



Bestemmingsplan Transvaalbuurt
Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam
Toelichting
15 november 2011

Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost
Gemeente Amsterdam

Toelichting

In opdracht van stadsdeel Oost opgesteld door:

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



Bestemmingsplan Transvaalbuurt
Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam
Toelichting
15 november 2011



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

INHOUD

1.	INLEIDING	1
	1.1 Aanleiding bestemmingsplan	1
	1.2 Doel bestemmingsplan	1
	1.3 Ligging plangebied	2
	1.4 Plangrenzen	2
2.	PLANKADER	4
	2.1 Geldende bestemmingsplannen	4
	2.2 Beschrijving van het plangebied	6
3.	BELEIDSKADER	19
	3.1 Rijksbeleid	19
	3.2 Provinciaal beleid	22
	3.3 Gemeentelijk beleid	22
	3.4 Beleid van de waterbeheerder	32
	3.5 Stadsdeelbeleid	33
4.	HET RUIMTELIJK KADER	51
	4.1 Fysieke ontwikkelingen	52
	4.2 Woonwerkgebied met vooral niet-woonfuncties in de plint	57
	4.3 Gemengd woonwerkgebied	60
	4.4 Overige uitgangspunten	61
5.	MILIEUASPECTEN	64
	5.1 Geluid	64
	5.2 Bodem	66
	5.3 Luchtkwaliteit	67
	5.4 Externe veiligheid	68
	5.5 Fysieke veiligheid	71
6.	LUCHTHAVENINDELINGSBESLUIT	74
7.	WATER	75
8.	NATUUR EN LANDSCHAP	77
9.	CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	79
	9.1 Cultuurhistorie	79
	9.2 Archeologie	81
10.	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	83
	10.1 De planvorm	83
	10.2 Toelichting op de plangeregels	83
11.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	99



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

12.	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	101
12.1	Maatschappelijk overleg	101
12.2	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	107

Bijlagen:

1. Kaart niet-woonfuncties geldend bestemmingsplan
2. Akoestisch onderzoek
3. Onderzoek luchtkwaliteit
4. Onderzoek externe veiligheid
5. Verantwoordingsparagraaf
6. Natuurtoets
7. Inventarisatie vleermuizen
8. Archeologisch bureauonderzoek



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding bestemmingsplan

Het oudste deel van stadsdeel Oost bestaat uit een aantal buurten, waaronder de Dapperbuurt, Oosterparkbuurt en de Transvaalbuurt. Voor een aantal van deze buurten geldt momenteel een aantal verouderde bestemmingsplannen. Er is door het stadsdeel prioriteit gegeven aan het actualiseren van bestemmingsplannen.

De aanleiding voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor de Transvaalbuurt is als volgt:

- De in het plangebied geldende bestemmingsplannen zijn ouder dan 10 jaar en, mede gelet op de wijziging van de Wet ruimtelijke ordening, toe aan vervanging. In de Wet ruimtelijke ordening zijn financiële sancties gekoppeld aan het niet tijdig actualiseren van bestemmingsplannen.
- De huidige bestemmingsplannen zijn gebaseerd op stadsvernieuwing (sloop-nieuwbouw). De ruimtelijke opgaven voor de buurt zijn inmiddels echter veranderd. Stadsvernieuwing als uitgangspunt is vervangen door stedelijke vernieuwing (verbeteren leefklimaat). Dit is vastgelegd in het Stedelijke Vernieuwingsplan (SV-plan) dat op januari 2007 door het stadsdeel is vastgesteld. De uitgangspunten van de huidige bestemmingsplannen komen daarom niet meer overeen met de gewenste planologische situatie voor het grootste deel van de buurt.

