

Projectbesluit Kraaipanschool en omgeving

27 juli 2011

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie planontwikkeling bv

	Frederiksplein 1
	1017 XK Amsterdam
telefoon	020 625 70 25
fax	020 625 63 76
e-mail	info@vanriezenenpartners.nl
website	www.vanriezenenpartners.nl

INHOUD

	pag.
1. Inleiding	1
1.1 Algemeen	1
1.2 Ligging projectgebied.....	1
1.3 Aanleiding en doel	2
1.4 Vigerend bestemmingsplan en de te volgen procedure.....	2
2. Beschrijving bestaande situatie	5
2.1 Stedenbouwkundige structuur	5
2.2 Groenstructuur	8
2.3 Verkeerstructuur	9
2.4 Waterstructuur	11
3. Projectbeschrijving	12
3.1 Doelstelling en uitgangspunten	12
3.2 Stedenbouwkundige beschrijving.....	12
3.3 Afwijkingen van het geldende bestemmingsplan.....	15
4. Beleidskader	16
4.1 Rijksbeleid	16
4.2 Provinciaal beleid.....	21
4.3 Gemeentelijk beleid	21
4.4 Hoogheemraadschap.....	26
4.5 Stadsdeelbeleid	26
5. Ruimtelijke onderbouwing.....	36
5.1 Stedenbouwkundige inpassing	36
5.2 Verkeer	38
5.3 Parkeren	39
5.4 Laden en lossen	40
5.5 Cultuurhistorie en archeologie	40
5.6 Privaatrechtelijke aspecten	40
5.7 Kabels en leidingen.....	40
6. Milieukundige onderbouwing	41
6.1 Geluid	41
6.2 Duurzaamheid	43
6.3 Externe veiligheid	44
6.4 Fysieke veiligheid	45
6.5 Luchtkwaliteit	47
6.6 Bodem	48
6.7 Waterhuishouding.....	48
6.8 Flora en fauna.....	50
7. Uitvoerbaarheid	53
7.1 Economische uitvoerbaarheid	53
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	53

Bijlagen:

1. Relevante onderdelen vigerend bestemmingsplan (los bijgevoegd);
2. Bezonningsstudie (los bijgevoegd);
3. Archeologisch onderzoek (los bijgevoegd);
4. Akoestisch onderzoek (los bijgevoegd);

5. Akoestisch onderzoek kinderdagverblijf (los bijgevoegd);
6. Onderzoek externe veiligheid (los bijgevoegd);
7. NIBM-tool (los bijgevoegd);
8. Bodemonderzoek (los bijgevoegd);
9. Natuurtoets (los bijgevoegd);
10. Aanvullend onderzoek flora en fauna (los bijgevoegd).

1. Inleiding

1.1 Algemeen

Stadsdeel Oost vindt het belangrijk dat bewoners binnen het stadsdeel zo lang mogelijk zelfstandig kunnen wonen. Daarom werkt het stadsdeel samen met anderen aan de realisatie van woonservicewijken. Zorg en dienstverlening worden op wijkniveau georganiseerd en zijn mede daardoor van goede kwaliteit en makkelijk toegankelijk.

Het voormalige stadsdeel Oost-Watergraafsmeer is onderverdeeld in zes woonservicewijken. De Transvaalbuurt is samen met de Weesperzijdestrook Zuid, de Don Boscobuurt en het Eenhoorngebied aangewezen als één woonservicewijk. In elke woonservicewijk is of komt een servicepunt. In het servicepunt kunnen mensen terecht voor verschillende diensten en activiteiten zoals eten, een Loket "Zorg en Samenleving" (in samenwerking met Dynamo ouderen) en voor diverse ontmoetingsactiviteiten. In de woonservicewijk Transvaal/Weesperzijde Zuid/Don Bosco/Eenhoorn is momenteel nog geen wijkservicepunt aanwezig.

Het in de Transvaalbuurt gelegen schoolgebouw Kraaipanstraat 58-60 is geschikt om te worden ingericht als wijkservicepunt. Ymere en het stadsdeel hebben de ambitie om het gebouw als wijkservicepunt te gaan gebruiken. Ook hebben zij de ambitie om binnen de woonservicewijk diverse woningen te realiseren die geschikt zijn voor mensen met een beperking. Het gaat daarbij concreet om wooneenheden in het pand Kraaipanstraat 58-60 en sloop-nieuwbouw ter plaatse van de percelen Hofmeyrstraat 21 t/m 43 (oneven) en Transvaalkade 120 t/m 122. Het is niet goed mogelijk om de bestaande woningen aan te passen voor dit doel. Het stadsdeel heeft daarom op 29 januari 2007 ingestemd met sloop van de bestaande bebouwing Hofmeyrstraat 21 t/m 43 (oneven) en Transvaalkade 120 t/m 122. Op de plek van de 48 te slopen woningen zullen 50 zorgwoningen en 4 groepswoningen worden gebouwd die geschikt zijn voor mensen met een beperking. De genoemde percelen van de te slopen woningen grenzen aan het toekomstige wijkservicepunt Kraaipanstraat 58-60. In dat gebouw worden naast een buurtcentrum dat als wijkservicepunt zal gaan fungeren, ook circa 10 wooneenheden gerealiseerd.

In hoofdstuk 3 is een uitgebreidere beschrijving van het project weergegeven.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied is gelegen in het zuidwestelijk deel van de Transvaalbuurt. Het projectgebied wordt begrensd door de perceelgrenzen Hofmeyrstraat 21 t/m 43 (oneven), Transvaalkade 120 t/m 122 en Kraaipanstraat 58-60.



Afbeelding: ligging projectgebied (bron <http://maps.google.com/>)

De grens van het projectgebied is in de navolgende afbeelding met een bolletjeslijn weergegeven.



Afbeelding:
grens
projectgebied

1.3 Aanleiding en doel

Voor de percelen Hofmeyrstraat 21 t/m 43 (oneven) en Transvaalkade 120 t/m 122 is een sloop-nieuwbouwplan ontwikkeld. Door het realiseren van woningen die geschikt zijn voor mensen met een beperking en het inrichten van het gebouw Kraaipanschool 58-60 als wijkservicepunt wordt invulling gegeven aan de ambities ten aanzien van de woon servicewijk. Deze zijn hiervoor kort benoemd en worden nader toegelicht in paragraaf 4.5, waarin de Woonvisie, de nota Woon servicewijken 2010-2015 en het Wibokansenplan worden beschreven.

Het sloop-nieuwbouwplan past niet in het geldende bestemmingsplan (zie paragraaf 1.4). Voor het uitvoeren van het project is een projectbesluit nodig (aangezien er voor 1 oktober 2010 een tweetal bouwaanvragen zijn ingediend, BA 04/2010/140595 en BA 04/2010/140597). De nu voorliggende ruimtelijke onderbouwing is een uitwerking van de ruimtelijke motivatie voor het projectbesluit.

1.4 Vigerend bestemmingsplan en de te volgen procedure

1.4.1 Vigerende planologische regeling

Ter plaatse van het projectgebied geldt momenteel het stadsvernieuwingsplan "Transvaalbuurt". Het stadsvernieuwingsplan, welke de status heeft van een bestemmingsplan, is op 19 oktober 1988 vastgesteld en op 30 mei 1989 (gedeeltelijk) goedgekeurd door Gedeputeerde Staten.

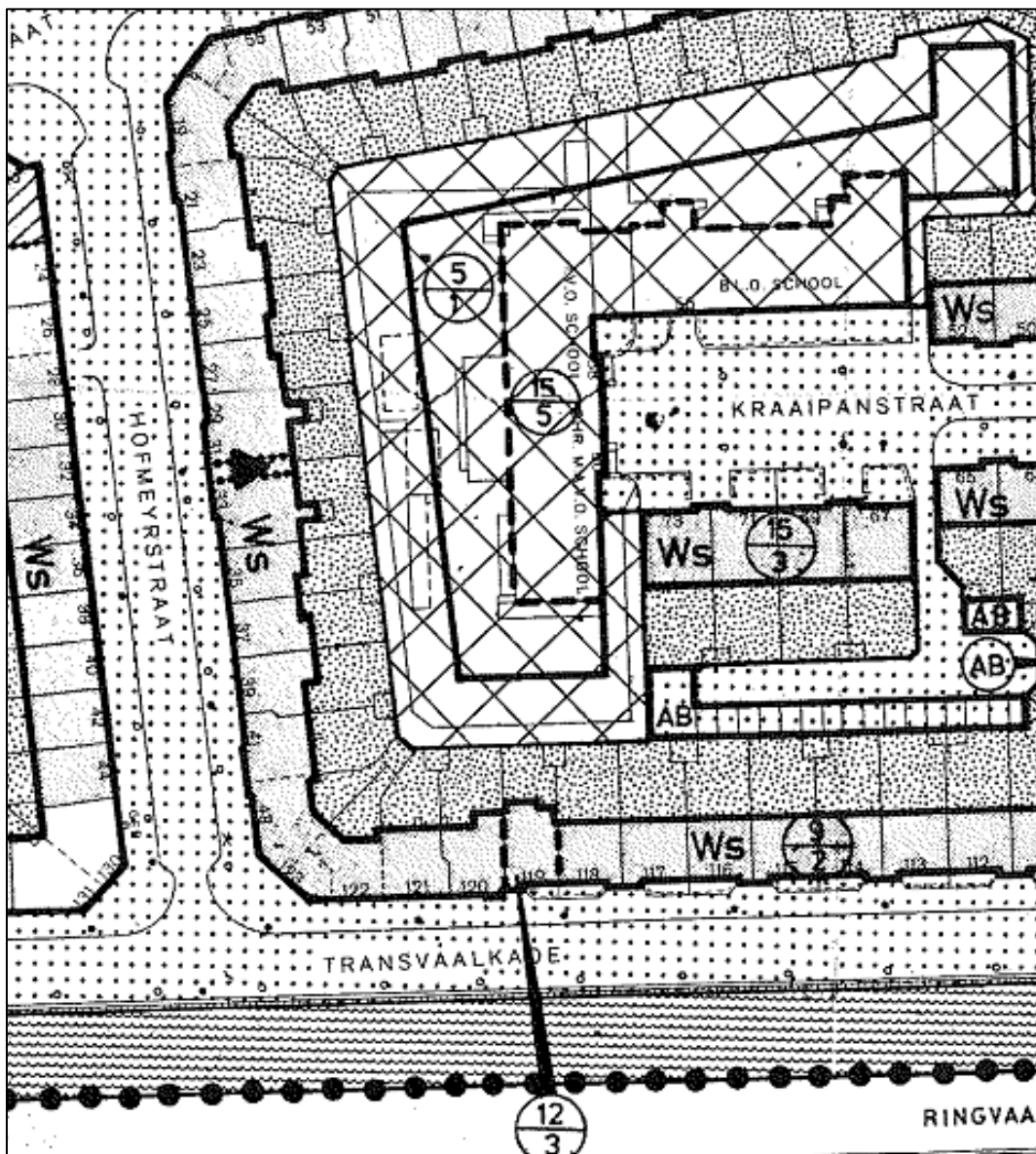
Het stadsvernieuwingsplan "Transvaalbuurt" had als doel om het stadsvernieuwingsproces in de Transvaalbuurt optimaal te kunnen uitvoeren. Op grond van artikel 32, lid 1, van de Wet op de

Stads- en Dorpsvernieuwing is bebouwing aangewezen die in aanmerking kwam voor stadsvernieuwing. Het ging daarbij om het verbeteren van de woonomstandigheden, om de modernisering van panden en om het binden van termijnen aan de uitvoering. Ook werd actief opgetreden tegen ongewenste ontwikkelingen en werden huurprijzen binnen de grenzen van de gemeentelijke distributie gehouden. Bebouwing welke was aangewezen in het kader van de stadsvernieuwing diende te worden gemoderniseerd of vervangen. De overige bebouwing werd conserverend, dus conform de destijds bestaande situatie, bestemd.

Ter plaatse van de projectlocatie gelden de volgende bestemmingen:

- De bestaande woningen Hofmeyrstraat 21 t/m 43 (oneven) en Transvaalkade 120 t/m 122 zijn bestemd als "Gestapelde woningen" (Ws) en Tuinen en Erven;
- Het gebouw Kraaipanstraat 58-60 is bestemd als "Maatschappelijke voorzieningen".

Een uitsnede van de plankaart waarop het voorgaande is te zien is weergegeven in de navolgende afbeelding. De voorschriften van het geldende bestemmingsplan zijn als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.



Afbeelding: uitsnede stadsvernieuwingsplan "Transvaalbuurt" ter plaatse van het projectgebied

1.4.2 Te volgen procedure

Om de nieuwbouw ter plaatse van Hofmeyrstraat 21 t/m 43 (oneven) en Transvaalkade 120 t/m 122 en de openbare ruimte tussen de Hofmeyrstraat en het gebouw Kraaipanstraat 58-60 mogelijk te maken is, gelet op het geldende bestemmingsplan en de Wet ruimtelijke ordening, een nieuw bestemmingsplan of een projectbesluit nodig.

Het stadsdeel Oost is voornemens een projectbesluit te nemen om zo de nieuwe ontwikkeling mogelijk te maken. Dit document vormt daarvoor de ruimtelijke onderbouwing.

2. Beschrijving bestaande situatie

2.1 Stedenbouwkundige structuur

2.1.1 Transvaalbuurt

Het project Kraaipanschool en omgeving is gelegen in het zuidwesten van de Transvaalbuurt. Deze buurt is tussen 1900 en 1930 gebouwd naar een stedenbouwkundig ontwerp van Berlage. De Transvaalbuurt is daarbij grotendeels gebouwd volgens de principes van de zogenaamde "Gordel '20-'40". De "Gordel '20-'40" wordt ten opzichte van de 19^{de} eeuwse Ring gekenmerkt door lange, als zodanig ontworpen straatwanden in plaats van gevelwanden die zijn opgebouwd uit individuele panden.



Afbeelding: luchtfoto Transvaalbuurt en project Kraaipanschool en omgeving (bron <http://maps.google.com/>)

De stedenbouw en architectuur in de Transvaalbuurt is hoofdzakelijk uitgevoerd volgens de principes van de Amsterdamse School-stijl. Daardoor nemen pleinen, perken en plantsoenen een belangrijke plaats in en zijn belangrijke straathoeken gemarkeerd met een hoekaccentuering. Het stratenpatroon bestaat uit korte, lange, rechte, geknikte en 'meebuigende' straten en pleinen. Langs de straten en pleinen zijn rooilijnen toegepast die 'meeknikken' of 'meelopen' met de straat. Hierdoor zijn gesloten bouwblokken tussen de straten en gesloten straatwanden langs de straten ontstaan. Door het gevarieerde stratenpatroon (zowel qua lengte als vorm) zijn de gesloten bouwblokken verschillend van vorm, waardoor de buurt uit kleine, grote, rechthoekige en niet-rechthoekige bouwblokken bestaat. In een aantal bouwblokken is bebouwing op het binnenterrein aanwezig.

In de Transvaalbuurt zijn indertijd nieuwe ideeën over volkshuisvesting toegepast en uitgetest. Het gaat daarbij zowel om de aanleg van straten en pleinen, om het aanzien van gevelwanden alsmede om de woningplattegronden. In het straatbeeld is dit vooral afleesbaar aan de architectonische variatie die ook is ontstaan doordat verschillende architecten aan de bebouwing in de buurt hebben gewerkt.

In de Transvaalbuurt is vooral middelhoogbouw gerealiseerd met een hoogte van circa 12 tot 15 meter (exclusief eventuele kap). In onder meer het zuidelijk deel van de Transvaalbuurt is ook lagere bebouwing aanwezig zoals de laagbouwwoningen in de Kraaipanstraat en omgeving.

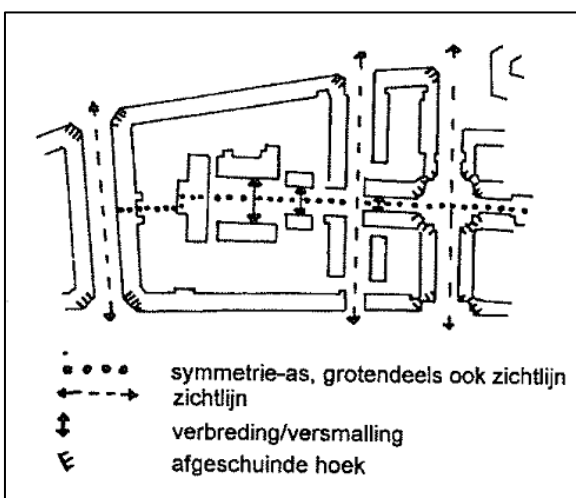
2.1.2 Kraaipanstraat en omgeving

Het projectgebied is gelegen tussen de Hofmeyrstraat en de Kraaipanstraat. In de Kraaipanstraat en omgeving is door de toepassing van laagbouw met schuine kappen een tuindorpachtig beeld geschapen. Dit gebied wordt omringd door de middelhoogbouw aan Afrikanerplein-Hofmeyrstraat-Transvaalkade-Schalk Burgerstraat-Albert Luthilistraat-Krugerstraat. Deze middelhoogbouw vormt een afschermende schil rond het gebied met tuindorp karakter.



Afbeelding: laagbouw met schuine kappen in de Kraaipanstraat en omgeving (links) en middelhoogbouw Krugerstraat als afschermende schil rond het tuindorpachtige gebied van de Kraaipanstraat en omgeving (rechts)

De Kraaipanstraat bevat enkele typerende ontwerpmiddelen zoals symmetrie, versmalling/verbreding, zichtlijnen en opengewerkte hoeken. De symmetrie-as van de Kraaipanstraat eindigt aan de westkant formeel bij het schoolgebouw op nummer 58-60 maar loopt informeel door naar (het momenteel afgesloten) poortje tussen Hofmeyrstraat 31 en 33.



Afbeelding: stedenbouwkundige structuur omgeving Kraaipanstraat

De bebouwing Hofmeyrstraat 21 t/m 43 (oneven) en Transvaalkade 120 t/m 122 heeft een bouwhoogte van 15 meter (plat dak), net als de tegenovergelegen bebouwing aan de andere zijde van de Hofmeyrstraat. In de bebouwing Hofmeyrstraat 21 t/m 43 (oneven) en Transvaalkade 120 t/m 122 zijn 48 woningen met bijbehorende bergingen aanwezig. In het binnenterrein van het

bouwblok zijn tuinen van de woningen aanwezig. De bestaande hoofdbebouwing heeft een oppervlak van 1.165 m².

De hoek Hofmeyrstraat-Transvaalkade is geaccentueerd doordat deze hoek is afgeschuind. Bij de bebouwing aan de overzijde van de kruising (Transvaalkade 1301-132) is dit principe van hoekaccentuering ook toegepast. De hoek aan de overzijde is daarbij nog extra verbijzonderd doordat de maximale bouwhoogte 18 in plaats van 15 meter bedraagt. Tussen Hofmeyrstraat 31 en 33 is een poortje aanwezig, dat momenteel is afgesloten. Dit poortje leidt naar het binnenterrein en de Kraaipanschool.



Afbeelding: bebouwing Hofmeyrstraat 21 t/m 43 (oneven) en Transvaalkade 120 t/m 122 met afgeschuinde hoek (links) en tegenoverlegen gelegen bebouwing in de Hofmeyrstraat-Transvaalkade met eveneens hoekaccenten (rechts)

In het gebouw Kraaipanstraat 58-60 is momenteel een ROC gevestigd. Het ROC gaat naar een andere locatie verhuizen zodat het gebouw vrij komt. Het gebouw heeft een goothoogte van 12 meter met daarboven een 4 meter hoge kap. De maximale bouwhoogte bedraagt daardoor 16 meter. Rond het schoolgebouw is een plein aanwezig.



Afbeelding: het gebouw Kraaipanstraat 58-60 aan het begin/einde van de Kraaipanstraat

2.1.3 Architectonische waarde

Voor stadsdeel Oost is een architectuur-ordenkaart opgesteld. Deze kaart bevat een uitgebreide inventarisatie van de architectuur(orde)waarden van de diverse panden in stadsdeel Oost. De ordenkaart is onderdeel van de welstandsnota, de schoonheid van Amsterdam.

Op de ordenkaart is de bebouwing Hofmeyrstraat 21 t/m 43 (oneven) en Transvaalkade 120 t/m 122 aangewezen als architectuurorde 3. Deze orde betreft karakteristieke bouwwerken met architectonische en/of stedenbouwkundige meerwaarde.

Kraaipanstraat 58-60 is als architectuurorde 2 aangemerkt. Dit betreft monumentwaardige bouwwerken met een nadrukkelijke architectonische verbijzondering en bouwwerken met een cultuurhistorische betekenis.

De Hofmeyrstraat is, gelet op de ordekaart, beoordeeld als straatbeeldzone C terwijl de Transvaalkade is aangemerkt als straatbeeldzone B. Straatbeeldzone B betreft een beschermenswaardige zone met een nadrukkelijke stedenbouwkundige verbijzondering, dikwijls onderdeel van een bijzondere ruimtelijke structuur, al dan niet gerealiseerd volgens een stedenbouwkundig plan. Straatbeeldzone C is een karakteristieke zone met stedenbouwkundige meerwaarde.



2.2 Groenstructuur

In de Transvaalbuurt komen geen grote groene elementen voor. Wel is er een aantal plantsoenen aanwezig en heeft een deel van de randen van de Transvaalbuurt een groen karakter. Het gaat daarbij om het spoortalud met het aangrenzende plantsoen, het President Steynplantsoen en het water van de Ringvaart. Het Afrikanerplein is de enige groenvoorziening van formaat die niet aan de rand is gelegen.



Afbeelding: kaart met grotere structurerende groenstroken (indicatie)

In het projectgebied is geen openbaar groen aanwezig. Het projectgebied grenst evenmin aan een (openbare) groenvoorziening. Het projectgebied is daarom geen onderdeel van de groenstructuur van de Transvaalbuurt. Ook grenst het projectgebied niet aan de groenstructuur.

