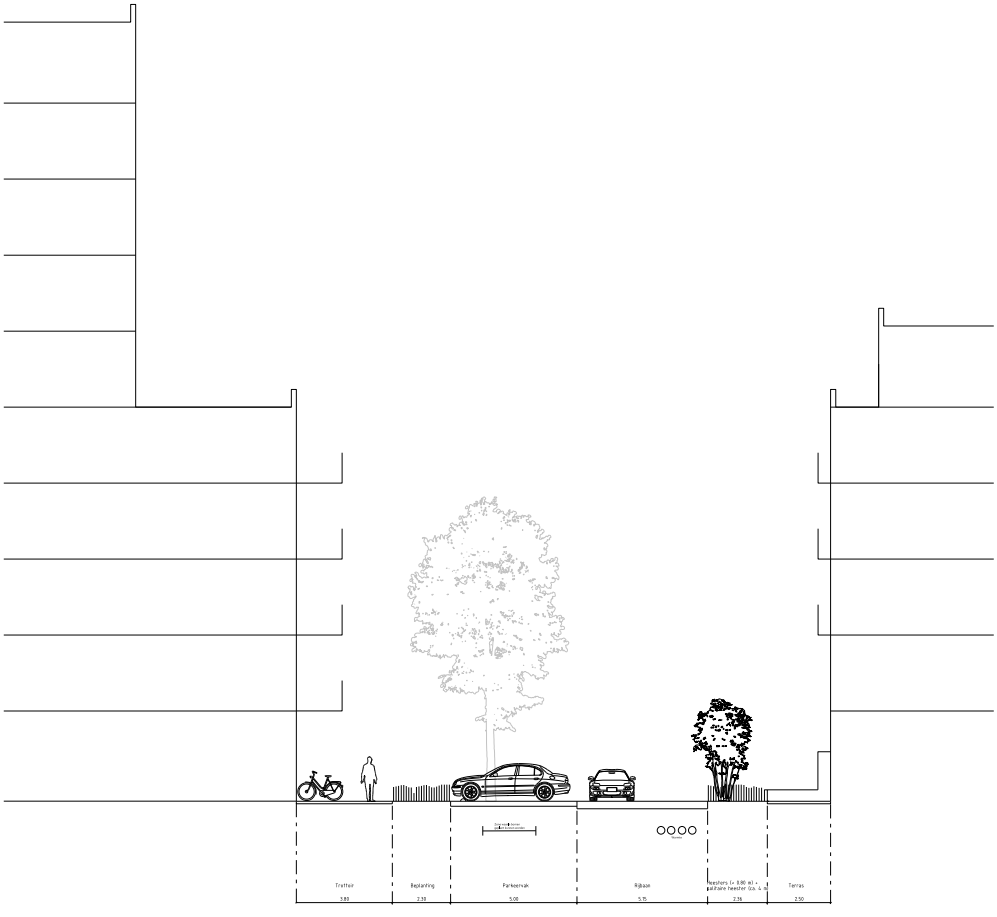
Johan Greivestraat | Doorsnede OW1

De overgang privé en openbare ruimte zal in de uitwerking naar het technisch definitief ontwerp in samenhang met het gebouw nader ontworpen worden. Een mogelijke oplossing is een keerwandje muur/zitelement en wat topografie en een mix van vasteplanten om wat privacy te creëren.

5. Doorsnedes



Piet Mondriaanstraat | Doorsnede NZ 2



Johan Greivestraat | Doorsnede OW2

Bijlage 1 | Heesters en Vasteplanten lijst

Het beplantingsplan wordt verder uitgewerkt in de DO fase. Aandachtspunt voor het beplantingplan is een selectie van inheems planten met meerwaarde voor biodiversiteit.
Hier een voorstel van vaste planten en heesters, waarvan een deel ook in het Spoorpark aanwezig is:

Heesters:
Abelia grandiflora
Aronia melanocarpa
Buddleja davidii Free Petite 'Lavender'
Chaenomeles japonica 'Sargentii'
Corylopsis pauciflora
Euonymus europaeus 'Red Cascade'
Hedera helix 'Arborescens'
Hammamelis x intermedia
Hydrangea quercifolia
Rosa 'Ballerina'
Sambucus nigra 'Black Beauty'
Viburnum bodnantense 'Charles Lamont'

Vasteplanten:
Actaea japonica 'cheju-do'
Agastache foeniculum 'Black Adder'
Amsonia tabernaemontana 'Salicifolia'
Anemone hybrida 'Honorine Jobert'
Aster 'Twilight'
Aster macrophyllus 'Twilight'
Brunnera macrophylla
Caryopteris x clandonensis 'Heavenly Blue'
Carex morowii
Crocosmia x crocosmiiflora 'Emily Mckenzie'
Geranium cantabrigiense Biokovo
Geranium sanguineum album
Geranium 'Patricia'
Euphorbia griffithii 'Fireglow'
Helenium 'Wyndley'
Hemerocallis 'Sammy Russell'
Hemerocallis 'Pink Damask'
Kalimeris incisa 'Madiva'
Knautia macedonica
Potentilla fruticosa 'Limelight'
Phlomis russeliana
Rudbeckia fulgida 'Goldsturm'
Symphytum azureum
Salvia nemorosa 'Caradonna'
Solidago flexicaulis 'Flexi Belle'
Tellima grandiflora 'Rubra'
Verbena bonariensis

Bijlagen

Bijlage 2 | Bomencompensatie tabel

Tabel 1. Omrekentabel herplant aantal bomen op basis van de leeftijd van de gekapte bomen.

Leeftijd in jaren	Aantal te herplanten 'Standaardbomen' stamomtrek 18-20 cm op 1 m hoogte
< 16	1
16-23	2
24-31	3
32-39	4
40-47	5
48-55	6
56-63	7
64-71	9
72-79	10
80-87	11
88-95	12

Tabel 2. Omrekentabel van 'standaardboom' naar dunnere of dikkere bomen (omtrek gemeten op 1 meter hoogte)

Herplant met stamomtrek van 14 - 17 cm	'standaardboom' stamomtrek van 18 - 20 cm	Herplant met stamomtrek van 21 - 35 cm	Herplant met stamomtrek van 36 - 45 cm	Herplant met stamomtrek van 46 - 55 cm
Factor 2,0	Factor 1,0	Factor 0,5	Factor 0,25	Factor 0,1

***Tabel** | Bomencompensatie*

Colofon

Opdrachtgever

Nabila Bouabbouz | Stadsdeel Nieuw West

Kernteam

Auke van der Vlist | PMB - Projectmanager
Tessa van Stokken | PMB - Junior projectmanager
Douwe van Schaick | R&D - Stedenbouw
Elisa Boscarato | R&D - Openbare ruimte
Alexandra Braas | IB - Omgevingsmanager
Joël Bijlsma | IB - Projectleider
Tjeerd Maat | G&O - Projectleider Grondzaken
Koen Vreeker | R&D - Juridisch planoloog
Dennis Koomen | R&D - Verkeer

In samenwerking met:
Woonstichting Lieven de Key en Architectenbureau Arons & Gelauff
VORM Ontwikkeling en Architectenbureau INBO