1.2 Doel bestemmingsplan

De doelstelling van het bestemmingsplan is vierledig:

1. Het voornaamste doel van het bestemmingsplan is het vastleggen van de huidige situatie;
2. Daarnaast is er sinds de vaststelling van de geldende bestemmingsplannen door het stadsdeel op diverse terreinen beleid vastgesteld. Het bestemmingsplan heeft tot doel om dit vastgestelde beleid (zie hoofdstuk 3) te vertalen in een juridisch-planologische regeling;
3. In de afgelopen periode is een aantal (particuliere) bouwinitiatieven en functieveranderingen door middel van vrijstellingen en projectbesluiten vergund en uitgevoerd. Tevens is een aantal initiatieven in voorbereiding. Het bestemmingsplan heeft tot doel om de met vrijstellingen en projectbesluiten gerealiseerde initiatieven in het bestemmingsplan op te nemen en een bouwtitel te bieden voor de in voorbereiding zijnde ontwikkelingen waarvan de uitvoerbaarheid binnen de planperiode van het bestemmingsplan (10 jaar) kan worden aangetoond (zie ook hoofdstuk 4);
4. Tenslotte is het doel om het bestemmingsplan voor de Transvaalbuurt af te stemmen op relevante regelgeving die sinds de inwerkingtreding van het geldende bestemmingsplan in werking is getreden (zoals de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

Al met al is het bestemmingsplan hoofdzakelijk gericht op beheer en conserverend van opzet.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

1.3 Ligging plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan “Transvaalbuurt” is gelegen in het oosten van Amsterdam, in stadsdeel Oost.



Afbeelding: ligging plangebied in Amsterdam (bron: <http://maps.live.nl/>)

1.4 Plangrenzen

Bij de bepaling van de plangrenzen geldt als uitgangspunt dat wordt aangesloten op de geldende bestemmingsplannen “Polderweggebied” en “De Eenhoorn” en het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan voor de Oosterparkbuurt.

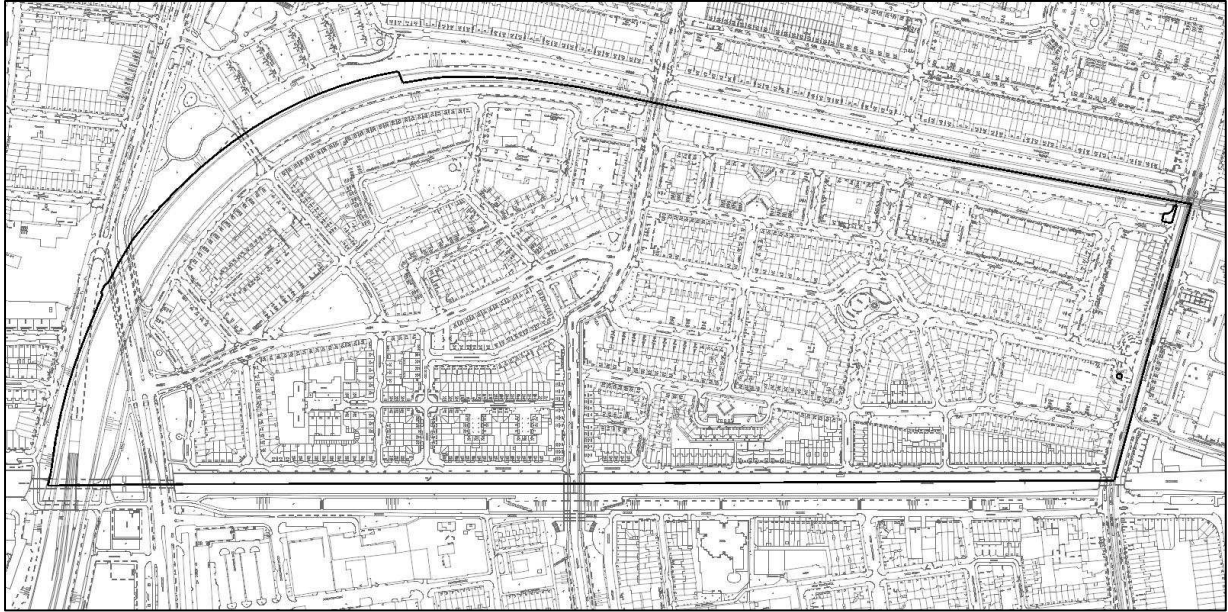
De plangrenzen zijn als volgt:

- noord: het hart van het spoortalud, aansluitend op het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan “Oosterparkbuurt”;
- oost: de Linnaeusstraat, in aansluiting op het bestemmingsplan “Polderweggebied”;
- zuid: het hart van de Ringvaart, aansluitend op het Uitbreidingsplan Watergraafsmeer / bestemmingsplan “De Eenhoorn”;
- west: het spoortalud.