2.3 Verkeersstructuur

2.3.1 Autoverkeer

Door en langs de Transvaalbuurt loopt een viertal doorgaande autoroutes. Het gaat om de aan de oostzijde van de Transvaalbuurt gelegen Linnaeusstraat, de oost-west route President Steynstraat- Afrikanerplein- Krugerstraat- Krugerplein (-Pretoriusstraat-Steve Bikoplein-Pretoriusstraat), de noord-zuid route Maritzstraat-Krugerplein-Schalk Burgerstraat en de aan de westzijde gelegen Wibautstraat. Op al deze wegen is de maximum snelheid 50 km/u, behalve op de Pretoriusstraat en het Steve Bikoplein. De Pretoriusstraat, het Steve Bikoplein zijn net als de overige straten in de Transvaalbuurt ingericht als woonstraat met een maximum snelheid van 30 km/u.

Het projectgebied is gelegen aan de Hofmeyrstraat, Transvaalkade en Kraaipanstraat. Dit zijn 30 km/u-wegen en alledrie de wegen zijn voor gemotoriseerd verkeer ingericht. De Hofmeyrstraat en de Transvaalkade zijn daarbij volledig als eenrichtingsverkeer ingericht, de Kraaipanstraat grotendeels.

De Hofmeyrstraat is voor autoverkeer vanaf de President Steynstraat in te rijden. Aan het einde van de Hofmeyrstraat kan dan links- of rechtsaf de Transvaalkade worden ingereden. Indien vanuit de Hofmeyrstraat rechtsaf de Transvaalkade op wordt geslagen komt men uit op het President Steynplantsoen en daarna weer op de President Steynstraat. De President Steynstraat is direct aangesloten op de Wibautstraat, welke onderdeel is van het Hoofdnet Auto en welke één van de verbindingen vormt tussen het centrum en de A10-Oost. Indien vanuit de Hofmeyrstraat linksaf wordt geslagen kan men via de Transvaalkade de De la Reijstraat inslaan (waarna men uitkomt op de Krugerstraat, welke via het Afrikanerplein en de President Steynstraat is verbonden met de Wibautstraat) of doorrijden naar de Schalk Burgerstraat. Via de Schalk Burgerstraat kan men onder meer de Watergraafsmeer inrijden of naar de Oosterparkbuurt.

De Kraaipanstraat is tussen de Vaalrivierstraat en de Kraaipanschool tweerichtingsverkeer (aangezien de weg in dit deel doodlopend is) maar tussen de Vaalrivierstraat en de Schalk Burgerstraat eenrichtingsverkeer. De Kraaipanschool is per auto te bereiken via Schalk Burgerstraat-Kraaipanstraat of via Afrikanerplein-Vaalrivierstraat-Kraaipanstraat. Op de terugweg dient men vanwege het eenrichtingsregime via de Kraaipanstraat-Vaalrivierstraat-Transvaalkade-De la Reijstraat/Schalk Burgerstraat te rijden.



Afbeelding: de Hofmeyrstraat, gezien vanaf de President Steynstraat (links) en de Transvaalkade, gezien vanaf de hoek met de Hofmeyrstraat (rechts)

Het parkeren in de Transvaalbuurt, en ook nabij het projectgebied, vindt hoofdzakelijk plaats in de parkeervakken op straat en in een beperkt aantal gevallen in een gebouwde parkeervoorziening (garagebox).

2.3.2 Langzaamverkeer

In een groot deel van de straten in de Transvaalbuurt geldt een maximum snelheid van 30 km/u. Deze straten zijn daarom tevens goed te gebruiken door fietsers. Vooral de Transvaalkade is een veel gebruikte fietsroute. Bij de 50 km/u wegen, zoals de President Steynstraat-Afrikanerplein-Krugerstraat, zijn vrijliggende fietspaden aanwezig.

De Kraaipanstraat heeft een vlak profiel, dat wil zeggen dat er geen trottoirbanden aanwezig zijn. Fietsparkeren in de Transvaalbuurt, en ook nabij het projectgebied, vindt plaats op straat of in bergingen in de plint.

2.3.3 Openbaar vervoer

De Transvaalbuurt wordt met het openbaar vervoer ontsloten door tramlijn 9 en een aantal buslijnen. Net buiten de Transvaalbuurt liggen de NS-stations Muiderpoort en Amsterdam Amstel en metrostation Wibautstraat.

Vanwege de afstand tot genoemde voorzieningen zijn voor het projectgebied de bushalte op de Schalk Burgerstraat, metrostation Wibautstraat en metro- en NS-station Amsterdam Amstel het meest relevant. De afstand van het projectgebied tot deze openbaar vervoersvoorzieningen bedraagt minimaal 350 meter. Het projectgebied is daarmee redelijk bereikbaar per openbaar vervoer.

2.4 Waterstructuur

In de Transvaalbuurt is geen water aanwezig, met uitzondering van het water langs de Transvaalkade. Dit water, de Ringvaart, maakt deel uit van het boezemwatersysteem waarop de polder Watergraafsmeer afwatert.

3. Projectbeschrijving

3.1 Doelstelling en uitgangspunten

Het doel van het project is om een bijdrage te leveren aan het realiseren van de woonservicewijk Transvaalbuurt, zodat mensen met een beperking zolang mogelijk zelfstandig kunnen wonen (het beleid voor woonservicewijken wordt nader toegelicht in paragraaf 4.5). Dit wordt bereikt doordat nieuwe woningen worden gerealiseerd voor mensen met een beperking én door het inrichten van het gebouw Kraaipanschool 58-60 als servicepunt.

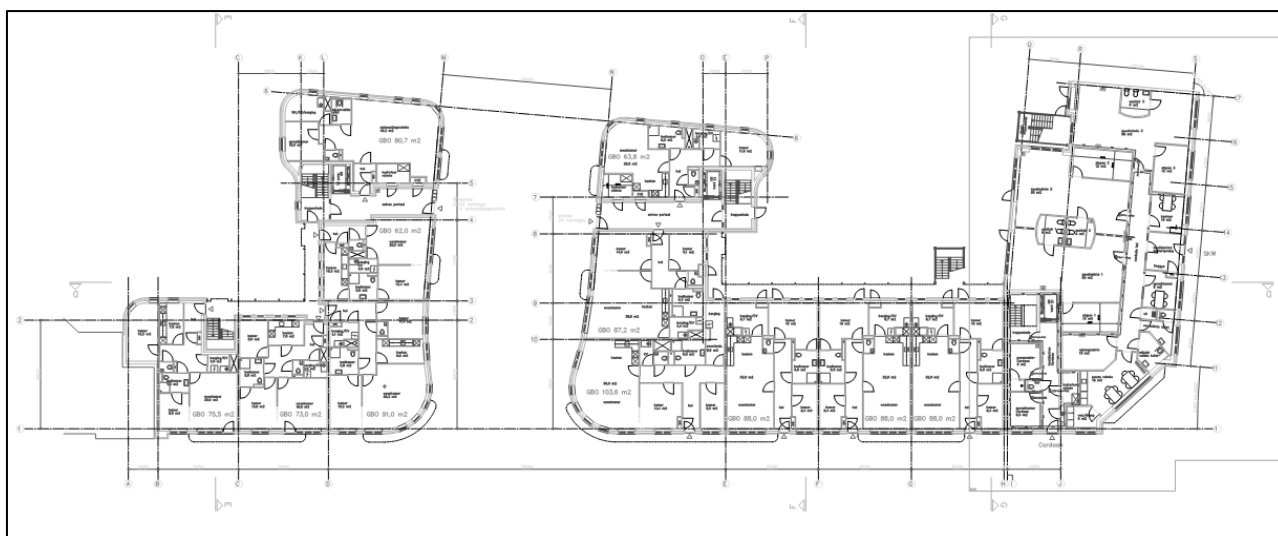
Het realiseren van woningen voor mensen met een beperking in bestaande bebouwing is meestal niet of erg moeilijk te realiseren. Bouwkundig is het vaak lastig om een lift en/of andere benodigde voorzieningen aan te brengen. Daarom is als onderdeel van het project een sloop-nieuwbouwplan voor Hofmeyrstraat 21 t/m 43 (oneven) en Transvaalkade 120 t/m 122 ontwikkeld. Uitgangspunt is dat de genoemde panden worden gesloopt zodat bij de doelstelling van het project passende nieuwbouw kan worden gerealiseerd.

3.2 Stedenbouwkundige beschrijving

Het stadsdeel heeft op 29 januari 2007 ingestemd met de sloop van de 48 woningen aan de Hofmeyrstraat 21 t/m 43 (oneven) en de Transvaalkade 120 t/m 122. Na de sloop zal op deze plek nieuwe bebouwing worden gerealiseerd.

3.2.1 Bebouwing

De nieuwe bebouwing zal daarbij in de huidige voorgevelrooilijn van de Hofmeyrstraat worden gebouwd. Ter hoogte van de huidige nummers 29 t/m 33 zal een opening in de straatwand worden gemaakt. Daarbij zullen haaks op de Hofmeyrstraat twee vleugels richting de Kraaipanschool worden gerealiseerd waarbij tussen deze twee vleugels een plein ontstaat. Het plein zal naast de twee vleugels worden begrensd door de Kraaipanschool en de Hofmeyrstraat. Door de opening in de straatwand en het realiseren van het plein tot aan de Kraaipanschool wordt de Kraaipanstraat in feite doorgetrokken naar de Hofmeyrstraat. De Kraaipanschool komt in de nieuwe situatie centraal te liggen en zal van twee kanten bereikbaar zijn, namelijk via de Kraaipanstraat en via de Hofmeyrstraat. Door het realiseren van een opening in de straatwand van de Hofmeyrstraat wordt gerefereerd aan de aansluiting van de Hofmeyrstraat en de Danie Theronstraat (aan de andere zijde van het Afrikanerplein).

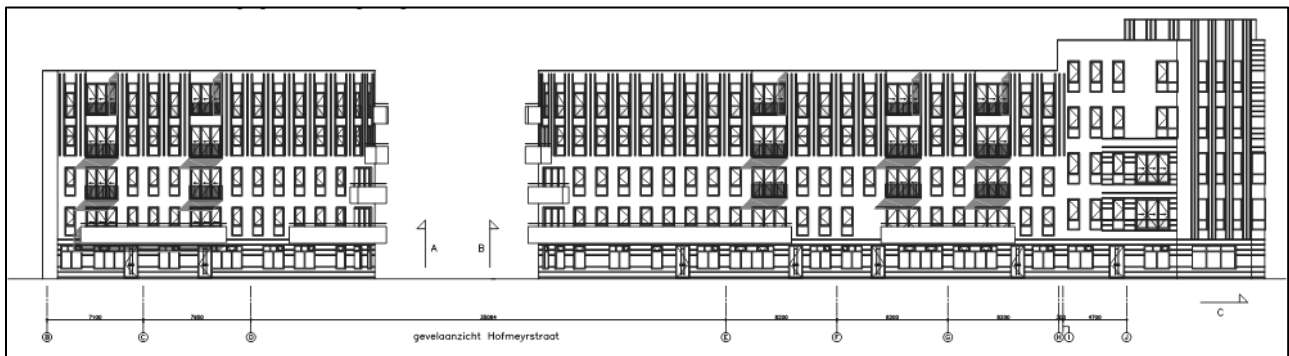


Afbeelding: situering nieuwe bebouwing Hofmeyrstraat-Transvaalkade (impressie)

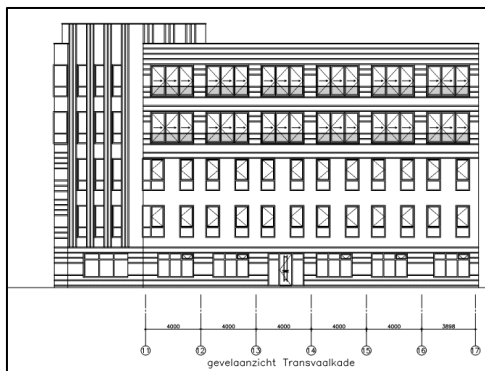
De nieuwe hoofdbebouwing krijgt een grondoppervlak van maximaal 1.620 m².

Door de opening in de straatwand ontstaan twee blokken. De beide blokken krijgen aan de Hofmeyrstraat een bouwhoogte van maximaal 16 meter. Daarmee wordt aangesloten op de bouwhoogte van de te slopen bebouwing en de bouwhoogte van de tegenovergelegen bebouwing. De bebouwing wordt, net als in de huidige situatie, voorzien van een plat dak.

Ter plaatse van de hoek Hofmeyrstraat-Transvaalkade wordt een hogere bouwhoogte toegepast door middel van een hoekaccent. De hoogte van dit accent bedraagt maximaal 20 meter. Het accentueren van de hoek sluit aan bij de situatie van de aan de overzijde gelegen bebouwing aan de Transvaalkade 130-132. Deze (bestaande) hoekbebouwing heeft een bouwhoogte van maximaal 18 meter.



Afbeelding: gevelaanzicht Hofmeyrstraat (impressie)



Afbeelding: gevelaanzicht Transvaalkade (impressie)

Naast een hogere bouwhoogte zal de hoek Hofmeyrstraat-Transvaalkade ook worden geaccentueerd doordat de hoek afgeschuind zal worden, net als in de huidige situatie en net als bij het tegenovergelegen blok ter plaatse van Transvaalkade 130-132 het geval is.

Het overige deel van het blok aan de Transvaalkade krijgt een bouwhoogte van maximaal 18 meter in verband met de grotere verdiepingshoogtes van de ter plaatse te realiseren groepswoningen (zie subparagraaf 3.2.2).

In de tuinen op het binnenterrein zullen bijgebouwen ten behoeve van de functies in de nieuwe bebouwing komen. Deze bijgebouwen hebben een gezamenlijk oppervlak van 250 m² en een maximale bouwhoogte van 3 meter.

Opgemerkt dient te worden dat deze hiervoor genoemde maximale bouwhoogten exclusief eventuele ondergeschikte delen van het gebouw zijn, zoals een schoorsteen of lifthuis.

3.2.2 Programma

In de twee blokken zullen 50 zorgwoningen worden gerealiseerd. Ook zal er een ontmoetingsruimte komen. In beide blokken komt een lift. Aan de achterzijde van de nieuwe bebouwing zullen galerijen worden gerealiseerd, welke samen met de liften de ontsluiting van de zorgwoningen vormen.

In het deel van het blok dat is gelegen aan de Transvaalkade komen groepswoningen, wat inhoudt dat de bewoners een eigen zit/slaapkamer met sanitair hebben maar een keuken en woonkamer delen. In totaal zullen er 4 groepswoningen komen.

Op de begane grond van het blok aan de Transvaalkade zal een niet-woonfunctie komen met een oppervlak van maximaal 400 m². Vooralsnog wordt gedacht aan een kinderopvang met buitenruimte (conform de daarvoor geldende normen). Een andere invulling van de begane grond (zoals bedrijven, dienstverlening of kantoren) is echter ook mogelijk.



Afbeelding: impressie gevelwand, gezien vanaf Hofmeyrstraat (impressie)

Het gebouw Kraaipanstraat 58-60 zal na renovatie als wijkservicepunt gaan fungeren. Op de begane grond van het gebouw komt een woonservicepunt van circa 625 m². Op het overige deel van de begane grond en op de bovengelegen verdiepingen zullen 10 wooneenheden komen.

3.2.3 Inrichting onbebouwde ruimte

Voor de openbare ruimte rond de Kraaipanschool is een schetsontwerp gereed. Het schetsontwerp gaat uit van een sober karakter voor de openbare ruimte. De openbare ruimte wordt grotendeels gevormd door het eerder genoemde plein ter hoogte van een deel van de bestaande bebouwing en bestaande tuinen.

De precieze inrichting van het binnenterrein alsmede de precieze inrichting van de openbare ruimte volgen in het kader van de omgevingsvergunning.

Er worden geen aanpassingen aan de waterstructuur en de groenstructuur voorzien.

3.3 Afwijkingen van het geldende bestemmingsplan

Het project Kraaipanschool en omgeving past op een aantal onderdelen niet binnen het geldende bestemmingsplan. Het gaat daarbij om het volgende:

- a. De toekomstige bebouwing aan de Hofmeyrstraat-Transvaalkade overschrijdt op enkele plekken de bestemmings- en bebouwingsgrens van de bestemming "Gestapelde woningen" (Ws).
- b. De bouwhoogte van de toekomstige bebouwing bedraagt 16 meter aan de Hofmeyrstraat, 20 meter op de hoek Hofmeyrstraat-Transvaalkade en 18 meter aan de Transvaalkade. De maximum bouwhoogte van 15 meter wordt daarmee overschreden.
- c. In de plint van de toekomstige bebouwing komt aan de Transvaalkade een ruimte met een brede bestemming voor bedrijven, kantoren en maatschappelijke functies. Dit gebruik is in strijd met het bestemmingsplan.
- d. Tussen de Hofmeyrstraat en het gebouw Kraaipanstraat 58-60 zal openbare ruimte in de vorm van een plein komen, zodat het gebouw Kraaipanstraat 58-60 ook bereikbaar is vanaf de Hofmeyrstraat. Het gebruik als openbare ruimte is niet toegestaan.
- e. Het gebouw Kraaipanstraat 58-60 zal deels worden gebruikt ten behoeve van wooneenheden. Het (gedeeltelijke) gebruik van Kraaipanstraat 58-60 voor wooneenheden is niet toegestaan.
- f. In de tuinen zullen bijgebouwen ten behoeve van de functies in de nieuwe bebouwing komen. Deze bijgebouwen hebben een gezamenlijk oppervlak van 250 m² en een maximale bouwhoogte van 3 meter. Het maximum bebouwingspercentage van 25% per perceel (met een maximum oppervlak van 15 m²) en de maximum bouwhoogte van 2,5 meter worden daarmee overschreden.

4. Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nota Ruimte

Per 27 februari 2006 is de Nota Ruimte van kracht. Door de nota tracht het kabinet bij te dragen aan een versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, de bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en de borging van de veiligheid.

Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Om een eenzijdige samenstelling van de bevolking te voorkomen, stimuleert het rijk meer variatie in het woningaanbod. Om de trek van midden- en hogere inkomens uit de stad te voorkomen zijn volgens de Nota Ruimte meer hoogstedelijke woonmilieus nodig. Tegelijk blijft stedelijke vernieuwing en herstructurering dringend nodig om de leefbaarheid te vergroten. Nieuwe bebouwing ten behoeve van de bundeling van verstedelijking en economische activiteiten dient grotendeels geconcentreerd tot stand te komen in bestaand bebouwd gebied. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt.

Het project past in het beleid zoals dat is verwoord in de Nota Ruimte aangezien er wordt voorzien in meer variatie in het woningaanbod en er zodoende wordt bijgedragen aan een hoogstedelijk woonmilieu.

4.1.2 Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid

Het rijk heeft de nationale ruimtelijke belangen geïdentificeerd in de Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid. De Realisatieparagraaf is toegevoegd aan de Nota Ruimte.

In de Realisatieparagraaf zijn onder meer de volgende nationaal ruimtelijke belangen aangegeven:

1. Ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de kracht en diversiteit van de economische kerngebieden en verbetering van de bereikbaarheid;
2. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten;
3. Borging van milieukwaliteit en externe veiligheid.

Ad 1: Het projectgebied is gelegen binnen het nationale stedelijke netwerk. Het projectbesluit maakt de ontwikkeling van nieuwe bebouwing mogelijk, welke bijdraagt aan de versterking van het stedelijk netwerk. Daarbij wordt tevens een (verdere) menging tussen wonen en werken mogelijk gemaakt.

Ad 2: Het projectbesluit draagt bij aan de bundeling van verstedelijking en nieuwe activiteiten. De nieuwe bebouwing kan beter en efficiënter worden benut en er wordt uitgegaan van functiemenging.

Ad 3: In het kader van het projectbesluit is rekening gehouden met de milieukwaliteit en externe veiligheid (zie hoofdstuk 6).

4.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (AMvB Ruimte)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, ook wel de AMvB Ruimte genoemd, heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. De AMvB is het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen van gemeenten, maar bijvoorbeeld ook projectbesluiten, moeten voldoen. Dat betekent dat de AMvB regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden en zich primair richt tot de gemeente.

Daarnaast kan de AMvB aan de gemeente opdragen om in de toelichting bij een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren.

De planning was dat de AMvB op 1 juli 2010 in werking zou treden. Dit is echter in verband met vervroegde verkiezingen door de Tweede Kamer controversieel verklaard, waardoor de inwerkingtreding is uitgesteld.

In de ontwerp AMvB zijn met betrekking tot projectbesluiten regels gesteld ten aanzien van onder meer recreatiewoningen en rijksbufferzones. Daarnaast is ter bevordering van de bundeling van bebouwing en een zorgvuldig gebruik van de ruimte bepaald dat bij provinciale verordening regels gesteld worden ten aanzien van de inhoud van of toelichting bij een projectbesluit die bewerkstelligen dat een projectbesluit alleen nieuwe bebouwing kan toestaan binnen het bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaand bebouwd gebied, of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten.

In het ontwerp AMvB zijn geen bepalingen opgenomen die betrekking hebben op het projectgebied. Wel zijn bepalingen opgenomen die opgenomen dienen te worden in de provinciale verordening. Korthedshalve wordt daarom verwezen naar paragraaf 4.2.

4.1.4 Structuurvisie Randstad 2040

Op 5 september 2008 heeft het kabinet de structuurvisie Randstad 2040 vastgesteld. Bij de structuurvisie gaat het om een integraal toekomstperspectief dat richting kan geven aan de integrale rijksinzet in de Randstad met oog voor de lange termijn op het gebied van onder meer wonen, werken, infrastructuur, water, natuur en landschap. De structuurvisie draagt niet alleen bij aan de ambitie een duurzame en concurrerende topregio te ontwikkelen, maar ook aan een 'mooi Nederland'. De lange termijnvisie en de richting die het kabinet (samen met de regio) kiest, focust op fysiek-ruimtelijke onderwerpen, maar beperkt zich niet tot de ruimtelijke ordening alleen. Niet-fysieke onderwerpen die in belangrijke mate bijdragen aan de nagestreefde duurzame en concurrerende Randstad worden geagendeerd in de visie. Het gaat dan bijvoorbeeld om bevordering van de sociale cohesie, vergroting van de arbeidsparticipatie, kennis en innovatie.