De plangrenzen zijn weergegeven in de navolgende afbeelding.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt
Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam
Toelichting
15 november 2011



Afbeelding: plangrenzen bestemmingsplan "Transvaalbuurt"



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

2. PLANKADER

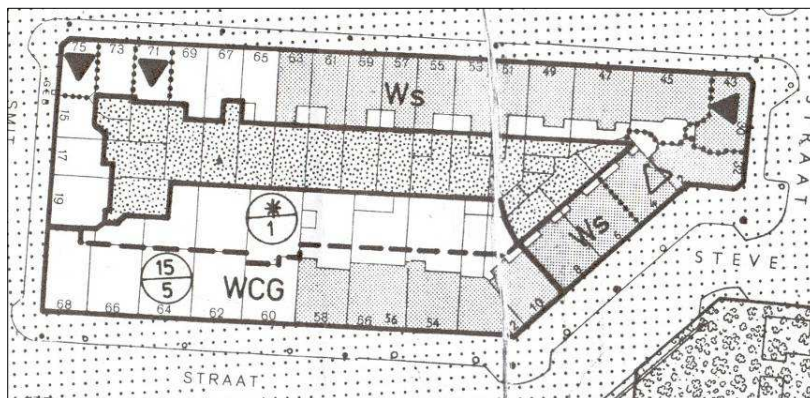
2.1 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan Transvaalbuurt zijn momenteel drie juridisch/planologische regelingen van kracht. In het grootste deel van het plangebied geldt het stadsvernieuwingsplan "Transvaalbuurt", met uitzondering van de delen waarvoor goedkeuring aan het stadsvernieuwingsplan is onthouden. Voor deze delen geldt de Bouwverordening. Ten slotte is voor een deel van het bouwblok Pretoriusstraat - Krugerplein - Majubastraat een apart stadsvernieuwingsplan vastgesteld.

Stadsvernieuwingsplan "Transvaalbuurt" (1989)

Het stadsvernieuwingsplan is in 1989 gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten (GS). Aan een aantal mogelijk gemaakte ontwikkelingen in het plangebied is indertijd goedkeuring onthouden. Het gaat daarbij om een fietsbrug over de Ringvaart (verlengde van de Laing's Nekstraat), de woningen aan de Laing's Nekstraat 49 -61 / Transvaalkade 37 A - C en een spoortunnel (verlengde Laing's Nekstraat). Voor deze locaties geldt de bouwverordening (zie hierna).

Het stadsvernieuwingsplan "Transvaalbuurt" had als doel om het stadsvernieuwingsproces in de Transvaalbuurt optimaal te kunnen uitvoeren. Daartoe werd op grond van artikel 32, lid 1, van de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing bebouwing aangewezen welke 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 bestemd (dus conform de indertijd bestaande bebouwingssituatie).



Afbeelding: uitsnede
stadsvernieuwingsplan
"Transvaalbuurt"

De meeste bebouwing in het plangebied heeft de bestemming "Gestapelde woningen" (Ws). Verspreid over het plangebied is voor een aantal panden met de bestemming "Gestapelde woningen" tevens het gebruik van de begane grondlaag als bedrijven, kantoren,



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

maatschappelijke voorzieningen, winkels en horeca I en / of II toegestaan door middel van een nadere aanduiding op de planverbeelding. Overigens geldt voor een deel van de panden met een nadere aanduiding dat deze niet meer als winkel mogen worden gebruikt vanaf het moment dat de winkelfunctie is vervangen door een andere functie. Binnen de gehele bestemming "Gestapelde woningen" mag het aantal horeca I-gelegenheden niet meer dan 25 vestigingen bedragen.

Op een deel van de binnenterreinen is een aantal gebouwen bestemd als "Maatschappelijke voorzieningen". Binnen deze bestemming is het gebruik als openbare, maatschappelijke, onderwijs, sociaal-culturele, medisch-maatschappelijke en religieuze voorziening toegestaan.

De bebouwing langs de Linnaeusstraat en een deel van de bebouwing langs de Pretoriusstraat (nummers 1 - 49, 2 -10 en 54 - 98), het Steve Bikoplein (nummers 10 - 12) en het Krugerplein (nummers 1 -11) is aangewezen als "Winkelconcentratiegebied" (WCG). Dat houdt in dat deze bebouwing op de begane grondlaag gebruikt mag worden voor winkels (maximaal 200 of 300 m² vloeroppervlak per vestiging), consumentenverzorgende bedrijven, kantoren met baliefunctie en horeca I (maximaal 15 horecavestigingen). De bovengelegen lagen zijn aangewezen voor woningen. Voor de meeste panden binnen deze bestemming geldt dat in het binnenterrein een uitbouw van 2,5 meter hoogte is toegestaan ten behoeve van de aanwezige functie in de begane grondlaag. De diepte van deze uitbouwen varieert per pand.

De panden waar volgens het geldende bestemmingsplan een niet-woonfunctie zou kunnen komen zijn specifiek op de kaart in bijlage 1 aangegeven. Naast de gebruikelijke niet-woongebouwen als scholen is de bebouwing langs de Linnaeusstraat bestemd ten behoeve van niet-woonfuncties. Ook delen van de Pretoriusstraat en de bebouwing rond het Krugerplein zijn bestemd ten behoeve van niet-woonfuncties. Rond de President Steynstraat is in het bestemmingsplan de mogelijkheid opgenomen om via een wijzigingsbevoegdheid een supermarkt toe te staan. Deze supermarkt is echter niet gerealiseerd tijdens de stadsvernieuwing.

Bouwverordening

Voor de locaties Ringvaart (ter hoogte van de Laing's Nekstraat), de woningen aan de Laing's Nekstraat 49 -61 / Transvaalkade 37 A - C en het spoor (ter hoogte van de Laing's Nekstraat) is de bouwverordening bepalend als toetsingskader voor bouwactiviteiten. De bouwverordening geeft onder andere de ligging van rooilijnen aan met behulp van de breedte van de aangrenzende straat (hoe breder de straat, hoe verder de rooilijn van de straat af ligt). Tevens geeft de bouwverordening maximum bouwhoogten aan met behulp van de afstand tussen de voorgevelrooilijnen (hoe groter deze afstand, hoe hoger de maximum bouwhoogte). Binnen de Bouwverordening is zowel het gebruik voor wonen als niet-wonen toegestaan.

Stadsvernieuwingsplan Pretoriusstraat / Krugerplein

Voor een deel van het bouwblok Pretoriusstraat - Krugerplein - Majubastraat - Smitstraat is het stadsvernieuwingsplan "Pretoriusstraat / Krugerplein" vastgesteld. Het stadsvernieuwingsplan heeft betrekking op de percelen van de woningen aan de Pretoriusstraat 79 - 95 en de percelen



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

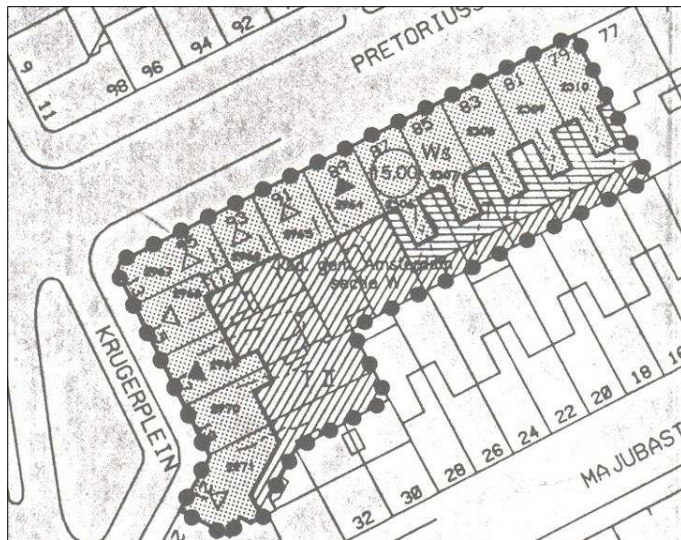
Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

van de woningen aan het Krugerplein 13 - 21. Het stadsvernieuwingsplan is in 1988 goedgekeurd door GS.