In het kader van de structuurvisie moeten strategische keuzes worden gemaakt met betrekking tot:

1. Klimaatbestendigheid van de laaggelegen delta;
2. Ruimtelijke investeringsstrategie;
3. Groenblauwe structuur als raamwerk voor verstedelijking;
4. Verstedelijkingsstrategie;
5. Bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling;
6. Ruimtelijk-economische typering en structuur;
7. Toekomst van Schiphol.

Het project past in het beleid zoals dat is verwoord in de Structuurvisie Randstad 2040 aangezien er wordt voorzien in meer variatie in het woningaanbod en er zodoende wordt bijgedragen aan duurzame en concurrerende topregio.

4.1.5 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet vervangt de voorheen geldende wetten voor het waterbeheer in Nederland:

- Wet op de waterhuishouding;
- Wet op de waterkering;
- Grondwaterwet;
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren;
- Wet verontreiniging zeewater;
- Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904);

- Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte');
- Waterstaatswet 1900;
- Waterbodemparaagraaf uit de Wet bodembescherming.

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op het wateraspect.

4.1.6 Kaderrichtlijn Water

De kaderrichtlijn heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

1. van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
2. de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
3. het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
4. de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Deze kaderrichtlijn moet onderdeel zijn van het gemeentelijk beleid en derhalve ook van het ruimtelijk beleid. In dit verband is het Nationaal Bestuursakkoord Water relevant, welk op 25 juni 2008 onder andere in verband met de implementatie van deze richtlijn is geactualiseerd. In dit akkoord zijn de inspanningen beschreven om de waterhuishouding tegen de achtergrond van de richtlijn en de nieuwe klimaatscenario's op orde te brengen en te houden.

4.1.7 Nationaal Waterplan

In december 2009 is het Nationaal Waterplan in werking getreden. Het Nationaal Waterplan zet het beleid uit de Vierde Nota versterkt voort. Het beleidsdoel is het realiseren of in stand houden van duurzame en klimaatbestendige watersystemen.

Bij de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen zullen de wateraspecten een zwaarder belang in de afweging moeten krijgen, dan onder het beleid van de Vierde Nota het geval is. Dit is noodzakelijk om op de korte en de lange termijn te kunnen blijven beschikken over duurzame en klimaatbestendige watersystemen.

4.1.8 Flora- en Faunawet

De Flora- en faunawet is op 1 april 2002 in werking getreden. Deze wet regelt de bescherming van planten- en diersoorten. In de Flora- en faunawet zijn EU-richtlijnen voor de bescherming van soorten opgenomen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn) en het internationale CITES-verdrag voor de handel in bedreigde diersoorten.

De Flora- en faunawet maakt verschil in soortenbescherming en gebiedsbescherming. Het stadsdeel Oost is niet gelegen in of nabij een gebied dat is aangewezen als Vogel- en/of Habitatrichtlijngebied en behoort niet tot de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. Van gebiedsbescherming is in het stadsdeel daarom geen sprake.

In het kader van het projectbesluit moet worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige beschermde soorten zoals de Flora- en faunawet die geeft. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden aangevraagd. Voorts moet bekeken worden of er effecten zijn op aangewezen gebieden zoals Vogel- en/of Habitatrictlijngebieden.

In hoofdstuk 6 zal nader worden ingegaan op de Flora- en faunawet.

4.1.9 (Rijks)monumentenbeleid

Het rijksmonumentenbeleid is verwoord in de Monumentenwet 1988. In de Monumentenwet 1988 is geregeld hoe monumenten aangewezen kunnen worden als beschermd monument. Nederland heeft momenteel circa 51.000 gebouwde rijksmonumenten. De wet heeft niet alleen betrekking op gebouwen en objecten, maar ook op stads- en dorpsgezichten, op archeologische monumenten en op het uitvoeren van archeologisch onderzoek. Er zijn circa 1.500 archeologische rijksmonumenten en 350 van rijkswege beschermde stads- en dorpsgezichten.

In 1992 ondertekende Nederland het 'Verdrag van Malta' van de Raad voor Europa. In het verdrag is de omgang met het Europees archeologisch erfgoed geregeld. Ook geeft de Monumentenwet 1988 voorschriften met betrekking tot het "wijzigen, verstoren, afbreken of verplaatsen" van een beschermd monument.

In of nabij het projectgebied zijn geen rijksmonumenten aanwezig. Ook is het projectgebied geen onderdeel van beschermd stads- en dorpsgezicht. De realisatie van de nieuwbouw heeft daarom geen invloed op rijksmonumenten of beschermd stads- en dorpsgezicht.

4.1.10 Archeologie

Zoals ook in 4.1.9 is aangegeven heeft Nederland het Verdrag van Malta getekend. Dit verdrag regelt:

- De bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem;
- De inpassing van erfgoed in de ruimtelijke ontwikkeling;
- De financiering van opgravingen: de veroorzaker betaalt.

De invoering van het verdrag in Nederland vond op 1 september 2007 plaats met het van kracht worden van de Wet archeologische monumentenzorg. Met deze nieuwe wet is een betere verankering gecreëerd met de ruimtelijke ordening. In een vroeg stadium moeten de aanwezige waarden in beeld worden gebracht zodat deze een plek kunnen krijgen in het proces.

In hoofdstuk 5 zal nader worden ingegaan op archeologie.

4.1.11 Luchtkwaliteit

De Eerste Kamer heeft op 9 oktober 2007 het wetsvoorstel voor de wijziging van de Wet milieubeheer goedgekeurd (Stb. 2007, 414). Hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer is hierbij ingrijpend veranderd. Omdat titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat de nieuwe titel 2 bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. De kern van de 'Wet luchtkwaliteit' bestaat uit de Europese luchtkwaliteitseisen. Verder bevat zij basisverplichtingen op grond van de richtlijnen. De wet voorziet in het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbinnen werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. De uitvoeringsregels behorend bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen die gelijktijdig met de 'Wet luchtkwaliteit' in werking zijn getreden.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Sinds het in werking treden van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate' gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit achterwege blijven.

In paragraaf 4.3.6 en hoofdstuk 6 zal nader worden ingegaan op luchtkwaliteit.

4.1.12 Externe veiligheid

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van de risico's bij de productie, de opslag, het transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Nieuwe vestiging van dergelijke activiteiten is van invloed op de omgeving doordat veiligheidsafstanden worden gesteld. Hierdoor is het van belang dat het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid op elkaar worden afgestemd.

De externe veiligheid wordt bepaald door de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in en rond het projectgebied. Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten, zoals woningen, moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft. Het vuurwerkbesluit (2002, herziening 2004) en het Besluit externe veiligheid (Bevi, 2004) stellen afstandseisen aan risicovolle bedrijfsactiviteiten. De circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 2004) adviseert bij transportroutes en buisleidingen met gevaarlijke stoffen veiligheidsafstanden aan te houden. Tenslotte heeft het voor buisleidingen relevante Besluit externe veiligheid buisleidingen als ontwerp ter inzage gelegd. Dit Besluit zal naar verwachting begin 2011 in werking treden.

In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Dit risico wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Met het groepsrisico wordt aangegeven hoe groot het aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Dit wordt weergegeven met een fN-curve (f is de kans en N het aantal slachtoffers).

In hoofdstuk 6 zal nader worden ingegaan op externe veiligheid.

4.1.13 Luchthavenindelingbesluit

Vanaf 2003 is de Wet Luchtvaart van kracht. Deze wet heeft betrekking op milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, te weten het Luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting vanwege het luchtverkeer rondom Schiphol. Het Luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het Luchthavenindelingbesluit van belang.

Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. De beperkingen hebben betrekking op:

- a. maximale bouwhoogten;
- b. vogelaantrekkende functies;

c. toegestane functies (zoals woningen).

Het projectgebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van maximale bouwhoogten. Ter plaatse van het project geldt op grond van het Luchthavenindelingbesluit een maximum bouwhoogte van 150 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). Bij uitvoering van het project blijven de bouwhoogten ruim onder de 150 meter.

Het projectgebied valt buiten de overige zones van het beperkingengebied.

4.2 *Provinciaal beleid*

4.2.1 Algemeen

De provincie heeft op 21 juni 2010 de structuurvisie en de provinciaal ruimtelijke verordening vastgesteld als vervanging van de twee streekplannen Noord-Holland Zuid en het Ontwikkelingsbeeld (streekplan) Noord-Holland Noord.

4.2.2 Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

In de Structuurvisie is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. In de ruimtelijke verordening is dit in regels vertaald. Het betreft regels omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen (en projectbesluiten) over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Onderwerpen zijn ondermeer volumineuze detailhandel op bedrijventerreinen, grootschalige (perifere) detailhandel, locaties voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen bestaand bebouwd gebied, het bouwen van woningen of bedrijventerrein in landelijk gebied, “groene ruimten” zoals nationale landschappen en Rijksbufferzones, “blauwe ruimten” zoals waterkeringen en energie (zoals de bouw van windmolens).

De Structuurvisie gaat onder meer in op klimaatbestendigheid, de ruimtelijke kwaliteit van cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad en duurzaam ruimtegebruik. Gelet op de totaalkaart van de Structuurvisie is het plangebied van dit bestemmingsplan aangewezen als “Metropolitaan stedelijk gebied en regionale kernen”. In een dergelijk gebied wordt beleidsmatig uitgegaan van innovatief ruimtegebruik, intensiveren, herstructureren, kwaliteitsverbetering en kennisintensieve en creatieve milieus. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is het projectgebied van dit projectbesluit aangewezen als “Bestaand Bebouwd Gebied”.

Geconcludeerd kan worden dat het in het projectbesluit beoogde in overeenstemming is met de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

4.3 *Gemeentelijk beleid*

4.3.1 Structuurvisie 2040

De Structuurvisie 2040 is op 17 februari 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

De Structuurvisie is ambitieus. Amsterdam is en blijft een belangrijke motor van de Nederlandse economie. ‘Amsterdam: economisch sterk en duurzaam’ is het motto van de structuurvisie. Een duurzaam, stedelijk leefmilieu, nu en in de toekomst, is een fundament voor emancipatie en ontplooiing, voor de economische ontwikkeling van de stad en voor het samen leven. Amsterdam wil ook, voor het welzijn en de welvaart van haar burgers, een vooraanstaande positie blijven innemen in de wereldeconomie. Bovendien is de toekomstbestendigheid van Amsterdam gebaat bij een intensieve zorg voor het leefmilieu. Uit wordt gegaan van het optimaliseren van het

gebruik van de schaarse grond en het overgaan op duurzame energiebronnen. De structuurvisie gaat over de ruimtelijke opgaven die deze ambities met zich meebrengen.

Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool gaat de nieuwe structuurvisie uit van de volgende (hoofd)beleidsdoeleinden:

- Intensiever gebruik bestaande stad, openhouden van landschap;
- Systeemsprong regionaal openbaar vervoer;
- Hoogwaardiger inrichting openbare ruimte;
- Investeren in recreatief gebruik groen en water;
- Amsterdam maakt zich op voor het postfossiele brandstoftijdperk;
- Olympische Spelen Amsterdam 2028.

Deze beleidsdoeleinden leiden tot ruimtelijke ingrepen. De kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam is daarbij als cruciaal voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool benoemd. Die leidt tot het toevoegen van 70.000 woningen aan de voorraad met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen (periode tot 2030). Er moeten niet alleen meer woningen bij, de stad moet er ook voor zorgen dat de juiste woningen op de juiste plek komen te staan.

Het locatiebeleid uit 2008 is opgenomen in de structuurvisie. Het locatiebeleid heeft als doel om de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te behouden. Dit wordt gedaan door de juiste functie op de juiste plek te situeren. Het doel van de juiste functie op de juiste plek is het optimaal benutten van de schaarse ruimte en het garanderen van een goede bereikbaarheid. Hierdoor wordt het niet-noodzakelijke autoverkeer beperkt.

Amsterdam kiest ervoor de stad beter bereikbaar te maken door parkeernormen voor kantoren en bedrijven te hanteren. Voor kantoren en bedrijven houdt dit een parkeernorm in van 1:125 m² bruto vloeroppervlak (op B-locaties als het onderhavige projectgebied). Voor overige niet-woon functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) kunnen de Amsterdamse parkeerkerncijfers als hulpmiddel worden gebruikt. Deze zijn gebaseerd op de CROW-cijfers. Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen in het locatiebeleid opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad kunnen zelf normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid. In paragraaf 5.3 is nader ingegaan op parkeren met betrekking tot het project.

Het onderhavige project leidt tot een kwalitatieve en (beperkte) kwantitatieve groei van het aantal woningen. Er wordt uitgegaan van behoud van de bestaande functies (wonen en maatschappelijk) waarbij de woningen als zorgwoning zullen worden gerealiseerd.

4.3.2 Instellingsbesluit Wibaut aan de Amstel

De gemeente en het stadsdeel hebben voor de zone rond de Wibautstraat en de Amstel een overkoepelende visie opgesteld. Het Instellingsbesluit is op 26 mei 2008 door de stadsdeelraad vastgesteld en op 25 juni 2008 door de gemeenteraad.

Deze visie vormt een stedenbouwkundig en programmatisch kader voor het projectgebied Wibaut aan de Amstel. De visie is vastgelegd door middel van een Instellingsbesluit en is nader uitgewerkt in het Strategieberaad (zie 4.3.3).

De ambitie voor het projectgebied is om een volwaardige zuidoostelijke entree van Amsterdam te creëren, met de Amstel als gemeenschappelijk adres voor de aanliggende gebieden. Het gebied dient te worden getransformeerd en opgewaardeerd, rekening houdend met bereikbaarheid en luchtkwaliteit. Een diversiteit aan werkfuncties levert een bijdrage aan de levendigheid. In geval van gebiedsontwikkeling wordt programmatisch daarom de voorkeur gegeven aan wonen,

onderwijs en kleinschalige, creatieve en ambachtelijke bedrijven en toerisme/horeca. Kleinschalige bedrijvigheid, dienstverlening, tijdelijke broedplaatsfuncties en structurele aanwezigheid van creatieve en ambachtelijke ondernemingen wordt gestimuleerd als aanvulling op bestaande werkfuncties.

Het projectgebied Wibaut aan de Amstel bestaat uit een aantal deelgebieden. De Transvaalbuurt is gelegen in deelgebied Oosteramstel. Per deelgebied zal een uitgewerkte visie worden opgesteld. Voor Oosteramstel is de inzet het behoud van de bestaande panden. Per situatie zal bekeken worden of er voldoende argumenten zijn om te komen tot sloop/nieuwbouw. Het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen voor heel Oosteramstel vindt plaats ten behoeve van bewoners en bezoekers. Het verwijderen van parkeergelegenheid op het maaiveld is gewenst om een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte te kunnen realiseren. De geformuleerde opgaven en ambities voor Wibaut aan de Amstel zullen worden opgenomen in een Plan voor de Openbare Ruimte.

Het project voldoet aan het Instellingsbesluit doordat er naast woningen ook ruimte is voor maatschappelijke voorzieningen. Doordat de meeste bewoners van de nieuwe bebouwing geen auto zullen hebben is er geen noodzaak om in het kader van dit project gebouwde parkeervoorzieningen te realiseren. Ten aanzien van de inzet om de bestaande panden te behouden geldt dat het realiseren van zorg- c.q. groepswohnungen in de bestaande bebouwing niet mogelijk is. Behoud is daarom niet wenselijk, zie ook het besluit van de stadsdeelraad van 29 januari 2007.

4.3.3 Strategiebesluit Wibaut aan de Amstel

Op 23 november 2009 heeft de deelraad van het (voormalige) stadsdeel Oost-Watergraafsmeer ingestemd met de Strategienota van Wibaut aan de Amstel, almede met de bijlagen Nota Ruimtelijke hoofdlijnen en het programma Milieu en Mobiliteit (zie paragraaf 4.3.5 en 4.3.6).

Een belangrijke doelstelling is het brengen van samenhang in de verschillende projecten. De samenhang is terug te vinden in de Strategienota. De nota bevat uitgangspunten en voorwaarden waaraan toekomstige plannen, projecten en programma's worden getoetst.

In het Strategiebesluit is onder meer aangegeven dat beslissingen over sloop of renovatie in de toekomst zorgvuldiger genomen zullen moeten worden dan in het verleden. De algemene regel in het historisch rijke stadsgebied is dat behoud van het bestaande de voorkeur heeft boven sloop en nieuwbouw. Sloop is alleen toegestaan als het niet anders kan, waarbij de waarderingskaart (zie paragraaf 2.1.3) belangrijke indicaties geeft. Voor gebouwen in de hoogste categorieën (paars en rood) wordt altijd gezocht naar mogelijkheden tot herstel, ook als dat tot hogere kosten leidt dan sloop en nieuwbouw. Bij de panden met een lagere waardering (oranje, geel en wit) is vervanging wel bespreekbaar, maar alleen als daardoor extra waarde zal ontstaan door bijvoorbeeld een betere invulling van de plint, bijzondere woningtypen of parkeervoorzieningen onder de grond. Het supervisieteam Wibaut aan de Amstel adviseert daarbij of sloop echt nodig is en bewaakt de kwaliteit van het stedenbouwkundig ontwerp.

In het Strategiebesluit is ook een bouwhoogtekaart opgenomen. De hoogte in het gebied is vrijwel overal 15 tot 20 meter (3 tot 5 lagen). Bij nieuwe gebouwen in de bestaande buurten zal altijd aansluiting worden gezocht bij deze hoogte. Ook worden gebouwen in een rechte en gesloten rooilijn geplaatst.

Het project Kraaipanschool is apart genoemd als kleine ontwikkeling binnen het gebied van Wibaut aan de Amstel.

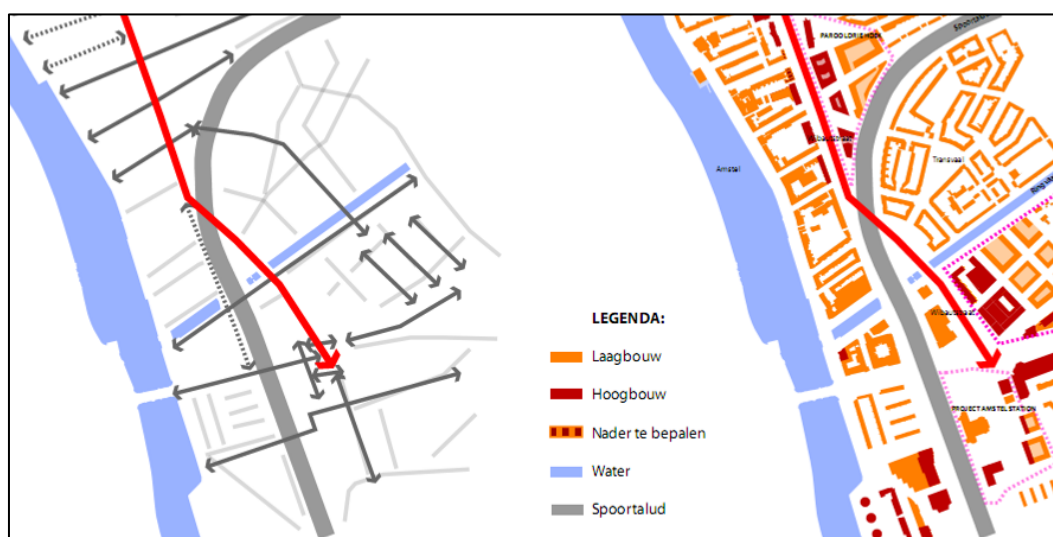
De sloop van de panden aan de Hofmeyrstraat en Transvaalkade past binnen het Strategiebesluit doordat de panden een lagere waardering (oranje) hebben en de nieuwbouw extra waarde heeft doordat bijzondere woningtypen worden gerealiseerd. Daarnaast voldoet het bouwplan aan de gestelde maximale bouwhoogte en wordt de bebouwing grotendeels in een rechte en gesloten

rooilijn gerealiseerd. Het supervisieteam heeft op 17 augustus 2009 goedkeuring verleend aan het bouwplan (zie ook paragraaf 5.1).

4.3.4 Nota Ruimtelijke hoofdlijnen Wibaut aan de Amstel

De Nota Ruimtelijke hoofdlijnen Wibaut aan de Amstel dient in de eerste plaats als toetsingskader voor nieuwe bebouwing aan de Wibautstraat tussen de Mauritskade en het spoorwegviaduct. Essentieel daarbij is de aandacht voor de twee verschillende richtingen: in de breedte de parken naar de Amstel en in de lengterichting de Wibautstraat. De Amstel en de grote stadsstraat zijn belangrijke routes naar de stad en de zijstraten zijn verbindingen voor de buurt. Gestreefd wordt naar een betekenisvolle balans tussen beide.

De dynamische geschiedenis van de Wibautstraat en omgeving heeft geleid tot een tamelijk diverse bebouwing waarin verschillende architectonische periodes herkenbaar zijn. Die historische gelaagdheid is een uitgangspunt voor de Ruimtelijke hoofdlijnen Wibaut aan de Amstel. Er zal geen poging tot egalisering ondernomen worden. Er zullen zelfs nog nieuwe elementen worden toegevoegd die in hun eigenheid een variatie opleveren die als rijkdom wordt gezien. Deze variatie biedt ongewone vrijheid in het architectonisch idioom. Stijldiscussies zijn in de context van de Wibautstraat overbodig. Elke architectonische stijl is goed, mits het een kwaliteitsvol ontwerp betreft dat iets toevoegt aan de omgeving.



Afbeelding:
mogelijk structuur
toekomstige
situatie

In de nota is de bebouwing ter plaatse van het projectgebied aangemerkt als laagbouw, oftewel de momenteel voorkomende bouwhoogte. De nieuwbouw voldoet hieraan doordat aangesloten wordt op de momenteel voorkomende bouwhoogte.

4.3.5 Programma Milieu en Mobiliteit

In het programma Milieu en Mobiliteit staan maatregelen voor leefbaarheid, duurzaamheid en luchtkwaliteit. De belangrijke speerpunten daarbij zijn Leefbaarheid, Gezondheid en Duurzaamheid. De verdichting mag niet ten koste gaan van een goede en gezonde leefomgeving.