Evenals bij het stadsvernieuwingsplan "Transvaalbuurt" is op grond van artikel 32, lid 1, van de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing bebouwing aangewezen welke in aanmerking komt voor stadsvernieuwing (zie beschrijving hiervoor voor uitleg).



Afbeelding: uitsnede stadsvernieuwingsplan "Pretoriusstraat / Krugerplein"

Het bouwblok in het plangebied van het stadsvernieuwingsplan "Pretoriusstraat / Krugerplein" heeft de bestemming "Gestapelde woningen" (Ws). Voor een aantal panden is een nadere aanduiding aangegeven waardoor tevens het gebruik als horeca, bedrijven, kantoren met baliefunctie en maatschappelijke voorzieningen op de begane grondlaag van deze panden is toegestaan. Bij de panden Krugerplein 17 en Pretoriusstraat 89 is naast deze functies onder beperkende voorwaarden ook het gebruik als winkel op de begane grondlaag toegestaan. Daarbij geldt dat de begane grondlaag niet meer als winkel mag worden gebruikt vanaf het moment dat de winkelfunctie is vervangen door een andere functie. De voorgevelrooilijn voor het bouwblok is recht terwijl de achtergevelrooilijn deels recht en deels gekarteld is weergegeven.

2.2 Beschrijving van het plangebied

De Transvaalbuurt is tegenwoordig een cultuurhistorisch waardevol deel van de stad, doordat de ontwikkeling van nieuwe stedenbouwkundige inzichten (Berlage) indertijd samen zijn gaan met belangrijke volkshuisvestelijke en architectonische vernieuwingen (woningbouwverenigingen, gemeentelijke woningdienst, aantrekken van gespecialiseerde woningbouwarchitecten als Van Epen, Leliman en Berlage zelf). Dit komt tot uiting in de relatief hoge stedenbouwkundige en architectonische waarderingen op de waarderings- of architectuurordekaarten behorende bij de welstandsnota en in het feit dat een groot aantal woningbouwcomplexen als monument zijn aangewezen dan wel naar verwachting nog zullen worden aangewezen.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Historie

De bestaande situatie in de Transvaalbuurt hangt nauw samen met de historische ontwikkeling van de Transvaalbuurt. In de historische ontwikkeling van de Transvaalbuurt zijn vier fases te onderscheiden, namelijk de periode tot eind 19^e eeuw, de plannen voor stadsuitbreiding, de bouw van de Transvaalbuurt en de periode vanaf de bouw.

- Polder

Het plangebied Transvaalbuurt bevindt zich in de voormalige Overamstelse Polder, het gebied tussen de Singel en de Watergraafsmeer. Deze polder maakte deel uit van het Amstelland, het landelijke gebied van Amsterdam rond de Amstel. De ontginning van dit gebied vond in de 12^{de} en 13^{de} eeuw plaats, waarbij de Amstel als ontginningsas werd gebruikt. Haaks op de Amstel werden percelen uitgezet met een onderlinge afstand van 30 tot 100 meter. Aan de kopse kant verrezen boerderijen op huisterpen en ontstond de voor het veenlandschap typerende lintbebouwing. De percelen werden door middel van sloten gescheiden. Deze perceelsloten dienden om het natte veengebied te ontwateren, waardoor geschikt akkerland ontstond. Als bijkomend gevolg van de ontwatering van het veen daalde het maaiveld en werd de grond weer natter. Aangezien de akkers bloot kwamen te staan aan overstromingsgevaar, werden ter bescherming achter- en zijkadens aangelegd. Ondanks deze maatregelen zette de vernatting van de percelen zich door. Daarom bracht men nieuwe stroken veen in cultuur. Bij de verlenging van de kavels schoof ook vaak de bewoning op. De achterkade werd dan als secundaire ontginningsas in gebruik genomen. De Linnaeusstraat (of Oetewalerweg) was een dergelijke achterkade.

De grootschalige ontginning van het veenlandschap gedurende de late middeleeuwen heeft geleid tot een continu proces van bodemdaling. Hierdoor kregen de zee en de getijdenwerking een toenemende invloed op het land. Met regelmaat overstroomde het veenweidegebied. De zee kon bovendien via het aangelegde slotenstelsel tot diep in het achterland binnendringen. De overstromingen leidden tot erosie van het veen en verbreding van het IJ. Ook ontstonden grote binnenmeren zoals de Watergraafsmeer. Teneinde het landverlies te bestrijden gaven de graven van Holland in het begin van de 13^{de} eeuw opdracht tot de aanleg van een zeedijk langs de gehele kust van het IJ. De Overamstelse Polder werd beschermd door de Diemerzeedijk.

Aan het begin van de 15^{de} eeuw trad met de introductie van de windmolen een vernieuwing op binnen het waterhuishoudingssysteem. Aanvankelijk ging het om kleine molentjes, die de lager gelegen weilanden ontwaterden. Via molenweteringen werd het water uitgeslagen op de boezem, een hoger gelegen waterstelsel dat van het aangrenzende land en het buitenwater was afgescheiden en als tijdelijke bergplaats diende voordat het water op het buitenwater kon worden geloosd.

De 17^{de} eeuw was een periode van belangrijke stedelijke groei voor Amsterdam. Vanwege de economische bloei en de internationale welvaart nam de vraag naar agrarische en industriële producten in de 17^{de} eeuw toe. Hierdoor werd de directe omgeving van Amsterdam van steeds groter belang voor de groentevervoering. De in 1627-29 drooggelegde Watergraafsmeer werd verkaveld en ingericht voor de groenteteelt. Ook in de Overamstelse Polder lagen enkele warmoezerijen (groentekwekerijen).



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Door de polder liepen diverse paden. De Oetewalerweg (de huidige Linnaeusstraat) was een achterkade van de ontginningen vanaf de Amstel. De weg sloot aan de zuidkant aan op het veer over het Watergraafsmeer. Aan de noordzijde kon men via de Muiderpoort (bij het huidige Alexanderplein) Amsterdam binnen gaan. Pas na de drooglegging van het meer nam het verkeer over de weg toe. Over de ringdijk werd een houten brug aangelegd, de Oetewaler- of Tolbrug. Het verkeer nam dusdanig toe dat het doorgaande verkeer werd omgeleid via de weg langs de Amstel, de latere Weesperzijde.



Afbeelding: de Oetewalerweg (de huidige Linnaeusstraat)

Vanwege zijn perifere en tevens landelijke ligging was de Overamstelse Polder vanaf de 17^{de} eeuw een aantrekkelijk en gewild stedelijk recreatiegebied. Langs de Oetewalerweg verrezen in de loop van de 18^{de} eeuw meerdere boerderijen en buitenplaatsen. De buitenplaatsen werden bezocht door reizigers, veehandelaren en inwoners van Amsterdam.

In de 17^{de} eeuw werden vanuit Indië verschillende Aziatische textielsoorten door de VOC geïmporteerd, waaronder katoen. Dit beschilderde katoen werd binnen korte tijd zeer populair, niet alleen als kleding maar ook als interieurstoffering. Al snel kon niet aan de snel groeiende vraag worden voldaan. Vandaar dat men de stoffen ging imiteren en Amsterdam ontwikkelde zich in de 17^{de} en 18^{de} eeuw tot één van de grootste katoenmarkten in Europa. Katoendrukkerijen waren aangewezen op terreinen buiten de stad waar zij konden beschikken over schoon (spoel)water en bleekvelden. De Overamstelse Polder was bijzonder geschikt voor de inrichting van deze terreinen. Op het terrein langs de Amstel werd een aantal katoendrukkerijen gestart en in de weilanden werden houten ramen neergezet om het katoen te drogen.