Eén van de doelen is om de leefbaarheid te vergroten en de luchtkwaliteit te verbeteren door het terugdringen van het autogebruik ten gunste van fiets en OV, balans aanbrengen in vraag en aanbod van het aantal parkeerplekken en veiligstellen van de doorstroming van de Wibautstraat.

4.3.6 Amsterdams geluidbeleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld. Met het dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van hogere grenswaarden per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidsbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.

De essentie van het beleid is dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivering opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivering. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam.

Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

In paragraaf 6.1 is ingegaan op geluid in relatie tot dit project. Daaruit blijkt dat een hogere waarde dient te worden vastgesteld.

4.3.7 Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

Het doel van het Actieplan is het bieden van oplossingen ten aanzien van de bestaande knelpunten wat betreft luchtkwaliteit in Amsterdam. Het Actieplan bevat concrete maatregelen die erop gericht zijn om deze specifieke knelpunten aan te pakken. Daarnaast bevat het Actieplan ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad bewerkstelligd en wordt een positieve bijdrage geleverd voor alle bouwprojecten. Er wordt een omgeving gecreëerd waarbinnen de projecten een kans hebben om aan de normen te voldoen.

Het Actieplan heeft geen consequenties voor het project.

Amsterdam wil bij voorkeur niet dat er gevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt bij drukke wegen. Voor Amsterdam geldt conform hoofdstuk 6.3 van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam een richtlijn (richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam). Het uitgangspunt is dat bij ruimtelijke ontwikkelingen van nieuwe voorzieningen voor gevoelige groepen, de blootstelling van deze groepen aan luchtverontreinigende stoffen geminimaliseerd dient te worden. Dit kan bereikt worden door deze voorzieningen zo ver mogelijk van grote verkeersaders te realiseren of door middel van bijzondere afscherpende maatregelen. Concreet gaat het om de volgende randvoorwaarden:

- Binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg, en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, worden geen gevoelige bestemmingen geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding.
- Bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal worden binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing geprojecteerd. Bij stedelijke wegen is in veruit de meeste gevallen sprake van eerste lijnsbebouwing. Indien de geprojecteerde bebouwing verder weg ligt dan 50 meter van de rand van de weg geldt de richtlijn niet.

- Van de genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Toetsing door de GGD is dan verplicht.

Het projectgebied ligt in de nabijheid van een stedelijke weg met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal (zijnde de Wibautstraat). De afstand tot deze weg bedraagt echter meer dan 50 meter en de nieuwe bebouwing behoort niet tot de eerste lijnsbebouwing van de Wibautstraat. Voor het project gelden derhalve geen beperkingen ten aanzien van gevoelige bestemmingen.

Op het onderwerp luchtkwaliteit wordt verder ingegaan in hoofdstuk 6.

4.4 Hoogheemraadschap

4.4.1 Waterbeheerplan Amstel, Gooi en Vecht (AGV) 2010-2015

Het garanderen van voldoende waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen blijft een taak waaraan AGV de hoogste prioriteit geeft. AGV zal de primaire keringen daarbij op orde hebben. Daarnaast zal AGV de komende planperiode de inspanning opvoeren om de achterstand in de toetsing en reconstructie van de regionale keringen weg te werken. Afstemming met de omgeving is daarbij aan de orde.

Naast veiligheid zal AGV zich ook richten op onder mee de volgende zaken:

- Voldoende water: voor de wateropgave zet AGV in op twee sporen door enerzijds meer grootschalige waterbergingslocaties in te bouwen in ruimtelijke plannen van provincies en gemeenten en anderzijds de mogelijkheden te benutten om in de haarvaten van het systeem de bergingscapaciteit te vergroten.
- Schoon water: er zullen maatregelen worden getroffen om de ecologische en chemische kwaliteit van wateren te herstellen. De waterkwaliteit zal daarbij op een peil worden gebracht die de functie van het betreffende gebied optimaal ondersteunt. Daarbij gelden twee sporen, namelijk het bestrijden van verontreinigingsbronnen en daarnaast het veerkrachtiger maken van het watersysteem zodat het beter kan omgaan met verstoringen van de waterkwaliteit.
- Afvalwater: enkele rioolwaterzuiveringsinstallaties zullen de komende jaren worden gerenoveerd of nieuw worden gebouwd.
- Riolering: de inspanningen zullen zijn gericht op de laatste categorieën rechtstreeks lozende huishoudens aangesloten te krijgen op de riolering. Het scheiden van vuilwater van 'schone' afvalwaterstromen als regen- en grondwater zal worden bevorderd.

In hoofdstuk 6 is nader ingegaan op water. Daaruit blijkt dat het project geen nadelige gevolgen heeft voor de waterhuishouding.

4.5 Stadsdeelbeleid

4.5.1 Structuurschets Mozaïekstad Oost-Watergraafsmeer

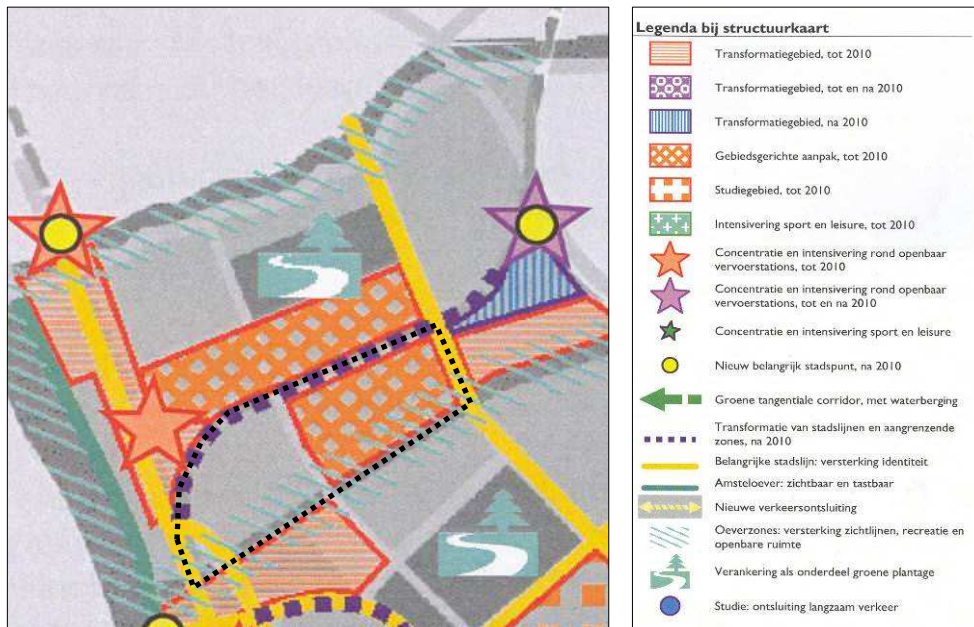
- Algemeen

Het (voormalige) stadsdeel Oost/Watergraafsmeer heeft op 28 januari 2002 de structuurschets "Mozaïekstad Oost/Watergraafsmeer" vastgesteld. De structuurschets geeft een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010.

In de komende periode wordt de Structuurvisie herzien/geactualiseerd. De uitgangspunten die momenteel gelden voor de Transvaalbuurt blijven grotendeels overeind. Op hoofdlijnen is een aantal aspecten, zoals wordt verwoord in de nieuwe structuurvisie, al uitgewerkt in de woonvisie,

de horecanota en in het woonserviceplan. Deze beleidsstukken zijn elders in deze paragraaf beschreven.

In de structuurschets zijn ruimtelijke pijlers beschreven, op grond waarvan hoofdkeuzen zijn geformuleerd. De hoofdkeuzes leiden tot ruimtebehoeften, welke in de navolgende tekst worden weergegeven.



Afbeelding: uitsnede plankkaart Structuurschets "Mozaïekstad Oost/Watergraafsmeer"

- Ruimtebehoeften

o Wonen

In de structuurschets is aangegeven dat aan de behoefte voor meer woningen tegemoet wordt gekomen door bestaande (woon)wijken te verdichten. Gezien de hoge dichtheid waarin de Transvaalbuurt is gebouwd, is deze buurt niet primair aangemerkt als te verdichten woongebied. Voor het gehele stadsdeel (en dus ook de Transvaalbuurt) wordt gestreefd naar een uitbreiding van het aanbod van woningen waarin ouderen zelfstandig kunnen wonen.

o Economische en maatschappelijke functies

Voor de Transvaalbuurt wordt gestreefd naar het behouden en versterken van bestaande economische functies. Nieuwe ruimte is gewenst voor starters, bedrijven die hun starterpositie ontgroeien en voor kunstenaarsateliers. De menging van functies kan worden vergroot worden door het wonen meer te combineren met kleinschalige bedrijvigheid, ateliers en kleinschalige voorzieningen. Ten aanzien van detailhandel wordt gestreefd om de huidige winkelconcentratiegebieden te handhaven.

Er is meer behoefte aan kinderopvang, buitenschoolse opvang, diensten en zorg. In het stadsdeel wordt gestreefd naar een multifunctioneel centrum per buurt. De multifunctionele centra bestaan uit een combinatie van maatschappelijke voorzieningen en welzijnsfuncties.

o Cultuur en recreatie

Het stadsdeel wil ruimte blijven bieden aan ateliers voor kunstenaars. Om de mogelijkheden voor recreatie in de directe woonomgeving voor de toekomst te behouden worden parken en groene scheggen in stand gehouden. Voor jongeren worden recreatiemogelijkheden in de woonomgeving gecreëerd.

De oevers langs de Ringvaart zijn aangemerkt als zone “die moet bijdragen aan recreatie”. Uitgangspunt is het handhaven van het openbare karakter van de oever en het handhaven en versterken van de bestaande zichtlijnen.

o Infrastructuur

Voor het wegnennet wordt uitgegaan van de huidige infrastructuur. Het doorgaand autoverkeer zal zoveel mogelijk over het net van hoofdwegen worden geleid (onder andere de Wibautstraat). Het overige netwerk is voornamelijk als 30 km/u zone ingericht. In de structuurschets is de ambitie weergegeven dat de netwerken voor langzaam verkeer (Hoofdnet fiets) zullen worden versterkt. Verdichting van de gebieden rond de stations zal de toegankelijkheid en benutting van het openbaar vervoer moeten stimuleren.

- Stedenbouwkundig toekomstkader

In de Structuurschets is het stedenbouwkundig toekomstkader geschetst aan de hand van de kwaliteitspijlers, de hoofdkeuzes tot 2010 en ruimtebehoeften. Het kader wordt gevormd door een aantal stedenbouwkundige hoofduitgangspunten, waaronder:

- In de gebieden in Oost (waaronder de Transvaalbuurt) wordt voortgebouwd op de bestaande stedenbouwkundige verkavelingsstructuur.
- Rond bestaande openbaar vervoerstations (zoals metrostation Wibautstraat) is een concentratie en intensivering van functies gewenst.

- Conclusie

Het project voldoet aan de Structuurschets Mozaïkstad doordat er wordt voortgebouwd op de bestaande stedenbouwkundige verkavelingsstructuur. Bovendien voorziet het project in een uitbreiding van het aanbod van woningen waarin mensen met een beperking zelfstandig kunnen wonen. Ook wordt er een wijkservicepunt gerealiseerd en biedt het project ruimte voor kinderopvang.

4.5.2 Stedelijk Vernieuwingsplan Transvaalbuurt

In januari 2007 heeft het stadsdeel het Stedelijke Vernieuwingsplan Transvaalbuurt, als actualisatie van het Buurtinvesteringsplan uit 1999, vastgesteld. Het hoofddoel van het plan is het creëren van een prettig woon- en werkklimaat met een gedifferentieerd aanbod van goed onderhouden woningen en openbare ruimte, betrokken bewoners en een veilige omgeving. In het kader van het Grote Steden Beleid is het plan gericht op drie pijlers: de economische pijler, de sociale pijler en de fysieke pijler. In het stedelijke vernieuwingsplan zijn voor een periode van vijf jaar (2004-2009) programma's en projecten opgesteld die gericht zijn op de aanpak en de verbetering van de genoemde drie pijlers. Verder zijn er in het vernieuwingsplan afspraken tussen stadsdeel en corporaties over de aanpak en verantwoordelijkheden vastgelegd.

Programma's gericht op de fysieke pijler hebben als doel:

- de verbetering van de kwaliteit en de differentiatie van het woningaanbod;
- de herinrichting en het beheer van de openbare ruimte.

Programma's gericht op de sociale pijler hebben als doel:

- het verbeteren van de leefbaarheid, waarbij de aanpak van de jongerenproblematiek in de buurt speciale aandacht krijgt;
- het stimuleren van de participatie van de bewoners;
- de integratie van de allochtone bevolking;
- het verbeteren van de scholing om het aantal schooluitvallers en schoolverlaters te verminderen,

Het project draagt bij aan het Stedelijk Vernieuwingsplan Transvaalbuurt doordat de kwaliteit en de differentiatie van het woningaanbod wordt verbeterd en de participatie van bewoners met een beperking wordt gestimuleerd.

4.5.3 Wijkactieplan "Trots op Transvaal"

Voor de Transvaalbuurt is het wijkactieplan "Trots op Transvaal" (d.d. oktober 2007) opgesteld. Het wijkactieplan is vastgesteld door het Dagelijks Bestuur. Het betreft een gezamenlijk actieplan van het stadsdeel, woningcorporaties en maatschappelijke organisaties. Samen met partners en bewoners wordt invulling gegeven aan het wijkactieplan, ook wordt er een uitvoeringsprogramma opgesteld.

Om de wijkeconomie een impuls te geven is in het wijkactieplan van oktober 2007 "Trots op Transvaal" aangegeven welke maatregelen genomen zullen worden en welke middelen daartoe nodig zijn. Het beleidskader waarbinnen dit plaats zal vinden wordt momenteel met de partners voorbereid. Gedacht wordt aan een "revitaliseringsplan wijkeconomie", waaronder de diverse deelprojecten geschaard worden.

Het project draagt bij aan de uitvoering van het Wijkactieplan doordat een menging tussen wonen en werken mogelijk is gemaakt.

4.5.4 Programmakkoord 2010-2014, Oost!

In het programmakkoord staat de politieke inzet tot 2014 beschreven. In het programmakkoord op hoofdlijnen staan drie uitgangspunten centraal: solidariteit, duurzaamheid en de burger centraal.

Eén van de genoemde speerpunten is de vernieuwing van het Sociaal Domein. Er wordt naar gestreefd dat bewoners in staat zijn zelfstandig en actief hun leven in Oost vorm te geven. Voor iedereen die dat (tijdelijk) niet helemaal op eigen kracht kan is er hulp en ondersteuning. Zelfredzaamheid wordt gestimuleerd. Voor wie dit al dan niet tijdelijk onmogelijk is, biedt het stadsdeel ondersteuning. Voor mensen die praktische hulp nodig hebben of een beperking hebben, stelt het stadsdeel zich faciliterend op.

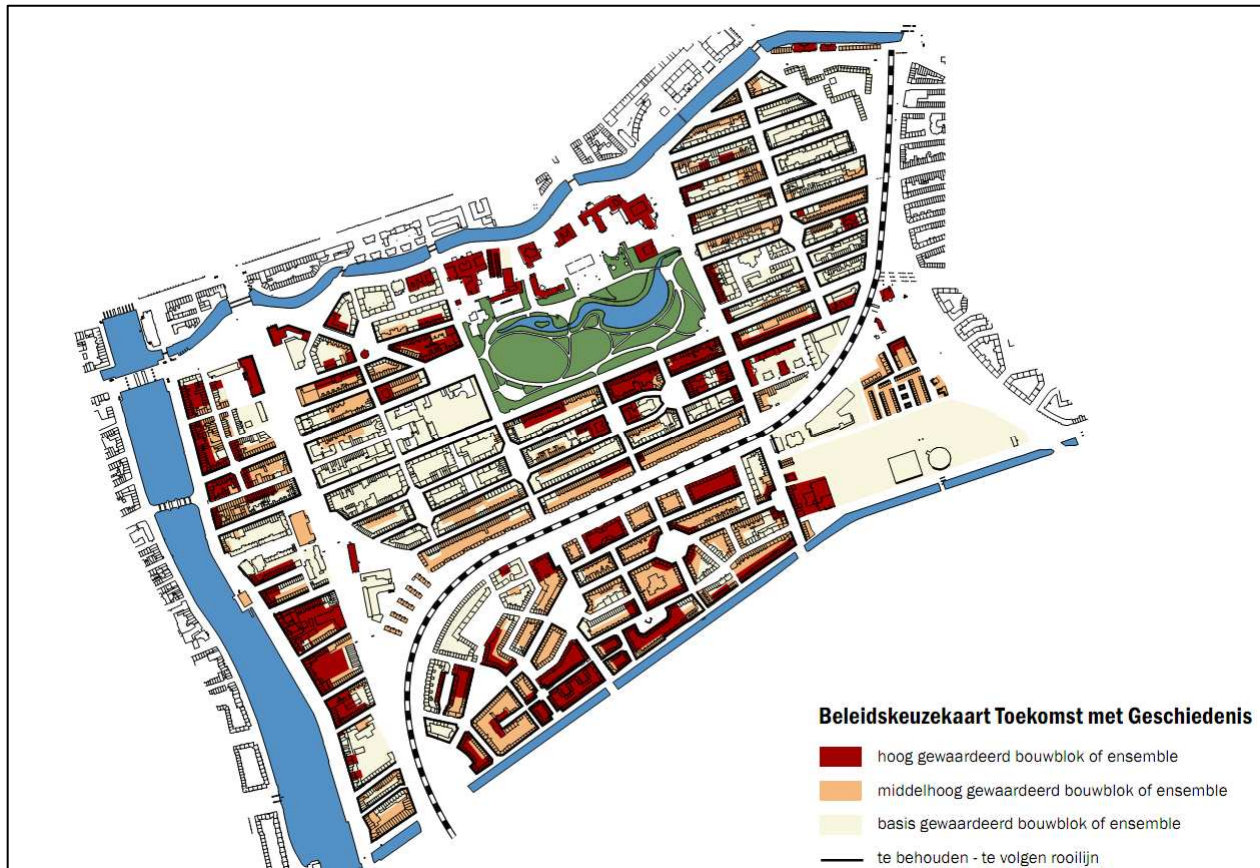
Het project draagt bij aan de uitvoering van het programmakkoord, doordat wordt bijgedragen aan de mogelijkheden voor mensen om langer zelfstandig te blijven wonen en bewerkstelligd wordt dat bewoners met lichamelijke, verstandelijke of psychiatrische beperking daardoor langer kunnen (blijven) participeren.

4.5.5 Nota Toekomst met Geschiedenis

De nota bevat een beschrijving van de beeldbepalende kwaliteiten van vier buurten in het deel van Oost dat is gelegen tussen de Singelgracht en de Ringvaart, waaronder de Transvaalbuurt. Het doel van de nota is de stadsdeelraad een handvat te bieden voor het nemen van de juiste besluiten wanneer voor delen van deze buurten over sloop, nieuwbouw, renovatie of herontwikkeling wordt gedacht. Aan de hand van de nota kunnen de beeldbepalende kenmerken en kwaliteiten al in een vroeg stadium van het planproces mee genomen worden bij de besluitvorming. Beeldbepalende kwaliteit wordt zo ook onderdeel van die besluitvorming. In de nota is aangegeven waarom, waar en op welke manier het stadsdeel de beeldbepalende kwaliteit wil behouden en versterken, en met welke instrumenten dat mogelijk kan worden gemaakt. Ook geeft de nota inzicht in de locaties waar herontwikkeling mogelijk is en behoud minder hoog op de agenda staat.

In de nota is rekening gehouden met de ordenkaart. De nota verschilt echter met de ordenkaart door het detailniveau. De ordenkaart geeft waarderingen op pandniveau, terwijl de nota een

minder gedetailleerd karakter heeft. De nota doet uitspraken over de beeldkwaliteit op straat- en bouwblokniveau. Zoals gezegd gaat de nota niet alleen in op het behoud van bepaalde delen, maar worden juist ook uitspraken gedaan over gebieden waar ontwikkelingspotentie is en onder welke voorwaarden dat mogelijk is.



Afbeelding: uitsnede beleidskeuzekaart

In de Transvaalbuurt ligt de nadruk op het handhaven en eventueel herstellen van de stedenbouwkundige structuur. Bepalend is het stratenpatroon, de daaraan gekoppelde pleinen en de ruimtelijke opbouw met grotendeels gesloten bouwblokken. De omgeving van de Kraaipanstraat is één van de delen uit de Berlaagertijd die nagenoeg intact is gebleven. Kenmerkend zijn de as met hoven en de beëindiging met een bijzonder gebouw. Bij herstel moet het onderscheid tussen bouwblokken met karakter 19^{de} eeuwse Ring (individueel, merendeels series, verticaal karakter) en Gordel '20-'40 (de gevelwand is het uitgangspunt van het ontwerp, meer horizontaal) herkenbaar blijven.

Veel panden in de Transvaalbuurt zijn behoudenswaardig. Dit sluit aan bij de beoordeling uit de ordenkaarten. Veel panden, complexen of blokken zijn in elk geval vanuit cultuurhistorisch perspectief behoudenswaardig. Stedenbouw en architectuur vallen hier soms samen.

Gelet op de beleidskeuzekaart is het gebouw van de Kraaipanschool een hoog gewaardeerd bouwblok. Voor dergelijke bebouwing is het streven om de oorspronkelijke stedenbouwkundige en architectonische karakteristieken volledig te behouden. De bebouwing aan de Hofmeyrstraat en de Transvaalkade is als bouwblok met een middelhoge waardering aangemerkt. Voor deze bebouwing is het streven om de oorspronkelijke architectonische karakteristieken te behouden en aan te sluiten bij de oorspronkelijke ruimtelijke opzet. De rooilijn van de bebouwing aan de Hofmeyrstraat en Transvaalkade is aangewezen als te behouden. Dat houdt in dat het samenspel van rooilijnen en goot- en nokhoogten behouden dan wel gereconstrueerd moet worden. Ontwerpprincipes uit het ruimtelijk systeem moeten gehandhaafd blijven.