Tot de eerste helft van de 19^{de} eeuw was een groot deel van de Overamstelse Polder nog een buitenstedelijk gebied. Daarna veranderde het landschap drastisch. De aanleg van de Rijnspoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht markeerde het begin van een nieuwe periode van stedelijke groei. De spoorlijn werd in de Overamstelse Polder parallel aan de Amstel aangelegd (ter plaatse van de huidige Wibautstraat) en kon in 1843 worden geopend. Op de kop van de lijn



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

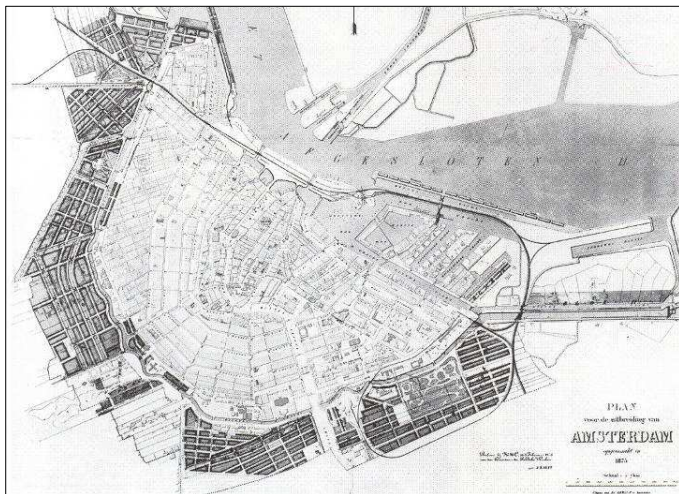
lag het Station Weesperpoort. Voor de aanleg moest een strook weilanden en moestuinen verdwijnen. De spoorverbinding werd later doorgetrokken naar Arnhem en Duitsland en stond bekend als het Rhijnspoor.

In 1857 werden de stadswallen en bolwerken langs de Singelgracht verwijderd. Op de vrijgekomen grond werden kazernes en barakken van het leger geplaatst. In de jaren '60 en '70 van de 19^{de} eeuw werden rondom de spoorlijn bedrijven opgericht, waaronder drie bierbrouwerijen. Aan de Oetewalerweg verrees in 1885 de Oostergasfabriek. In 1866 werd de Oude Oosterbegraafplaats aangelegd om een eind te maken aan het begraven in de stad. Deze begraafplaats bleef tot 1894 in gebruik.

- Stadsuitbreidingsplannen

In de 19^e eeuw groeide de bevolking van Amsterdam sterk en ontstond er een groot tekort aan (goede) woningen. De stad diende uit te breiden buiten de voormalige stadswallen. In 1873 werd gestart met de bouw van een aantal woningen in het noorden van de Overamstelse Polder, het noordelijke deel van de huidige Dapperbuurt.

In 1877 werd door de gemeenteraad het stadsuitbreidingsplan van J. Kalff aangenomen. In het uitbreidingsplan is het gewenste verkavelings- en stratenpatroon aangegeven, gebaseerd op de toenmalige slotenverkaveling. Op basis van het plan Kalff werd een schil rond de historische binnenstad gelegd. In het noordelijk deel van de Overamstelse Polder ontstonden, voornamelijk op particulier initiatief, de Dapperbuurt, de Oosterparkbuurt en Weesperzijdestrook.



Afbeelding: plan Kalff

In 1880 werd een spoorverbinding aangelegd tussen de in 1874 aangelegde Oosterspoorlijn (richting Hilversum) en het Rhijnspoor. Het verbindingsspoor, indertijd nog niet op een spoordijk, en het Rhijnspoor vormden samen met de Oetewalerweg en de Ringvaart de latere basis voor de Transvaalbuurt.