In het onderhavige bouwplan is uitgegaan van behoud van de Kraaipanschool. Voor de bebouwing aan de Hofmeyrstraat en de Transvaalkade is wel uitgegaan van nieuwbouw maar de bestaande bouwhoogtes van de te slopen bebouwing, voorgevelrooilijnen en verdiepingshoogtes zijn grotendeels aangehouden (zie ook beschrijving paragraaf 5.1).

4.5.6 Ruimtelijke economische structuurvisie

Het (voormalige) stadsdeel Oost/Watergraafsmeer heeft op 5 juli 2004 de “Ruimtelijk Economische Structuurvisie” (RES) vastgesteld. In de RES is het beleid van het stadsdeel weergegeven ten aanzien van publieksgerichte voorzieningen (zoals detailhandel, horecabedrijven en vermaak) en overige bedrijvigheid.

De bestaande situatie is, naast sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen, een belangrijk aandachtspunt. De visie kan in de volgende drie kernpunten worden samengevat:

1. Behoud diversiteit aan vestigingsmilieus
2. Uitbouwen en kwalitatieve verbetering voorzieningenclusters en werkgebieden
3. Intensivering door menging van bij elkaar passende functies

De economische ontwikkelingskansen voor Oost-Watergraafsmeer liggen vooral in:

- het optimaliseren van het dagelijks en niet-dagelijks artikelenaanbod detailhandel in de vier winkelconcentratiegebieden Linnaeusstraat/Middenweg e.o., Dapperbuurt, Eerste Oosterparkstraat e.o. en Chr. Huygensplein
- het benutten van het unieke karakter van de winkellinten
- uitbreiden van facilitaire en winkelondersteunende horeca, hotelkamers en recreatieve voorzieningen
- behouden en intensiveren van grootschalige kantorenlocaties en bedrijventerreinen
- ontwikkelen van kleinschalige kantoren (25-150 m²) en bedrijfshuisvesting

De huidige diversiteit aan voorzieningenclusters en werkgebieden, plus de geplande maatregelen, maken het mogelijk om bovengenoemde ontwikkelingen in te passen zonder forse ingrepen te plegen in de bestaande ruimtelijk economische structuur in Oost-Watergraafsmeer. Door uitbouw en kwalitatieve verbetering van bestaande concentratiegebieden kunnen de ontwikkelingskansen worden benut en kan de gewenste diversiteit aan vestigingsmilieus worden behouden.

Functiemenging is alleen mogelijk tussen functies die passen binnen één vestigingsmilieu. De typering van de concentratiegebieden bepaalt de mogelijkheden voor functiemenging op die locatie.

In de RES is de gewenste ruimtelijk economische structuur weergegeven door middel van een aantal concentratiegebieden. Drie typen concentratiegebieden kunnen worden onderscheiden:

- specifiek werkgebied
- centrumgebied
- gemengd woon-werkgebied.

Voor de typering is gekeken naar bereikbaarheid, de afstand tot woningen, de omvang van de huidige werkgelegenheid en de belangrijkste sectoren in het gebied. Er is één concentratiegebied (gedeeltelijk) gelegen in de Transvaalbuurt. Het gaat om het centrumgebied Linnaeusstraat / Middenweg en het Polderweggebied. Daarnaast is het de wens om in buurten als de Transvaalbuurt kleinschalige werklocaties mogelijk te maken en horeca op enkele locaties mogelijk te maken:

- Kleinschalige werklocaties: de verspreid voorkomende economische functies zijn gelegen in clusters, in "strips" langs doorgaande wegen of solitair. Deze functies komen gemengd met wonen voor en zijn zeer belangrijk voor de werkgelegenheid. De functies moeten daarom gekoesterd en zo mogelijk uitgebouwd worden. Vanwege de menging met wonen zijn alleen activiteiten wenselijk die goed inpasbaar zijn in de woonomgeving doordat zij weinig tot geen overlast veroorzaken. Het gaat daarbij dus om functies met een beperkte personen- en goederenstroom, functies die niet leiden tot een hoge parkeerdruk en functies die relatief weinig milieuhinder veroorzaken. Omdat er in heel Amsterdam een groot tekort is aan kleinschalige bedrijfsruimte in onderstukken van woongebouwen, bedrijfsverzamelgebouwen, zelfstandige units en woonwerkeenheden is het beleid van het stadsdeel erop gericht om zorg te dragen voor een goed vestigings- en investeringsklimaat, het stimuleren van startende ondernemingen, het bevorderen van wijk- of buurtgebonden werkgelegenheid en het stimuleren van de realisatie van diverse soorten bedrijfsruimten (tussen de 25 m² en 150 m²).
- Horeca: voor wat betreft horeca worden hoofdzakelijk kansen gezien voor de uitbreiding van horeca welke een relatie heeft met andere publieksgerichte functies zoals detailhandel. In de concentratiegebieden is markttechnische ruimte voor uitbreiding van het aantal (ondersteunende) horecavestigingen.

Het project voorziet in een menging van wonen en voorzieningen (servicepunt en kinderopvang). Er wordt daarom op bescheiden schaal bijgedragen aan het realiseren van kleinschalige werklocaties.

4.5.7 Notitie economische functies Transvaalbuurt

In januari 2009 is een notitie opgesteld voor het versterken van de buurteconomie in de Transvaalbuurt. Buurteconomie is genoemd als één van de onderdelen van de Wijkaanpak.

In de notitie is voor verschillende gebieden aangegeven wat de gewenste ontwikkeling is. Het projectgebied van dit projectbesluit behoort niet tot het winkelconcentratiegebied of de buurtas. Delen van de bebouwing komen echter wel in aanmerking als hoekaccentueringen. Hierover is aangegeven dat binnen het woongebied van de Transvaalbuurt een aantal hoekpanden bijzonder geschikt is voor kleinschalige werklocaties. Deze functies worden gekoesterd en waar mogelijk wordt het aantal uitgebreid. De laatste is afhankelijk van de technische mogelijkheden en de uitstraling van het pand.

In het projectgebied zal op de hoek Hofmeyrstraat-Transvaalkade een bedrijfsruimte mogelijk worden gemaakt. Deze bedrijfsruimte is aan te merken als hoekaccentuering en draagt daarmee bij aan het versterken van de buurteconomie in de Transvaalbuurt.

4.5.8 Groenstructuurplan

Op 18 december 2000 is het groenstructuurplan vastgesteld. In dit groenstructuurplan wordt een wensbeeld voor de toekomstige groenstructuur gegeven en een aantal maatregelen om het wensbeeld te bereiken opgesomd.

Ten aanzien van de Ringvaart wordt gesteld dat er uitstekende mogelijkheden zijn om de recreatieve positie als groen/blauwe hoofdroute te verbeteren. Het streven is om de natuurwaarden van de Ringvaart op te waarderen door onder andere de aanleg van natuurvriendelijke oevers en het aanbrengen van landschappelijke eenheid in beplanting.

Het project bevindt zich in de nabijheid van de Ringvaart maar heeft verder geen gevolgen voor de groen/blauwe hoofdroute.

4.5.9 Fietsbeleid Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer en Actieplan 2009

Om het fietsgebruik te bevorderen zijn in het fietsbeleid “richtlijnen fietsparkeernormen” opgenomen voor oud- en nieuwbouw. Ook worden buurtstallingen bevorderd. Daarnaast is het de wens om te zorgen voor een goede bereikbaarheid per fiets door de fietsroutes te verbeteren en het fietsparkeren in de openbare ruimte te reguleren.

In het projectgebied wordt fietsparkeren voor bewoners inpandig dan wel op eigen terrein opgelost. Fietsparkeren voor bezoekers zal op eigen terrein plaatsvinden.

4.5.10 Milieubeleidsplan 2008-2010

Het Milieubeleidsplan 2008-2010 is vastgesteld in februari 2008. De twee speerpunten van het milieubeleid zijn lucht en klimaat. In het milieubeleid zijn de voorgenomen maatregelen ten aanzien van deze en andere aspecten (zoals water) beschreven.

Zoals is aangegeven in paragraaf 6.5 draagt het project in niet betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast wordt in het onderhavige bouwplan rekening gehouden met de toepassing van zoveel mogelijk duurzame materialen. In verband met de waterkwaliteit zal er in ieder geval geen koper of zink worden toegepast in de buitenschil of voor de hemelwaterafvoer.

4.5.11. Welstandsnota

Sinds 22 januari 2010 geldt de welstandsnota ‘De schoonheid van Amsterdam Digitaal’ als het toetsingskader voor de commissie welstand.

Voor vergunningplichtige nieuwe bouwwerken zijn in de welstandsnota algemene welstandscriteria opgenomen die aangeven aan welke redelijke eisen van welstand elk bouwwerk moet voldoen. Deze algemene welstandscriteria vormen het uitgangspunt voor de uitwerking van de gebiedsgerichte en objectgerichte welstandscriteria. Ook is er een sneltoets opgenomen voor een 'eenvoudige' welstandsbeoordeling van bepaalde categorieën licht-vergunningplichtige bouwwerken.

Om een overeenkomstige welstandsbeoordeling voor de gehele stad mogelijk te maken is Amsterdam verdeeld in vrij grote samenhangende gebieden: de zogenoemde ruimtelijke systemen. De Transvaalbuurt-West behoort tot “De Gordel 20-40”. Per ruimtelijk systeem zijn gebiedsgerichte criteria opgenomen. De meeste objecten (alle zelfstandige panden en bouwwerken) zijn gerelateerd aan hun context (het pand in zijn omgeving) en kunnen worden beoordeeld op basis van de gebiedsgerichte welstandscriteria. In sommige ruimtelijke systemen zijn de gebiedsgerichte criteria echter niet voldoende voor een goede welstandsbeoordeling en is een aanvulling op objectniveau nodig. Daarom zijn ook objectcriteria voor ruimtelijke systemen opgenomen. De objectgerichte welstandscriteria kunnen ofwel zelfstandig ofwel in combinatie met de gebiedsgerichte welstandscriteria worden gebruikt.

De nieuwe bebouwing in het project sluit aan op de omgeving doordat de bestaande bouwhoogtes van de te slopen bebouwing en omliggende bebouwing, voorgevelrooilijnen en verdiepingshoogtes grotendeels zijn aangehouden (zie ook beschrijving paragraaf 5.1).

Er is een voorlopig ontwerp van het bouwplan voorgelegd aan de supervisor voor Wibaut aan de Amstel (zie paragraaf 5.1). Het bouwplan is tevens in de Welstandscommissie behandeld. De Welstandscommissie heeft grotendeels positief geadviseerd. Alleen ten aanzien van het plan om de bergingen in aparte bijgebouwen op het binnenterrein te realiseren in plaats van in het hoofdgebouw heeft de Welstandscommissie niet positief gereageerd. Het welstandsadvies ten

aanzien van de bergingen zal niet door het stadsdeel worden overgenomen zodat het bouwplan uiteindelijk contrair vergund zal gaan worden.

4.5.12 Handboek inrichting openbare ruimte

Dit handboek bevat de visie van het stadsdeel op een kwalitatief goede openbare ruimte. Het handboek kent twee delen. Het visiedeel benoemt een viertal uitgangspunten voor kwaliteit van de openbare ruimte: Schoon, Heel, Veilig en Juist gebruik. Het voorwaardendeel werkt de visie uit met concrete voorschriften voor bestratingsmateriaal, maatvoering van wegprofielen en keuzes voor toe te passen straatmeubilair en groen.

Voor de Transvaalbuurt is onder meer gesteld dat gestreefd wordt naar extra verblijfsruimte door middel van een plein. Het project draagt hier aan bij door het creëren van extra verblijfsruimte rond de Kraaipanschool.

4.5.13 Woonvisie 2015

In september 2008 heeft het stadsdeel de Woonvisie 2015 vastgesteld. In deze visie is door het stadsdeel een aantal specifieke woondoelen benoemd die voor het stadsdeel prioriteit hebben. In de visie is onder meer de keuze gemaakt voor:

- mensen met een laag inkomen (primaire doelgroep en lage middeninkomens), in het bijzonder grote gezinnen;
- mensen die willen wonen met zorg;

Per buurt zijn strategieën bepaald waarbij vanuit wonen ingezet is op die buurten waar veranderingen nodig zijn (waaronder de Transvaalbuurt).

Ten aanzien van mensen die willen wonen met zorg wil het stadsdeel de mogelijkheden scheppen voor mensen om zo lang mogelijk zelfstandig te kunnen blijven wonen. Dat kan in een aangepaste of aanpasbare woning of in zorgwoningen, waarbij de woning idealiter in een woonservicewijk is gelegen. Middelen om langer in een woning te kunnen blijven wonen zullen waar mogelijk worden toegepast. Het gaat daarbij onder meer om woongebouwen en woningen die vanaf de openbare weg met rolstoel bezoekbaar zijn, woningen die zonder trap bereikbaar zijn (op begane grond of bereikbaar per lift), woningen die gebouwd zijn in één woonlaag, of in meerdere lagen waarbij woonkamer, keuken, badkamer, toilet en één slaapkamer op entreeniveau liggen, etc. Geconstateerd wordt dat zorgwoningen gemakkelijker te realiseren zijn bij nieuwbouw dan in de bestaande voorraad.

Voor de Transvaalbuurt is de strategie om te behouden, te versterken en te veranderen. Met behouden wordt het behouden van de kwaliteit en het karakter van het gebied bedoeld, waarbij hier en daar met kleine ingrepen wordt ingezet op behoud van het bestaande karakter en de kwaliteiten. Met versterken wordt bedoeld het benutten van de potentie van het gebied en kansen grijpen, door middel van het verbeteren, verkopen, of behouden van de bestaande voorraad. Met veranderen wordt bedoeld het aanpassen of transformeren van het bestaande karakter van het gebied door de bestaande voorraad te veranderen, te vervangen of te verkopen, stedelijke vernieuwing, herstructurering.

Een middel om deze strategie te realiseren is om in te blijven zetten op stedelijke vernieuwing en het ontwikkelen van de woonservicewijk. Onderdeel van de woonopgave daarbij is de differentiatie van de woningvoorraad, woningverbetering, toepassing van geluid- en warmte-isolatie en het realiseren van zorgwoningen.

Geconcludeerd kan worden dat het project voldoet aan de Woonvisie 2015 doordat er in de woonservicewijk zorgwoningen en een wijkservicepunt worden gerealiseerd.

4.5.14 Programma woonservicewijken 2008-2015

Het Programma Woonservicewijken 2008-2015 geeft aan hoe het stadsdeel de uitvoering van de ontwikkeling van de woonservicewijken in de komende jaren wil aanpakken. Het programma is gericht op de realisatie van zorgwoningen, een evenwichtige spreiding van welzijn- en zorgvoorzieningen en een toegankelijke woonomgeving zodat ouderen en kwetsbare groepen zelfstandig kunnen blijven wonen.

In een woonservicewijk moeten voldoende woningen zijn, die geschikt zijn (gemaakt) om zorg in te leveren. De Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling heeft in samenwerking met de Dienst Wonen en de Dienst Zorg en Samenleving de opgave aan deze zorgwoningen berekend voor de gehele stad. De woonopgave voor het stadsdeel tot 2015 bestaat uit 446 geclusterd zelfstandige woningen (waaronder wibo's en waarvan 269 met een zorgvraag), 89 geclusterde onzelfstandige woningen of groepswoningen en 16 rolstoelgeschikte woningen (rowo's).

Kern van de woonservicewijk Transvaalbuurt/Polderweggebied/Weesperzijdestrook Zuid/Don Boscobuurt/Eenhoorngebied is dat het servicepunt Kraaipanschool de kern zal gaan vormen van deze woonservicewijk aangezien in deze omgeving veel ouderen wonen en in de directe omgeving nieuwe zorgwoningen (wibo's) kunnen worden gerealiseerd.

Het project draagt bij aan de woonopgave tot 2015 doordat wordt voorzien in 50 zorgwoningen, 4 groepswoningen en 10 wooneenheden.

In het kader van de Wet op de Maatschappelijke Ondersteuning en het Plan van aanpak Maatschappelijke Opvang 2006 – 2010 is afgesproken dat het stadsdeel zelfstandig wonende bewoners met een psychiatrische beperking beter gaat ondersteunen zodat zij beter in staat zijn deel te nemen aan de samenleving en zelfstandig te wonen. De woonvoorziening in de Kraaipanschool past goed in dit beleid, in combinatie met het zorgaanbod en het activiteitenaanbod in het wijkservicepunt.

4.5.15 Wibokansenplan

Wibo's zijn levensloopbestendige Woningen In een Beschermde Omgeving. De zelfstandige (huur)woningen zijn geclusterd in kleinschalige complexen waar zorg en ondersteuning in het dagelijkse leven wordt geboden en een bijbehorende ontmoetingsruimte. De doelgroep bestaat uit ouderen vanaf 75 jaar.

In de stedelijke beleidsovereenkomst hebben gemeente, stadsdelen en corporaties afgesproken om het wibo-aanbod van 5.000 te laten toenemen tot 8.000 wibo's. In 2003 heeft het (voormalige) stadsdeel Oost-Watergraafsmere in samenwerking met de corporaties in het stadsdeel het Wibokansenplan opgesteld. Daarin is op basis van onderzoek aangegeven op welke locaties wibo's mogelijk zijn. Uit de inventarisatie bleek een toevoeging van 427 wibo's kansrijk. Daarmee kan het aanbod in het stadsdeel op 540 wibo's uitkomen en zou voldaan kunnen worden aan de behoefte in het stadsdeel voor de komende jaren (namelijk 534 wibo's op basis van 20% van de 75-plussers in 2010).

Het project draagt bij aan de opgave voor wibo's doordat wordt voorzien in 50 zorgwoningen, 4 groepswoningen en 10 wooneenheden.

5. Ruimtelijke onderbouwing

5.1 Stedenbouwkundige inpassing

Op 1 oktober 2007 zijn door de stadsdeelraad ontwerpcriteria voor de verbouwing van de Kraaipanschool en de nieuwbouw aan de Hofmeyrstraat en Transvaalkade vastgesteld. Ten aanzien van de verbouw van de Kraaipanschool is onder meer gesteld dat er geen waardevolle zichtlijnen dichtgezet mogen worden en ingrepen per architectonische eenheid gelijk zijn. Ten aanzien van de nieuwbouw is gesteld dat deze qua beeld en hoogte moet aansluiten bij de wand aan het Afrikanerplein en qua hoogte en beeld afgestemd wordt op tegenoverliggende bebouwing (gevelwand en hoek) aan Hofmeyrstraat 24-44 en Transvaalkade 130-132. De voor het projectbesluit relevante ontwerpcriteria zijn:

- de nieuwbouw is van gelijke hoogte als de tegenoverliggende gevelwand aan de Hofmeyrstraat;
- de nieuwbouw bestaat uit één architectonische eenheid die aansluit op het overblijvende deel (Hofmeyrstraat 19, Afrikanerplein) van de oorspronkelijke architectonische eenheid waarbij symmetrie een aandachtspunt is;
- de nieuwbouw respecteert de hoogtesprong aan de Transvaalkade (ter hoogte van nummer 118 begint de laagbouw);
- de nieuwbouw heeft een poort(je)/doorgang in de Hofmeyrstraat ter hoogte van de huidige poort;
- de nieuwbouw heeft een afgeschuinde/afgeronde hoek;
- de nieuwbouw heeft een bewoonde plint en pandsgewijze ontsluiting aan de straatzijde;
- de nieuwbouw voegt zich architectonisch in het "Gordel '20-'40" karakter met vlakke gevelwanden waarin de individuele woningen ondergeschikt zijn aan het gevelbeeld;
- gevelopeningen en ingangspartijen worden ingezet als ritmerende elementen in het gevelbeeld;
- de gevelopbouw gaat uit van: plint, middenstuk en dakbekroning;
- de zijgevel aan de Transvaalkade wordt bij de overgang naar de laagbouw behandeld als volwaardige gevel;
- galerijontsluiting aan de achterkant is toegestaan, mits uitwerking ervan in nauw overleg met het stadsdeel plaatsvindt.



Afbeelding: de huidige hoogtesprong aan de Transvaalkade (links) en de huidige poort(je)/doorgang in de Hofmeyrstraat (rechts)

Bij het ontwerp van de nieuwe bebouwing is rekening gehouden met de ontwerpcriteria en daarmee met de bestaande bebouwing in de omgeving. Zo wordt de bouwhoogte van de nieuwe bebouwing in de Hofmeyrstraat nagenoeg gelijk aan de bouwhoogte van de te slopen bebouwing

(momenteel 15 meter met plat dak) en krijgt het een gelijke hoogte als de tegenoverliggende gevelwand (Hofmeyrstraat 24-44).

De hoek Hofmeyrstraat-Transvaalkade zal, net als bij Transvaalkade 130-132, geaccentueerd worden door een extra laag en doordat de hoek afgeschuind zal worden. De extra laag bovenop de hoek wordt op de Transvaalkade opgevangen door het pand Transvaalkade 118. Dit pand heeft een goothoogte van 9 meter en een nokhoogte van 12 meter en vormt daarmee de overgang tussen de nieuwe bebouwing en de laagbouw naast nummer 118 (6 meter goothoogte en 9 meter nokhoogte).

Doordat er een opening in de straatwand van de Hofmeyrstraat gerealiseerd zal gaan worden en er een plein tot aan Kraaipanstraat 58-60 wordt gerealiseerd zal de Kraaipanstraat als het ware verlengd worden tot aan de Hofmeyrstraat. Bovendien wordt het gebouw van de Kraaipanschool meer zichtbaar en zal het gebouw daardoor een centrale plek gaan innemen. Op het plein aan de Hofmeyrstraat zal zitgelegenheid komen.

Het voorlopig ontwerp van het bouwplan is twee keer aan de supervisor van "Wibaut aan de Amstel" voorgelegd waarna het voorlopig ontwerp op 17 augustus 2009 is goedgekeurd. Het project is vervolgens met positief advies aan de welstandcommissie voorgelegd. De welstandscommissie heeft het positieve advies gevolgd.

Een groot deel van de nieuwe bebouwing zal geen tot nauwelijks gevolgen voor de privacy en bezonning van te handhaven panden in de omgeving hebben doordat dit deel van de nieuwe bebouwing in dezelfde voorgevelrooilijn als de bestaande bebouwing wordt gebouwd, de bouwgrens aan de achterzijde ten opzichte van de huidige situatie hoogstens met 1 tot 2 meter wordt overschreden en doordat wordt aangesloten op de bestaande bouwhoogte. Een deel van de nieuwe bebouwing zal echter wel dicht bij te handhaven panden komen dan in de bestaande situatie het geval is of hoger dan de bestaande bebouwing worden. Het gaat daarbij om het deel van de nieuwe bebouwing aan de Transvaalkade en het deel van de nieuwe bebouwing dat haaks op de Hofmeyrstraat wordt gerealiseerd (aan weerszijden van de openbare ruimte tussen de Hofmeyrstraat en de Kraaipanschool):

- De nieuwe bebouwing aan de Transvaalkade wordt ten opzichte van de te slopen bebouwing enkele meters hoger en 6 tot 8 meter dieper. Dit deel van de nieuwe bebouwing heeft naar verwachting voornamelijk invloed op de nieuwe bebouwing aan de Hofmeyrstraat en niet zozeer op de naastgelegen bestaande bebouwing aan de Transvaalkade 109-119. Dat komt door de ligging van het nieuwe gedeelte ten westen van de te handhaven bebouwing Transvaalkade 109-119. De verwachting is dan ook dat dit deel van de nieuwe bebouwing niet tot onaanvaardbare situaties ten aanzien van privacy en bezonning zal leiden.
- De nieuwe bebouwing haaks op de Hofmeyrstraat wordt op momenteel onbebouwde gronden van het binnenterrein gerealiseerd en komt daarmee dicht bij de te handhaven bebouwing te liggen (Hofmeyrstraat 19, Afrikanerplein 25-55 en Transvaalkade 109-119). De minimum afstand tussen bestaande bebouwing en nieuwe bebouwing bedraagt echter nog altijd minimaal 20 meter. Dit is gebruikelijk in de buurt en zou niet tot onaanvaardbare situaties ten aanzien van privacy en bezonning moeten leiden.

Om na te gaan of de hiervoor beschreven verwachtingen kloppen is in juni 2008 door architectenbureau Hoogeveen BV een bezonningsstudie verricht (zie bijlage). In deze studie is de schaduwwerking van de nieuwe bebouwing vergeleken met de schaduwwerking van de bestaande bebouwing. Dit is gedaan op verschillende tijdstippen in de maanden maart (representatief voor september), juni en december. Uit de studie blijkt dat de nieuwe bebouwing alleen in de ochtend van maart (en dus ook september) leidt tot extra schaduwwerking van de tuinen en de bebouwing van Hofmeyrstraat 19 en Afrikanerplein 53 en 55 (alsmede een klein deel van de tuinen en bebouwing van Afrikanerplein 51). Geconcludeerd kan worden dat deze beperkte toename aan

schaduwwerking in een stedelijk gebied niet onaanvaardbaar is. Zeker omdat er in de zomer geen sprake is van een toename van schaduw.

5.2 Verkeer

In paragraaf 2.3 is de bestaande verkeersstructuur beschreven. Het project leidt vooralsnog niet tot een aanpassing van deze verkeersstructuur.

Dat betekent dat de nieuwe bebouwing aan de Hofmeyrstraat en Transvaalkade via de in paragraaf 2.3 genoemde wegen te bereiken zal zijn. Het gebouw van de Kraaipanschool is door de opening in de straatwand straks zowel via de Kraaipanstraat als de Hofmeyrstraat te bereiken. Bestemmingsverkeer van en naar het projectgebied zal naar verwachting, net als in de huidige situatie, vooral via de Wibautstraat en de President Steynstraat rijden.

In de nieuwbouw aan de Hofmeyrstraat/Transvaalkade zullen 50 zorgwoningen, 4 groepswoningen en een bedrijfsruimte waar plaats is voor een kinderdagverblijf worden gerealiseerd. Deze zijn ter vervanging van de 48 woningen die gesloopt zullen gaan worden. In het gebouw van de Kraaipanschool zullen circa 10 wooneenheden en een woonservicepunt worden gerealiseerd. Deze zijn ter vervanging van een school.

Als er op de begane grond van het blok aan de Transvaalkade een kinderopvang wordt gerealiseerd, zal aan de verkeerscommissie worden voorgelegd of de rijrichting moet worden aangepast. Dit in verband met het veilig afzetten van kinderen die eventueel met de auto naar de kinderopvang worden gebracht. De eventuele aanpassing van de rijrichting zal plaatsvinden via een verkeersbesluit.

De toekomstige bewoners van de nieuwbouw zijn mensen met een beperking. Onder deze doelgroep is het autobezit aanzienlijk lager dan bij bijvoorbeeld de bestaande woningen. De verkeersbewegingen vanwege de toekomstige woningen zullen naar verwachting hoofdzakelijk afkomstig zijn van het bezoek en (verzorgend) personeel dat eventueel met de auto komt. Ook ouders die hun kinderen naar de (mogelijke) kinderopvang brengen komen eventueel met de auto. Bezoekers van het woonservicepunt zullen naar verwachting grotendeels lopend of met de fiets komen aangezien de bezoekers voornamelijk uit de directe omgeving komen. Daarnaast zal het autoverkeer van en naar de school in het gebouw Kraaipanstraat 58-60 wegvallen.

Voor het groepswonen geldt dat er maximaal 8 medewerkers van verzorgend personeel aanwezig zullen zijn. Voor de bedrijfsruimte aan de Transvaalkade wordt uitgegaan van kinderopvang. Het aantal full-time werkplekken in geval van een kinderopvang bedraagt naar verwachting 6. Voor de nieuwe functies in de Kraaipanschool wordt uitgegaan van maximaal 1 full-time werkplek¹. Het aantal werkplekken in het gehele projectgebied bedraagt daarmee circa 15².

Vanwege betaald parkeren is de verwachting dat de meeste werknemers niet met de auto zullen komen.

De verkeersbewegingen als gevolg van bezoek, (verzorgend) personeel en gebruikers van de bedrijfsruimte en het woonservicepunt zullen grotendeels worden gecompenseerd door het beperkte aantal verkeersbewegingen van bewoners van de woningen en het wegvallen van het autoverkeer van en naar de huidige Kraaipanschool. De verwachting is dat het aantal verkeersbewegingen hoogstens gelijk zal zijn aan de huidige situatie.

Ten aanzien van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de zorg- en groepswoningen en de kinderopvang geldt dat de verkeersbewegingen waarschijnlijk vooral 's ochtends en in de

¹ volgens opgave ontwikkelaar

² De maximale bezetting van de bedrijfsruimte vindt plaats als deze als kantoor zal worden gebruikt in plaats van kinderopvang, het aantal werknemers zal dan iets hoger zijn (13,3 in plaats van 6, uitgaande van 1 werknemer per 30 m²). In dat geval bedraagt het aantal werkplekken binnen het projectgebied 22,3

namiddag plaatsvinden in verband met het (verzorgend) personeel en het eventueel met de auto brengen en ophalen van kinderen bij de kinderopvang.

5.3 Parkeren

Bij een project dient te worden gekeken naar de gevolgen van het project voor parkeren. Dit wordt over het algemeen gedaan aan de hand van parkeerkengetallen dan wel parkeernormen. In de bouwverordening van de gemeente Amsterdam zijn geen parkeerkengetallen dan wel parkeernormen opgenomen. Wel heeft de gemeente in de nota Locatiebeleid Amsterdam 2008 (inmiddels opgenomen in de Structuurvisie, zie subparagraaf 4.3.1) parkeernormen opgenomen voor kantoren en bedrijven en voor de overige niet-woonfuncties parkeercentallen weergegeven. Deze parkeercentallen kennen een ondergrens en een bovengrens. De ondergrens is bepaald op 75% van de landelijke parkeerkengetallen volgens CROW en de bovengrens is daar gelijk aan. Amsterdam geeft daarmee aan actief op mobiliteit te willen sturen. Ten aanzien van woonfuncties geldt dat stadsdelen enige beleidsvrijheid hebben welke parkeernorm zij wensen te hanteren. In stadsdeel Oost worden de landelijke kentallen volgens CROW als uitgangspunt aangehouden.

Het project voorziet in 60 zorgwoningen (inclusief 10 wooneenheden), 4 groepswoningen, een bedrijfsruimte (hoogstwaarschijnlijk een kinderdagverblijf met 3 groepen en 2 leidsters per groep) en 625 m² wijkservicepunt. Gelet op het locatiebeleid gelden voor de groepswoningen, de bedrijfsruimte en het wijkservicepunt de volgende parkeernormen:

- 4 groepswoningen: 0,375 parkeerplaats per groepswoning, oftewel 1,5 parkeerplaatsen;
- kinderdagverblijf met 6 arbeidsplaatsen: 0,45 parkeerplaats per arbeidsplaats, oftewel 2,7 parkeerplaatsen;
- 625 m² wijkservicepunt: 0,75 parkeerplaats per 100 m², oftewel 4,7 parkeerplaatsen.

Dat komt neer op 8,9 parkeerplaatsen, exclusief de parkeerplaatsen die nodig zijn voor de 60 zorgwoningen. Voor zorgwoningen is in het locatiebeleid geen parkeernorm opgenomen. In de landelijke kengetallen volgens het CROW is uitgegaan van 0,3 parkeerplaats per zorgwoning.

Gelet op het locatiebeleid van de gemeente Amsterdam is het voor het stadsdeel Oost aanvaardbaar om te rekenen met 75% van het landelijke kengetal, oftewel 0,225 parkeerplaats per zorgwoning. Gelet op de situatie bij andere zorgwoningen in het stadsdeel is de verwachting dat de toekomstige bewoners van de zorgwoningen nauwelijks tot geen auto zullen rijden. Het stadsdeel vindt een parkeernorm van 0,2 parkeerplaatsen per zorgwoning daarom aanvaardbaar. Dat komt bij 60 zorgwoningen neer op 12 parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen volgens de parkeernorm bedraagt daarmee 20,9 parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen zal naar verwachting niet tot problemen leiden aangezien de huidige, te slopen woningen en de huidige school een parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen hebben (gelet op de afgegeven parkeervergunningen (12) en een bezoekersnorm van 0,15 parkeerplaats per woning (= 8) voor de 53 bestaande/gesloopte woningen).

Het project leidt gelet op het voorgaande tot een toename van de parkeerbehoefte met 1 parkeerplaats. Deze toename van één parkeerplaats zou gelet op de artikel 2.5.30 lid 4 van de Bouwverordening op eigen terrein moeten worden opgelost. In het project wordt niet voorzien in het realiseren van (gebouwde) parkeervoorzieningen op eigen terrein. Hier is fysiek gezien ook geen ruimte voor. In de omgeving is de parkeerdruk 83%, daarmee is voldoende ruimte om het verschil van deze ene parkeerplaats op te vangen in de openbare ruimte. Met het verstrekken van de bouwverordening wordt gelijktijdig afgeweken van het uitgangspunt uit de bouwverordening dat parkeren op eigen terrein moet worden opgelost.

Parkeren zal gelet op het voorgaande plaatsvinden in parkeervakken op straat, zoals ook in de huidige situatie het geval is..

Conform het stadsdeelbeleid zal fietsparkeren voor bewoners zoveel mogelijk inpandig dan wel op eigen terrein worden opgelost. Fietsparkeren voor bezoekers zal op eigen terrein of anders op straat plaatsvinden.

5.4 *Laden en lossen*

In de nieuwe situatie zal er een aantal functies komen die bevoorraad dienen te worden zoals het wijkservicepunt en de kinderopvang. Om de bevoorrading goed te laten verlopen zal er een laad- en losplaats komen in de Hofmeyrstraat. Deze laad- en losplaats gaat dan op bepaalde delen van de dag (overdag) ten koste van een parkeerplaats. Dit hoeft niet tot problemen in de parkeercapaciteit te leiden omdat er overdag voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is.

5.5 *Cultuurhistorie en archeologie*

5.5.1 *Cultuurhistorie*

Gelet op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland zijn en in en nabij het projectgebied geen cultuurhistorische elementen aanwezig waar in de planvorming rekening mee dient te worden gehouden.

Het gebouw Kraaipanstraat 58-60 is op de architectonische ordenkaart (zie 2.1.3) aangewezen als architectuurorde 2. Het gebouw zal gerenoveerd worden. Door het behoud van het gebouw wordt bijgedragen aan het behoud van architectonisch bijzondere bebouwing.

5.5.2 *Archeologie*

In paragraaf 4.1.10 is de wetgeving over archeologie beschreven. Gelet op deze wetgeving is het noodzakelijk om na te gaan of er archeologisch gezien bijzonderheden te verwachten zijn.

In november 2009 heeft Bureau Monumenten & Archeologie een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor de gehele Transvaalbuurt (zie bijlage). Aan de hand van een bodemkundige en historische inventarisatie is in het onderzoek een archeologische verwachtingskaart opgenomen voor de Transvaalbuurt. Daaruit blijkt dat er ter plaatse van de nieuwe bebouwing sprake is van een verstoring doordat bij de aanleg van de bebouwing in het eerste kwart van de 20^e eeuw het bodemarchief dermate verstoord is dat de kans op de aanwezigheid van archeologische waarden gering is. Voor de openbare ruimte in de Hofmeyrstraat en op de Transvaalkade geldt dat hier sporen kunnen voorkomen die verband houden met bewoning en landgebruik vanaf de 12^{de} eeuw. De materiële neerslag betreft erven, terpen, verkavelingspatronen en sloten uit de ontginningsperiode (12^{de}/13^{de} eeuw) tot en met de 20^{ste} eeuw. Dergelijke overblijfselen hebben een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag.

In het bureauonderzoek is op basis van de archeologische verwachtingszones en verstoringen een archeologische beleidskaart opgenomen. Uit deze beleidskaart blijkt dat er ter plaatse van het gehele projectgebied sprake is van een negatieve verwachting vanwege de hoge mate van verstoring en de lage verwachting. Het gehele projectgebied is daarom vrijgesteld van verdere archeologische maatregelen.

5.6 *Privaatrechtelijke aspecten*

Alle gronden van het projectgebied zijn of worden in erfpacht uitgegeven aan Ymere.

5.7 *Kabels en leidingen*

In het projectgebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig.

6. Milieukundige onderbouwing

6.1 Geluid

6.1.1 Verkeerslawaaï

De geluidszone voor 50 km/u wegen (2-baans) is volgens de Wet geluidhinder 200 meter. Het project ligt daardoor binnen de geluidszone van de President Steynstraat-Afrikanerplein-Krugerstraat en de Wibautstraat maar buiten de geluidszone van de Maritzstraat-Krugerplein-Schalk Burgerstraat. De overige wegen nabij het project zijn 30 km/u wegen. Dergelijke wegen hebben geen wettelijke geluidszone en kunnen daarom niet aan de Wet geluidhinder worden getoetst.

Conform de Wet geluidhinder is voor nieuwe geluidsgevoelige functies een akoestisch onderzoek verplicht wanneer deze binnen een geluidszone van een weg zijn geprojecteerd. Woningen worden aangemerkt als geluidsgevoelige functies. De voorkeurgrenswaarde voor nieuwe geluidsgevoelige functies bedraagt 48 dB. Indien de geluidsbelasting hoger is kan ontheffing worden verleend tot maximaal 63 dB.

De panden aan de Hofmeystraat en Transvaalkade worden in de huidige situatie gebruikt als woningen. Omdat er in de toekomstige situatie meer woningen/woonunits worden gerealiseerd dan in de huidige situatie het geval is en er sprake zal zijn van een andere fysieke situatie (hogere bouwhoogte en het realiseren van twee vleugels) worden de toekomstige woningen aangemerkt als nieuwe geluidsgevoelige functies. Daarnaast worden in het gebouw Kraaipanschool 58-60 wooneenheden gerealiseerd. Het gebouw is tot voor kort in gebruik geweest als school. Ook de woonunits zijn daarom te beschouwen als nieuwe geluidsgevoelige functies.

Gelet op het voorgaande is het noodzakelijk om ten behoeve van de panden in het project een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï uit te voeren.

In juni 2011 heeft onderzoeksbureau Cauberg-Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin ook is berekend wat de geluidsbelasting zal zijn als gevolg van wegverkeerslawaaï (referentie 20090164-31, zie bijlage). Uit deze berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op de Wibautstraat en de President Steynstraat (inclusief Afrikanerplein en Krugerstraat) op een aantal delen van de gevels leidt tot een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. De maximale geluidsbelasting bedraagt daarbij 53 dB als gevolg van wegverkeer op de Wibautstraat en 54 dB als gevolg van wegverkeer op de President Steynstraat. Deze maximaal berekende geluidsbelastingen zijn lager dan de maximale waarde waar ontheffing voor kan worden verleend (63 dB). Uit de berekeningen blijkt verder dat de bebouwing stille zijdes zal hebben. Een stille zijde is een gevel waarop de geluidsbelasting lager is dan de voorkeurgrenswaarde.

Omdat maatregelen om de geluidsbelasting op de gevel van de nieuwe bebouwing te verlagen tot minimaal de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting niet mogelijk zijn, niet reëel zijn of onvoldoende geluidsreductie opleveren zal een hogere grenswaarde worden vastgesteld voor het project. Tijdens de TAVGA-vergadering van de gemeente Amsterdam is hiermee ingestemd. Het akoestisch onderzoek dat tijdens de TAVGA-vergadering is ingebracht is inmiddels op een tweetal punten gewijzigd, conform het verzoek tijdens de TAVGA-vergadering. Het gaat daarbij om een vermelding in de tekst van akoestisch onderzoek dat bij de berekeningen rekening is gehouden met de voorzieningen die zijn getroffen aan de stalen spoorbrug en een tekstuele aanpassing van de beschreven cumulatierregel. Voor het overige is het akoestisch onderzoek niet gewijzigd ten opzichte van de versie die is behandeld tijdens de TAVGA-vergadering.

6.1.2 Spoorweglawaaai

De geluidszone van het gedeelte van de spoorweg tussen de stations Muiderpoort en Amstel bedraagt 400 meter. Het project ligt binnen deze geluidszone van de spoorweg.

Conform de Wet geluidhinder is voor nieuwe geluidsgevoelige functies een akoestisch onderzoek verplicht wanneer deze binnen een geluidszone van een spoorweg zijn geprojecteerd. Woningen worden aangemerkt als geluidsgevoelige functies. De voorkeurgrenswaarde voor nieuwe geluidsgevoelige functies bedraagt 55 dB (in geval van woningen). Indien de geluidsbelasting hoger is kan ontheffing worden verleend tot maximaal 68 dB.

Zoals ook is aangegeven onder het kopje wegverkeerslawaaai is er sprake van nieuwe geluidsgevoelige functies. Het is daardoor noodzakelijk om ten behoeve van de panden in het project een akoestisch onderzoek naar spoorwegverkeerslawaaai uit te voeren.

In juni 2011 heeft onderzoeksbureau Cauberg-Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin ook is berekend wat de geluidsbelasting zal zijn als gevolg van spoorweglawaaai (referentie 20090164-31, zie bijlage). Uit deze berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van het spoorwegverkeer op een aantal delen van de gevels leidt tot een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidswaarde. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt daarbij 58 dB als gevolg van spoorwegverkeer. Deze maximale geluidsbelasting is lager dan de maximale waarde waar ontheffing voor kan worden verleend (68 dB). Uit de berekeningen blijkt verder dat de woonfuncties een stille zijde zullen hebben. Dat is een gevel waarop de geluidsbelasting lager is dan de voorkeurgrenswaarde.

Omdat maatregelen om de geluidsbelasting op de gevel van de nieuwe bebouwing te verlagen tot minimaal de voorkeurgrenswaarde niet mogelijk zijn, niet reëel zijn of onvoldoende geluidsreductie opleveren zal een hogere grenswaarde worden vastgesteld voor het project. Tijdens de TAVGA-vergadering van de gemeente Amsterdam is hiermee ingestemd. Het akoestisch onderzoek dat tijdens de TAVGA-vergadering is ingebracht is inmiddels op een tweetal punten gewijzigd, conform het verzoek tijdens de TAVGA-vergadering. Het gaat daarbij om een vermelding in de tekst van akoestisch onderzoek dat bij de berekeningen rekening is gehouden met de voorzieningen die zijn getroffen aan de stalen spoorbrug en een tekstuele aanpassing van de beschreven cumulatieregel. Voor het overige is het akoestisch onderzoek niet gewijzigd ten opzichte van de versie die is behandeld tijdens de TAVGA-vergadering.

6.1.3 Industrielawaaai

Het project ligt buiten de invloedssfeer van gezoneerde bedrijfsterrinen met geluidsveroorzakende bedrijven. Akoestisch onderzoek naar industrielawaaai is daarom niet aan de orde.

6.1.4 Cumulatie

In het akoestisch onderzoek zoals beschreven in subparagraaf 6.1.1 en 6.1.2 is ook ingegaan op cumulatie (referentie 20090164-31, zie bijlage). Dit is aan de orde indien het project is gelegen binnen de zones van meerdere geluidsbronnen en er voor twee of meer geluidsbronnen hogere grenswaarden worden aangevraagd. In dat geval dient er onderzoek te worden gedaan naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen.

Gelet op het gemeentelijk geluidsbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidsbelasting als de gecumuleerde geluidsbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de te verlenen waarde.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er nergens sprake is van een gecumuleerde geluidsbelasting die 3 dB hoger is dan de hoogste van de te verlenen ontheffingswaarden. Er is ter plaatse van het projectgebied derhalve geen sprake van een onaanvaardbare geluidsbelasting.

6.1.5 Overig geluid

In de bedrijfsruimte aan de Transvaalkade komt mogelijk een kinderdagverblijf met buitenruimte. De buitenruimte wordt in dat geval op het binnenterrein gerealiseerd. Aangezien de mogelijkheden om in de openbare ruimte van de Transvaalbuurt een buitenspeelplaats te realiseren veelal beperkt zijn wordt het niet wenselijk geacht om de buitenspeelplaats van een kinderdagverblijf in de openbare ruimte te realiseren.

In het kader van de goede ruimtelijke ordening is nagegaan of de eventuele realisatie van het kinderdagverblijf met bijbehorende buitenruimte niet tot onaanvaardbare situaties leidt. Het bouwblok waarin het project wordt gerealiseerd kent momenteel al een grote mate van functiemenging aangezien er een school is gevestigd. Het gebruik als school zal worden beëindigd en in de plaats daarvan komt er mogelijk een kinderdagverblijf. Het aantal kinderen in het kinderdagverblijf zal lager zijn dan bij het gebruik als school en bovendien is het geluid van kinderen op een kinderdagverblijf over het algemeen minder dan het geluid van kinderen op een school.

In juni 2011 heeft onderzoeksbureau Cauberg-Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin is berekend wat de akoestische gevolgen zijn indien in de bedrijfsruimte een kinderdagverblijf wordt gerealiseerd (referentie 20100281-05, zie bijlage). Er is daarbij zowel gekeken naar de bestaande woningen in de directe omgeving en de nieuwe woningen die als gevolg van het project worden gerealiseerd. De geluidvermogens en geluidniveaus zijn berekend conform de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai", versie 1999. De relevante geluidbronnen zijn stemgeluiden van spelende kinderen op de speelplaats in de dagperiode. Daarbij wordt wel opgemerkt dat per 1 januari 2010 geluidniveaus door stemgeluiden van spelende kinderen van primair onderwijs en kinderverblijven uitgesloten zijn van toetsing aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit. Uit jurisprudentie blijkt echter dat in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing het stemgeluid van kinderen wel moet worden meegenomen omdat mogelijk hinder ervan kan worden ondervonden. In het akoestisch onderzoek is daarom gekeken naar stemgeluiden van spelende kinderen.

Door middel van geluidsberekeningen is aangetoond dat in de normale bedrijfssituatie ter plaatse van de omliggende woningen aan de geluidgrenswaarden van 50 dB(A) etmaalwaarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en 70 dB(A) etmaalwaarde voor het maximale geluidniveau zal worden voldaan (conform stap 2 uit de VNG-publicatie "bedrijven en milieuzonering"). In incidentele situaties (warme zomerdag waarbij de kinderen langer dan gemiddeld buiten zullen zijn) wordt niet ter plaatse van alle omliggende woningen aan de geluidgrenswaarde van 50 dB(A) voldaan (stap 2 uit de VNG-publicatie). Er treedt in de incidentele situatie een geluidbelasting van ten hoogste 52 dB(A) op. Aan stap 3 uit de VNG-publicatie (geluidgrenswaarden van 55 dB(A) etmaalwaarde) wordt in de incidentele situatie (warme zomerdag) echter wel op alle toetspunten voldaan. Het bevoegd gezag dient in dit geval te motiveren waarom het deze geluidbelasting als gevolg van het kinderdagverblijf in de concrete situatie acceptabel acht. Er kan in dit geval door het bevoegd gezag worden overwogen dat het een incidentele situatie betreft (warme zomerdag waarbij de kinderen langer dan gemiddeld buiten zijn) en dat slechts op één toetspunt niet aan de richtwaarden conform stap 2 van de VNG-publicatie wordt voldaan. De overschrijding van de richtwaarde bedraagt ten hoogste 2 dB(A). Daarbij wordt tevens nog opgemerkt dat er in de werkelijkheid mogelijk sprake is van een lagere geluidsbelasting aangezien in het akoestisch onderzoek geen rekening kon worden gehouden met de mogelijke afschermde werking van balkons. Bovendien zal de overschrijding van de richtwaarde plaatsvinden gedurende de dag en niet gedurende de avonden of weekenden. Ook

gedurende de zomervakantietijd (de periode dat de warme zomerdagen normaal gesproken aan de orde zullen zijn) zal het aantal aanwezige kinderen lager zijn en zal de geluidsbelasting naar verwachting dus ook lager zijn.

De gemiddelde geluidniveaus L_{Aeq} ter plaatse van omliggende woningen als gevolg van komende en vertrekkende auto's voor het brengen en ophalen van de kinderen is niet onderzocht. Dit verkeer over de Transvaalkade is niet als zodanig herkenbaar waardoor geluidsberekeningen niet aan de orde zijn.

6.2 Duurzaamheid

Bij de realisatie van het project wordt de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam in acht genomen.

6.3 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit wordt weergegeven met een FN-curve (f is de kans en N het aantal slachtoffers).

6.3.1 Inrichtingen

Artikel 8 en 12 van het Besluit externe veiligheid Inrichtingen (BEVI) schrijven voor dat bij een ruimtelijk besluit als een bestemmingsplan getoetst moet worden aan normen voor het plaatsgebonden- en het groepsrisico als gevolg van activiteiten bij risico-inrichtingen. In en nabij het projectgebied zijn geen inrichtingen die onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen vallen. Uitvoering van het project leidt ook niet tot de vestiging van een dergelijke inrichting. Volgens artikel 3 lid 2 van het BEVI is het BEVI daarom niet van toepassing op het ruimtelijk besluit en is onderzoek naar de externe veiligheid ten aanzien van inrichtingen derhalve niet noodzakelijk.

6.3.2 Transport

De spoorlijn Amsterdam CS- Duivendrecht is door het Rijk aangewezen als gevaarlijke stoffenroute. Het projectgebied ligt binnen de 200 meter brede invloedssfeer van het spoor.

Volgens de thans geldende circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" moet het PR en GR zowel voor de huidige als de toekomstige situatie berekend worden en moeten de resultaten van de berekening door het bevoegd gezag meegenomen worden in de besluitvorming. Op basis van de circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Wel kan de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico nog buiten deze 200 meter strekken.

In het kader van het project is in mei 2011 door Cauberg-Huygen een onderzoek externe veiligheid verricht (referentie 20100281-04, zie bijlage). Daarbij is gekeken naar het transport gevaarlijke stoffen per spoor in relatie tot het onderhavige project en toekomstige transportintensiteiten.

Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico, ook niet als gevolg van het project.

Ten aanzien van het groepsrisico geldt dat er gelet op de huidige vervoersgegevens geen overschrijding van de oriëntatiewaarde plaatsvindt (met of zonder project). De geprognosticeerde toekomstige toename in het vervoer zorgt wel voor een toename van het groepsrisico (zowel met als zonder project). In geval van zogenaamde bonte treinen (niet risicoarm transport) overschrijdt het groepsrisico de oriëntatiewaarde met een factor 7,6. Bij zogenaamde bloktreinen (risicoarm transport) is het groepsrisico lager dan de oriëntatiewaarde (factor 0,214). Vanwege de afstand tot het spoor heeft het project geen invloed op de berekende toename van het groepsrisico.

De veranderingen in het groepsrisico worden veroorzaakt door de veranderingen in de transportintensiteit. De aanname/prognose van de transportintensiteit en het hierdoor veroorzaakte groepsrisico zijn gebaseerd op het in voorbereiding zijnde Basisnet spoor. Inmiddels is het zo dat de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, IPO en VNG tijdens overleg met de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM op 8 juli 2010 op hoofdlijnen hebben ingestemd met het Rijksontwerp Basisnet Spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Rijksontwerp voor Basisnet Spoor:

- maakt alle nu verwachte toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk, soms via andere routes, en in veiliger treinsamenstelling;
- maakt alle nu verwachte toekomstige bebouwingsplannen langs het spoor mogelijk;
- vergt een beperkt aantal saneringen van kwetsbare objecten (woningen) en;
- doet de groepsrisico's langs het spoor sterk in omvang afnemen.

Het Basisnet spoor bevat voor elk spoortraject een risicoplafond voor gevaarlijke stoffen. Het Rijksontwerp voor Basisnet Spoor betekent eveneens dat uit kan worden gegaan van een veilige samenstelling van goederenwagons, dat wil zeggen bloktreinen (risicoarme treinen). Het onderzochte scenario van brandbaar gas in bonte treinen is in de toekomst daarmee niet meer aan de orde. Er zal ter plaatse van de Transvaalbuurt in de toekomst dus geen sprake zijn van een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Ondanks dat het projectbesluit zelf niet leidt tot een wijziging van het groepsrisico zal er ten behoeve van de vaststelling van het projectbesluit een verantwoordingsparagraaf worden opgesteld. In de verantwoordingsparagraaf zal aandacht worden besteed aan diverse veiligheidsaspecten zoals toegankelijkheid voor de hulpverlening, voorzieningen aan de gebouwen, blusvoorzieningen, alarmering en vluchtwegen voor de bewoners. De verantwoordingsparagraaf wordt opgesteld aan de hand van brandweeradvies. Hiertoe is het onderzoek externe veiligheid toegezonden aan de brandweer. Dit advies zal voor vaststelling van het plan worden verwerkt.

6.3.3 Gasleidingen

Het projectgebied is niet gelegen binnen het invloedsgebied van een buisleiding. Onderzoek is daarom niet aan de orde.

6.4 Fysieke veiligheid

Het aspect fysieke veiligheid beoogt het beschermen van mens, dier en milieu tegen (de gevolgen van) ongevallen en rampen. Ondanks de gerealiseerde veiligheidsmaatregelen en -voorzieningen blijft er een restrisico waarbinnen incidenten plaats kunnen vinden.

Om de effecten van een incident zoveel mogelijk te beperken, is het noodzakelijk dat hulpverleningsdiensten adequaat op kunnen treden en dat burgers zich in veiligheid kunnen brengen.

Enkele relevante onderdelen van fysieke veiligheid zijn:

1. kwetsbare bestemmingen met minder zelfredzame personen (zoals ziekenhuizen, zorginstellingen, kinderdagverblijven en basisscholen);
2. aanwezige risicobronnen;
3. bereikbaarheid;
4. bluswatervoorziening;
5. mogelijkheden om veiligheidsbewustzijn en zelfredzaamheid van burgers te vergroten.

Ad 1 (kwetsbare bestemmingen): kwetsbare bestemmingen zijn bestemmingen/functies waar de aanwezigen in de situatie van een ongeval minder zelfredzaam zijn. Minder zelfredzame personen zijn kinderen, ouderen, gehandicapten en zieken. De uitvoering van dit project leidt tot een toename van het aantal minder zelfredzame personen in verband met de voorgenomen zorgwoningen/groepswoningen. Ook komt er mogelijk een kinderdagverblijf in de bedrijfsruimte aan de Transvaalkade.

Ad 2 (aanwezige risicobronnen): in en nabij het projectgebied zijn, mede gelet op de provinciale risicokaart, geen risicobronnen aanwezig. Uitzondering is de spoorlijn tussen Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort. Over deze spoorlijn, welke op circa 140 meter afstand van de bebouwing is gelegen, worden gevaarlijke stoffen vervoerd (zie ook paragraaf 6.3).

Ad 3 (bereikbaarheid): de bereikbaarheid van branden en ongevallen heeft invloed op de effectiviteit van alarmdiensten en daarmee op de veiligheid van de burgers. Het uitgangspunt voor een goede bereikbaarheid is dat een gebied/object via minimaal twee ontsluitingswegen toegankelijk is. De Transvaalbuurt is van meerdere zijden te bereiken, namelijk aan de westzijde via de Wibautstraat-President Steynstraat, aan de noordzijde via de Maritzstraat, aan de zuidzijde via de Schalk Burgerstraat en aan de oostzijde via de Linnaeusstraat. Ook de gebouwen in het projectgebied zijn via meerdere zijden bereikbaar voor alarmdiensten.

In de Transvaalbuurt bevinden zich geen brandweerkazernes, politiebureaus of ziekenhuizen. Deze zijn echter wel in de direct omliggende buurten gevestigd:

- brandweerkazerne Victor aan Dapperstraat 325 (hemelsbreed op circa 1.250 meter ten oosten van het projectgebied);
- brandweerkazerne Willem aan de Ringdijk 98 (hemelsbreed op circa 350 meter ten westen van het projectgebied);
- politiebureau 's Gravesandeplein aan de Ruyschstraat 401 (hemelsbreed op circa 800 meter ten noorden van het projectgebied);
- politiebureau Linnaeusstraat aan de Linnaeusstraat 111 (hemelsbreed op circa 900 meter ten oosten van het projectgebied);
- OLVG-ziekenhuis aan Oosterpark 9 (hemelsbreed op circa 700 meter ten noorden van het projectgebied).

Geconcludeerd kan worden dat de bereikbaarheid van het projectgebied voor alarmdiensten uitstekend is.

Ad 4 (bluswatervoorziening): voor een optimale bluswatervoorziening wordt onderscheid gemaakt in primaire, secundaire en tertiaire bluswatervoorzieningen. Dit onderscheid is van belang omdat de eisen die aan de afstand, capaciteit en bereikbaarheid worden gesteld voor de diverse bluswatervoorzieningen verschillend zijn. De basiskenmerken van deze drie modellen zijn:

- De primaire bluswatervoorziening (brandkranen op het drinkwaterleidingnet);

- De secundaire bluswatervoorziening (open water met beperkte hoeveelheid of geboorde put);
- De tertiaire bluswatervoorziening vijvers en kanalen (onbeperkte hoeveelheid water).

	Bluswatervoorziening		
Parameters	Primair	Secundair	Tertiair
Capaciteit (in m ³ /uur)	60 of 30 (permanent)	90 (minimaal 4 uur)	240 (permanent)
Afstand tot object	40,00 meter	320,00 meter	2.500,00 meter
Bereikbaarheid door brandweervoertuig	Max. 15,00 meter	Max. 8,00 meter	Max. 50,00 meter

Tabel: eisen bluswatervoorziening

In de nabijheid van het projectgebied bevinden zich diverse brandkranen. Ook is er open water aanwezig in de vorm van de Ringvaart.

Ad 5 (vergroten veiligheidsbewustzijn en zelfredzaamheid van burgers): zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. Dit kan door schuilen en indien nog mogelijk vluchten uit het bedreigde gebied. Dit speelt onder andere wanneer er een risicovolle bron in de omgeving of in het plangebied is gevestigd. De ruimtelijke inrichting kan op verschillende manieren inspelen op de zelfredzaamheid.

De zelfredzaamheid kan worden vergroot door expliciete communicatie vooraf over risico's en hoe men in de nabijheid van het spoor moet handelen bij een incident met gevaarlijke stoffen zodat de aanwezigen in het effectgebied weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt. De zelfredzaamheid wordt tevens vergroot door zeker te stellen dat mensen die in het effectgebied verblijven snel worden gewaarschuwd bij een (dreigend) incident met gevaarlijke stoffen. Daarnaast geldt dat er in de vorm van de diverse wegen rondom het projectgebied voldoende vluchtwegen van een eventuele risicobron aanwezig zijn.

6.5 Luchtkwaliteit

Zoals ook in paragraaf 4.1.11 is aangegeven is in de Wet milieubeheer indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen moet worden onderzocht of het plan ertoe leidt dat grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden of, wanneer deze reeds worden overschreden, het plan leidt tot een verdere overschrijding.

In het kader van het project Wibaut aan de Amstel is een mer-beoordeling opgesteld. Het project Kraaipanschool en omgeving maakt geen onderdeel uit van deze mer-beoordeling zodat in deze ruimtelijke onderbouwing op luchtkwaliteit dient te worden ingegaan. Overigens is het opstellen van een mer-beoordeling niet noodzakelijk gebleken aangezien uit de uitkomsten van de diverse milieuonderzoeken blijkt dat er geen sprake is van nadelige effecten op het milieu.

Het effect van het plan op de luchtkwaliteit hangt direct samen met de potentiële verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Het voorliggende bouwplan leidt niet tot een verkeerstoename (zie ook paragraaf 5.2). Daarbij wordt, blijkens het rapport 'Berekeningen luchtkwaliteit Amsterdam 2008 (15 juli 2010)', op de omliggende wegen van het plangebied momenteel voldaan aan de toepasselijke grenswaarden van de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit zal de komende jaren door het treffen van diverse maatregelen (Actieplan luchtkwaliteit, zie paragraaf 4.3.7) daarnaast sowieso verder verbeteren. Daarnaast geldt dat een nieuwbouwprogramma van 1.500 woningen op één ontsluitingsweg op grond van de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) niet in

betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging en niet hoeft te worden getoetst aan de grenswaarden. Het programma dat op basis van het voorliggende bouwplan wordt mogelijk gemaakt is aanmerkelijk kleinschaliger dan de realisatie van 1.500 woningen. De ontwikkelingen die op basis van de omgevingsvergunning worden toegestaan zijn derhalve te kwalificeren als 'niet in betekenende mate'.

Dit blijkt ook uit toepassing van de zogenaamde NIBM-tool. Zoals in paragraaf 5.2 is aangegeven is de verwachting dat het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het project hoogstens gelijk zal zijn aan de huidige situatie (dus geen toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het project). Uit de NIBM-tool volgt dat er dan geen sprake zal zijn van een concentratietoename van luchtverontreinigende stoffen (zie bijlage).

Het voorgaande in ogenschouw nemende en gezien het toegestane programma binnen het projectgebied, kan gesteld worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het voorliggende project.

6.6 Bodem

Voor de realisatie van nieuwe bebouwing geldt dat er inzicht dient te zijn in de bodemkwaliteit. De bodem in het projectgebied dient daarom te worden getoetst aan de geldende streefwaarden³ en interventiewaarden⁴ die zijn opgenomen in de Circulaire streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering (d.d. 24 februari 2000, VROM). Er is daarbij sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging indien een interventiewaarde van een stof wordt overschreden.

In november 2009 heeft Cauberg-Huygen een milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd (referentie 20090244-05, zie bijlage). In het onderzoek is niet alleen gekeken naar de algemene kwaliteit maar ook naar de eventuele aanwezigheid van asbest. Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- In het onderzochte gebied is op twee plaatsen in de ondergrond sprake van verontreinigingen met zink. Het gaat daarbij om twee matige verontreinigingen in twee separate monsters. Geconcludeerd wordt dat deze matige verontreinigingen geen deel uitmaken van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Een nader onderzoek naar de ernst en de omvang van de verontreiniging wordt derhalve niet zinvol geacht.
- Voor het overige deel van de onderzochte grond geldt dat er ten hoogste sprake is van lichte verontreinigingen.
- In het onderzochte gebied is plaatselijk asbest in de verharde bovengrond aangetroffen. Het gaat om een gering gehalte. De hergebruikwaarde wordt niet overschreden.
- In het grondwater zijn ten hoogste lichte verontreinigingen aangetoond met de onderzochte parameters.

Gelet op het onderzoek is een sanering van de bodem niet aan de orde. Er is geen belemmering voor de voorgenomen herontwikkeling.

6.7 Waterhuishouding

6.7.1 Inleiding watertoets

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw" ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken

³ streefwaarden geven het milieukwaliteitsniveau aan van een "schone" bodem, die geschikt is voor alle mogelijke functies.

⁴ interventiewaarden bodemsanering geven het milieukwaliteitsniveau aan waarboven ernstige vermindering optreedt van de functionele eigenschappen van de bodem.

partijen de “watertoets” toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen.

De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en projectbesluiten, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit (ruimte voor water) en waterkwantiteit en veiligheid (overstroming).

Het project valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Binnen Amsterdam worden de taken van AGV voor wat betreft onder meer de zorg voor het oppervlaktewater en het grondwater waargenomen door Waternet.

Het projectgebied maakt onderdeel uit van de Amstelland-west boezem en is aangemerkt als “boezemland tevens stadskern”.

6.7.2 Materiaalkeuze

Voor de nieuwbouw worden géén materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitlogbare materialen als koper, zink of lood.

6.6.3 Waterberging

Het nieuwe gebouw leidt tot een toename van het bebouwingsoppervlak. In de huidige situatie is het oppervlak 1.165 m² terwijl het oppervlak na sloop-nieuwbouw maximaal 1.870 m² zal bedragen (inclusief vergunningsplichtige bijgebouwen). De totale toename van de verharding als gevolg van de nieuwe bebouwing bedraagt daarmee 705 m².

Het huidige verharde schoolplein zal grotendeels worden ingericht als tuin en daardoor onverhard worden. Het deel tussen de Hofmeyrstraat en Kraaipanstraat 58-60 zal wel verhard worden/blijven. Het huidige schoolplein heeft een oppervlak van circa 1.700 m² terwijl het deel tussen de Hofmeyrstraat en Kraaipanstraat 58-60 dat verhard zal worden/verhard zal blijven een oppervlak van circa 460 m² heeft (waarvan momenteel circa 115 m² onverhard is). Door deze herinrichting neemt het verharde oppervlak aan bestrating af met circa 1.240 m².

Bij een verhardingstoename van 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de keur (zie hierna) te worden gecompenseerd in de vorm van 10% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Omdat er sprake is van een forse afname van het verharde oppervlak, hoeft er in het kader van het project geen compensatie plaats te vinden.

6.7.4 Grondwater

Er worden geen kelders gerealiseerd. Het bouwplan heeft daarom geen gevolgen voor de grondwaterstromen in en nabij het projectgebied.

6.7.5 Drainage

Het is verboden om stedelijke functies te ontwateren door middel van drainage, met uitzondering van bouwactiviteiten met een maximum van twee jaar. Voor gebouwen is geen drainage nodig.

6.7.6 Riolering

De nieuwe bebouwing zal vooralsnog worden aangesloten op het huidige rioolstelsel. Een aansluiting op een gescheiden rioolstelsel is momenteel niet haalbaar.

Voor de aansluiting op de riolering zal tijdig een watervergunning voor een huisaansluiting moeten worden aangevraagd (minimaal 6 weken voor start bouwwerkzaamheden). Omdat er geen uitlogbare materialen worden toegepast is het mogelijk om het hemelwater af te koppelen van de riolering.

6.7.7 Waterkering

Het projectgebied is gelegen nabij de waterkering van de Ringvaart. Uit de informatie van Waternet blijkt dat het projectgebied buiten de zone van de waterkering is gelegen.

6.7.8 Keur waterbeheerder

Voor alle werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen is een watervergunning nodig van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. In de keur worden tevens verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meld- en meetplicht aangegeven. De watervergunning kan worden verleend door Waternet.

6.8 Flora en Fauna

In paragraaf 4.1.8 is nader ingegaan op de wetgeving ten aanzien van flora en fauna.

Het project voorziet in sloop-nieuwbouw. De nieuwe panden zullen binnen de bestaande rooilijnen worden gebouwd, met uitzondering van een deel van de vleugels tussen de Hofmeyrstraat en de Kraaipanschool.

Zoals in paragraaf 4.1.8 is aangegeven dient, gelet op de Flora- en faunawet, na te worden gegaan of het project negatieve effecten heeft op eventueel aanwezige beschermde soorten. In oktober 2009 is door AFO een natuurtoets verricht (referentie 01/201, zie bijlage) waarbij onder meer een veldonderzoek is uitgevoerd. Uit de natuurtoets blijkt het volgende:

- Het projectgebied is geen onderdeel van of gelegen bij een beschermd (natuur)gebied.
- In het projectgebied is geen beschermde flora aanwezig.
- Er is gedurende de broedtijd (half maart-half juli) een reële kans dat in het projectgebied broedende vogels aanwezig zijn. Gedurende het broedseizoen mogen er geen activiteiten plaatsvinden die broedende vogels verstoren. Van deze bepaling kan geen ontheffing worden verleend. Of een activiteit tot verstoring van broedvogels kan leiden is afhankelijk van de situatie en de betrokken vogelsoorten. Er kunnen diverse maatregelen getroffen worden om verstoring te voorkomen. Slopen en verwijderen van groen buiten het broedseizoen is één van de maatregelen, tenzij door een deskundige is vastgesteld dat er geen broedende vogels binnen een effectafstand aanwezig zijn.
- De Huismus en de Gierzwaluw broeden mogelijk in dakdelen van de bebouwing. Eventueel aanwezige nesten zijn jaarrond beschermd. Indien uit aanvullend onderzoek mocht blijken dat deze nesten aanwezig zijn dient de functionaliteit van het projectgebied voor deze soorten behouden te blijven. Dat kan betekenen dat, naast dat start sloop buiten het broedseizoen dient plaats te vinden, ook geschikte nestgelegenheid aanwezig dient zijn in de nieuwbouw.
- Het projectgebied maakt vrijwel zeker deel uit van foerageergebied van vleermuizen. De plannen leiden hoogstens tot een zeer geringe afname van het foerageergebied waardoor hoogstens een zeer gering negatief effect te verwachten is op het niveau van het individu. Er is ten aanzien van het foerageergebied geen ontheffing nodig.
- De woningen, school en bomen zijn potentieel geschikt als vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen. Indien uit aanvullend onderzoek mocht blijken dat in het projectgebied daadwerkelijk verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn is een ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk. Een ontheffing kan worden verkregen indien er mitigatie en eventueel compensatie kunnen worden toegepast. Start sloop van gebouwen en het

starten van rooien van bomen mag daarnaast alleen in het vroege voorjaar of het late najaar plaatsvinden aangezien dit voor vleermuizen de minst kwetsbare perioden zijn. Tevens gelden er aanvullende eisen ten aanzien van de wijze van slopen.

- De overige soorten betreffen algemene soorten. Hiervoor is reeds een algemene ontheffing van de Flora- en faunawet van kracht.

Naar aanleiding van de uitkomsten van de natuurtoets is in december 2010 door AFO een aanvullend onderzoek uitgevoerd (referentie 01/238, zie bijlage) waarbij geïnterviewd is of er inderdaad vleermuizen, gierzwaluwen en/of huismussen in het projectgebied aanwezig zijn. Uit het aanvullende onderzoek blijkt het volgende:

- Vleermuizen: het projectgebied en omgeving wordt als foerageergebied gebruikt door in ieder geval de Gewone dwergvleermuis en mogelijk ook de Laatvlieger. In het projectgebied zijn geen kraamkolonies en geen winterverblijven waargenomen. Wel zijn er twee zomerverblijfplaatsen van de Gewone dwergvleermuis in de te slopen woningen aanwezig en werd de binnentuin als paarterritorium gebruikt.
- Gierzwaluwen en Huismussen: deze vogels zijn niet waargenomen maar omdat het aanvullende onderzoek tegen het einde van het broedseizoen is uitgevoerd is niet uit te sluiten dat deze vogels wel in het projectgebied broeden. Op basis van het verspreidingspatroon broeden de Gierzwaluw en Huismus in de Transvaalbuurt. Omdat het dak van de Kraaipanschool bedekt is met pannen kan niet worden uitgesloten dat één of beide soorten hier zullen broeden. De ruimten onder de dakpannen kunnen, zeker als de dakpannen beschadigd zijn, als nestlocatie worden gebruikt.

In het aanvullende onderzoek is ook ingegaan op de consequenties met betrekking tot de Flora- en faunawet. Voor wat betreft het foerageergebied van vleermuizen wordt opgemerkt dat het projectgebied slechts een klein deel van het totale foerageergebied van de waargenomen vleermuizen bevat. Er treedt door de plannen mogelijk een (tijdelijke) vermindering van het oppervlakte foerageergebied op maar hiervoor is geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig, mede gelet op de aanwezigheid van vergelijkbaar geschikt foerageergebied in de directe omgeving.

Door de voorgenomen ontwikkeling verdwijnen drie vaste beschermde verblijfplaatsen van de Gewone dwergvleermuis. Voorkomen dient te worden dat de vleermuizen gedood of gewond raken door de sloop. Het verwijderen van de door vleermuizen gebruikte verblijfplaatsen dient daarom te gebeuren in geschikte perioden en volgens een aangepaste werkwijze. De periodes half oktober - november en maart - half april zijn geschikte periodes voor sloop. Naast het tijdens de sloop rekening houden met vleermuizen wordt ook aanbevolen om in de nieuwbouw ruimten op te nemen die geschikt zijn voor vleermuizen. Dit kan door op enkele locaties de spouwmuur toegankelijk te maken of door speciale ruimten voor vleermuizen op te nemen in de nieuwbouw. Indien deze maatregelen kunnen worden toegepast is geen ontheffing van Flora- en faunawet noodzakelijk.

Door het vervangen van de dakpannen en het daarmee mogelijk ontoegankelijk worden van nestlocaties kan het projectgebied zijn functionaliteit voor zowel de Gierzwaluw als de Huismus verliezen. In dat geval zou de Flora- en faunawet worden overtreden. Deze overtreding kan worden voorkomen door de slechte pannen te vervangen door speciale pannen met invliegopeningen. De vervanging dient daarbij buiten het broedseizoen van de beide vogelsoorten plaats te vinden (welke medio half maart tot en met juli plaatsvindt).

In het aanvullende onderzoek wordt geconcludeerd dat het project geen belemmeringen kent als gevolg van de Flora- en faunawet, mits aan de gestelde eisen wordt voldaan en (voorzorgs)maatregelen worden toegepast.

Bij de uitvoering van de sloop- en bouwwerkzaamheden zal rekening worden gehouden met flora en fauna. Concreet houdt dat in dat de gebouwen zullen worden gesloopt in de periode half

oktober - november dan wel de periode maart - half april en tijdens het broedseizoen zullen er geen verstorende werkzaamheden plaatsvinden. Tevens zullen er in de nieuwbouw geschikte ruimten voor vleermuizen worden opgenomen en zullen er bij de renovatie van de Kraaipanschool speciale dakpannen met invliegmogelijkheid worden toegepast.

In het kader van de realisatie van het project zal een aantal bomen worden gekapt. Het precieze aantal zal worden uitgewerkt in het kader van de omgevingsvergunning voor het kappen. Ten behoeve van de kapaanvraag zal er een bomenonderzoek worden uitgevoerd en een bomenbalans worden opgesteld.

7. Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt gerealiseerd in opdracht van Ymere. Voor de financiering van de bouw, het bouwrijp maken van het project en de aanpassingen in de openbare ruimte is Ymere verantwoordelijk.

De grond waarop het project wordt gerealiseerd is eigendom van de gemeente waarbij de grond in erfpacht is uitgegeven aan Ymere. De bestaande panden op de grond zijn in eigendom van Ymere. Voor het project zal een nieuwe erfpachtovereenkomst worden gesloten tussen gemeente Amsterdam en Ymere.

Door middel van een anterieure overeenkomst met Ymere wordt overeenstemming gezocht over het verhalen van de kosten voor realisatie van de aanpassingen in de openbare ruimte. Deze anterieure overeenkomst zal bevestigd zijn, vóórdat het projectbesluit definitief is. Hiermee is het niet nodig een exploitatieplan op te stellen zoals bedoeld in afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening (grondexploitatiewet). Tevens zal er een planschadeovereenkomst worden afgesloten. De financiering van het project is hiermee afdoende verzekerd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Maatschappelijk overleg

Ymere heeft in 2006 een woonwensenonderzoek en in 2007 een bewonersonderzoek laten uitvoeren onder de huurders van de Hofmeyrstraat en de Transvaalkade. Uit het bewonersonderzoek, waaraan 47 van de 48 huishoudens hebben meegedaan, is gebleken dat 91% van de huishoudens mee wil werken aan de plannen van Ymere. Twee huishoudens zouden graag willen terugkeren naar een woning in het zorgcomplex.

Op 8 november 2007 en 14 april 2008 zijn er twee informatieavonden gehouden, terwijl op 26 mei 2008 een workshop met enkele bewoners heeft plaatsgevonden.

Op 15 maart 2007 heeft er een overleg plaatsgevonden met een woongroep voor ouderen en op 19 oktober 2009 en 2 november 2010 heeft er overleg plaatsgevonden met enkele welzijnsorganisaties.

Daarnaast hebben belanghebbenden de mogelijkheid gehad om in te spreken bij de raadscommissievergaderingen van 15 januari 2007, 10 september 2007 en 12 januari 2009.

7.2.2 Overleg ex artikel 5.1.1 Bro

In het kader van het overleg ex artikel 5.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zijn de volgende instanties om schriftelijk advies gevraagd:

1. VROM-inspectie;
2. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
3. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie;
4. Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu en Bouwtoezicht;
5. Waternet;
6. Liander;
7. N.V. Nederlandse Gasunie;
8. KPN Telecom;
9. ProRail;
10. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
11. Gemeente Amsterdam, Dienst Binnenwater;
12. Gemeente Amsterdam, Dienst Economische zaken;
13. Gemeente Amsterdam, Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling;

14. Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer;
15. Gemeente Amsterdam, Dienst Wonen, Zorg en Samenleving;
16. Gemeente Amsterdam, GGD;
17. Gemeente Amsterdam, OGA;
18. Gemeente Amsterdam, PMB;
19. Gemeente Amsterdam, dienst Ruimtelijke Ordening;
20. Provincie Noord-Holland;
21. Kamer van Koophandel;
22. Stadsdeel Centrum;
23. Stadsdeel Zuid;
24. Gemeente Diemen.

Aan de overlegpartners is verzocht te reageren op het voorontwerp projectbesluit. De adressanten onder 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 17, 20 en 24 hebben gereageerd waarbij de adressanten onder 1, 6, 7, 17, 20 en 24 hebben aangegeven dat zij geen opmerkingen hebben. De reacties van de adressanten onder 3, 4, 5, 8 en 10 zijn in deze paragraaf weergegeven en beantwoord.

3. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie

3.1 Opmerking

Volgens de adressant zijn de aanwezige en/of te verwachten archeologische waarden in de concept ruimtelijke onderbouwing voldoende gewaarborgd.

Antwoord

Onder dankzegging voor de opmerking kan worden geconstateerd dat de opmerking niet leidt tot een aanpassing van de onderbouwing.

3.2 Opmerking

De adressant stelt voor om in paragraaf 4.5 (stadsdeelbeleid) ook in te gaan op de vastgestelde beleidsnota 'Toekomst met geschiedenis' aangezien deze nota expliciete richtlijnen bevat voor de omgang met cultuurhistorisch waardevolle bebouwing.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 4.5 aangevuld met een beschrijving van de nota 'Toekomst met geschiedenis'.

3.3 Opmerking

Ten aanzien van paragraaf 4.5.10 merkt de adressant op dat de Commissie van Welstand en Monumenten indertijd slechts ten dele positief over het bouwplan heeft geadviseerd. Na een positief advies in de fase van voorinformatie is tijdens het officiële traject van de bouwaanvraag gebleken dat de benodigde bergingen in aparte bijgebouwen op het binnenterrein zouden worden gerealiseerd in plaats van in het hoofdgebouw. De Commissie heeft hier bezwaar tegen maar het welstandsadvies is niet door het stadsdeel overgenomen zodat het bouwplan uiteindelijk contrair vergund zal gaan worden.

Antwoord

Paragraaf 4.5.10 is naar aanleiding van de opmerking van de adressant aangevuld.

3.4 Opmerking

De adressant vindt dat de bijgebouwen niet alleen in de regels van het projectbesluit moeten worden opgenomen maar ook op de plankaart moeten worden weergegeven.

Antwoord

De plankaart en de voorschriften zijn om juridische redenen inmiddels geen onderdeel meer van het projectbesluit.

4. Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu en Bouwtoezicht**4.1 Opmerking**

Volgens de adressant is het onderzoek externe veiligheid niet (geheel) correct uitgevoerd omdat er slechts rekening is gehouden met bebouwing aan de zuidkant van het spoor en niet met bebouwing aan de noordkant (o.a. Parooldriehoek). Er zou daardoor een te laag groepsrisico zijn berekend. Ook zou geen rekening zijn gehouden met risicoarm samengestelde treinen. De adressant heeft een tekstvoorstel opgenomen voor de ruimtelijke onderbouwing en ziet de verantwoordingsparagraaf te zijner tijd graag tegemoet.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant en het Basisnet spoor is het onderzoek externe veiligheid geactualiseerd.

4.2 Opmerking

Bij het toestaan van kinderdagverblijven vindt de adressant dat er naar plekken moet worden gezocht waar het toestaan van kinderopvang nog goede ruimtelijke ordening is en geen geluidsoverlast geeft. De adressant pleit om hierbij milieuregelgeving toe te passen waarbij een pieknorm van 70 dB (als gevolg van kinderstemmen) op de naastgelegen woningen een normaal uitgangspunt is. Als vuistregel zou hierbij een afstand van 50 meter tussen de speelplaats en de gevels van woningen kunnen worden gehanteerd of zou het speelterrein niet gevestigd moeten worden op een omsloten binnenterrein.

Antwoord

Er is binnen het stadsdeel en ook de Transvaalbuurt behoefte aan kinderopvang. Indien de door de adressant genoemde vuistregel van een minimale afstand van 50 meter tussen de speelplaats en de gevels van woningen wordt gehanteerd zou er geen enkele bij een kinderopvang behorende speelplaats op het binnenterrein kunnen worden gerealiseerd. Aangezien de mogelijkheden om in de openbare ruimte van de Transvaalbuurt een buitenspeelplaats ten behoeve van een kinderdagverblijf te realiseren veelal beperkt zijn wordt het stellen van die eis niet wenselijk geacht. Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is er in het kader van een goede ruimtelijke ordening een akoestisch onderzoek verricht naar de vestiging van een kinderdagverblijf (zie subparagraaf 6.1.5).

4.3 Opmerking

Ten aanzien van het akoestische onderzoek merkt de adressant op dat in het onderzoek is uitgegaan van een stalen brug. Volgens de adressant betreft het inderdaad een stalen brug maar zijn er ook voorzieningen aan de brug getroffen. Het is de adressant niet duidelijk of deze voorzieningen in de rapportage zijn meegenomen. De definitie van de cumulatieregel uit het Amsterdamse geluidsbeleid zou in ieder geval niet goed zijn aangehaald. De regel luidt dat de gecumuleerde geluidsbelasting niet hoger dan 3 dB ten opzichte van de hoogste waarde mag zijn (in plaats van de maximale waarde zoals vermeld in de rapportage). De adressant leest niet terug of ten aanzien van cumulatie wordt voldaan aan het geluidbeleid.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is het akoestisch onderzoek geactualiseerd.

4.4 Opmerking

De adressant constateert dat een hoekwoning van bouwblok A een stille zijde aan de geluidsbelaste zijde zal krijgen. Uit het akoestisch onderzoek zou niet blijken in hoeverre er door de hoeken sprake is van geluidsluwe zijde. De adressant is benieuwd of er een indeling mogelijk is waardoor de hoekwoning meer grenst aan de stille achterzijde. De adressant heeft een vergelijkbare vraag voor de groepswoningen in blok B. Deze woningen hebben geen aansluiting op een stille zijde. De adressant vraagt of een indeling mogelijk is waardoor deze woningen alsnog een geluidsluwe zijde krijgen. Indien dit niet mogelijk zou blijken zou aan het TAVGA voor kunnen worden gelegd of eventueel van de eis van een stille zijde kan worden afgezien.

Antwoord

Op 24 februari 2010 is het akoestisch onderzoek behandeld in het TAVGA. Het TAVGA heeft ingestemd met het plan en de benodigde hogere grenswaarden. Er is daarbij geen opmerking gemaakt over stille zijden zodat aangenomen mag worden dat het TAVGA akkoord is met het plan.

4.5 Opmerking

De adressant vraagt wat er wordt bedoeld met de “Basiskwaliteit Bouwen Amsterdam en Duurzaam Bouwen” zoals genoemd in paragraaf 6.2 van de ruimtelijke onderbouwing.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 6.2 aangepast. Bedoeld wordt de “Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam”.

5. Waternet**5.1 Opmerking**

Ten aanzien van paragraaf 2.4 heeft de adressant de opmerking dat het boezemwater niet specifiek bij de Watergraafsmeer hoort. De adressant doet een tekstvoorstel hiervoor.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 2.4 aangepast.

5.2 Opmerking

De adressant vraagt specifiek aandacht voor het hemelwatermanagement. De adressant zou graag zien dat de ambitie die de gemeente Amsterdam en het stadsdeel Oost zichzelf hebben opgelegd op het gebied van watermanagement tot uiting komt in het projectbesluit.

Antwoord

Het is momenteel niet mogelijk om het project aan te sluiten op een gescheiden rioolstelsel.

5.3 Opmerking

De adressant verzoekt om de beleidsparaagraaf over het Waterbeheerplan (paragraaf 4.4) aan te passen door te verwijzen naar het Waterbeheerplan 2010-2015.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de beschrijving in paragraaf 4.4 aangepast.

5.4 Opmerking

Volgens de adressant zijn de overige aspecten ten aanzien van de waterhuishouding goed verwoord en geeft het plan geen aanleiding tot verdere op- en aanmerkingen.

Antwoord

Onder dankzegging voor de opmerking kan worden geconstateerd dat de opmerking niet leidt tot een aanpassing van de onderbouwing.

8. KPN Telecom**8.1 Opmerking**

De adressant geeft aan dat er zowel in de Hofmeyrstraat (21 t/m 43) als op de Transvaalkade (120 t/m 122) een tracé van kabels langs de gevel loopt. Deze kabels dienen zowel voor transport als voor distributie. Doordat deze tracés langs de huidige gevels lopen zullen de tracés tijdens de sloop van de panden en bij nieuwbouw beschermd moeten worden. De adressant constateert op basis van de bouwtekeningen dat de positie van de gevels van de nieuwbouw ongewijzigd blijven zodat de kabels in openbaar gebied blijven.

Antwoord

Bij de sloop- en nieuwbouwwerkzaamheden zullen de te behouden kabels en leidingen beschermd worden. De gevels van de nieuwbouw komen op dezelfde positie als de huidige gevels waardoor de kabels inderdaad in openbaar gebied blijven.

8.2 Opmerking

Op de hoek van de Hofmeyrstraat en de Transvaalkade staat nabij nummer 122 een kabelverdeelkast van KPN. Deze kast dient volgens de adressant te worden verplaatst voorafgaand aan de sloop. De adressant heeft de voorkeur om een definitieve locatie te krijgen nabij de huidige locatie, rekening houdend met de voedende tracés van de kast. Indien KPN zowel de kast als de kabels moet verplaatsen verzoekt de adressant om rekening te houden met de wenstracé procedure van de gemeente Amsterdam.

Antwoord

Het verplaatsen van de kast en de kabels is onderdeel van de uitvoering van het project.

8.3 Opmerking

De adressant verzoekt om het project aan te melden in het planvormingoverleg van de gemeente Amsterdam zodat het project daar besproken kan worden.

Antwoord

Het project wordt aangemeld voor het planvormingoverleg van de gemeente Amsterdam.

10. Brandweer Amsterdam-Amstelland

De adressant is adviseur op het domein van fysieke veiligheid (verkleinen van de kans op en de effecten van rampen, calamiteiten, ongevallen en incidenten). De opmerkingen hebben daarom alleen betrekking op fysieke veiligheid.

10.1 Opmerking

De adressant onderschrijft de opmerking dat er een verantwoordingsparagraaf moet komen waarbij de diverse veiligheidsaspecten aan de orde dienen te komen. De adressant zou echter ook graag een zogenaamde veiligheidsparagraaf opgenomen zien. In een dergelijke paragraaf kan rekening worden gehouden met eventuele risicobronnen in de

omgeving, kwetsbare bestemmingen waarin minder zelfredzame mensen verblijven, de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en de ontvluchtingsmogelijkheden.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is een veiligheidsparagraaf opgenomen in hoofdstuk 6

7.2.3 Ontwerp

Het ontwerp-projectbesluit met de daarbij behorende ruimtelijke onderbouwing en de ingediende bouwaanvragen zullen gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Gedurende de termijn van terinzagelegging kan een ieder zijn/haar zienswijze kenbaar maken.

Bijlagen:

1. Relevante onderdelen vigerend bestemmingsplan (los bijgevoegd);
2. Bezonningsstudie (los bijgevoegd);
3. Archeologisch onderzoek (los bijgevoegd);
4. Akoestisch onderzoek (los bijgevoegd);
5. Akoestisch onderzoek kinderdagverblijf (los bijgevoegd);
6. Onderzoek externe veiligheid (los bijgevoegd);
7. NIBM-tool (los bijgevoegd);
8. Bodemonderzoek (los bijgevoegd);
9. Natuurtoets (los bijgevoegd);
10. Aanvullend onderzoek flora en fauna (los bijgevoegd)