De Dapperbuurt en de Oosterparkbuurt werden in het zuiden begrensd door de spoorverbinding tussen de Oosterspoorlijn (richting Hilversum) en het Rhijnspoor (richting Utrecht). Deze



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

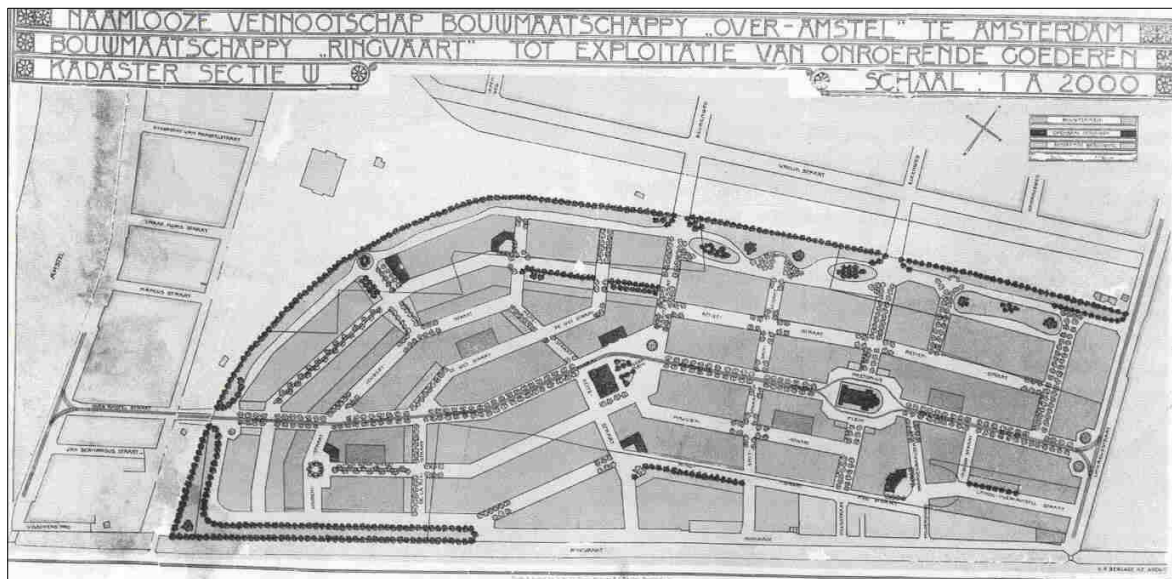
Toelichting

15 november 2011

spoorverbinding vormde tevens de gemeentegrens met de gemeente Nieuwer Amstel. Rond 1880 ontstond in deze gemeente een woonbuurtje met bebouwing van twee tot vier bouwlagen en een kap langs de Ringvaart. Ondanks pogingen van een bouwmaatschappij kwam verdere ontwikkeling van het zuidelijke deel van de Overamstelse Polder toen niet van de grond.

In 1896 werd het zuidelijk deel van de Overamstelse Polder geannexeerd door Amsterdam, waardoor de gemeentegrens opschoof naar de Ringvaart. Het eerste ontwikkelingsplan voor het zuidelijk deel van de Overamstelse Polder werd in 1903 door een tweetal bouwmaatschappijen gepresenteerd en ging uit van een rechthoekig stratenpatroon. De gemeente vond het plan echter te eentonig en was bovendien van mening dat meer plantsoenen en openbare gebouwen gewenst waren. Het plan werd daarom niet goedgekeurd.

De bouwmaatschappijen besloten om H.P. Berlage een nieuw plan te laten maken. De randvoorwaarden bij het ontwerp waren dat de grondexploitatie voldoende moest opbrengen en de plannen zo snel mogelijk klaar moesten zijn. Eind 1903 werd het ontwerp van Berlage voor de Afrikaanse buurt goedgekeurd door de gemeente. Het plan wijkt af van de eerdere stadsuitbreidingsplannen, die uitgingen van een verkaveling die gebaseerd was op de toenmalige slotenverkaveling. Het stratenplan voor de Afrikaanse buurt gaat uit van een hoofdroute (de Pretoriusstraat) met groene pleinen. De zijstraten van de Pretoriusstraat zijn ondergeschikt aan de hoofdroute en op de hoek Linnaeusstraat-Pretoriusstraat is een klein pleintje aangegeven. De aanwezigheid van de spoorlijn komt tot uiting door het meebuigen van het stratenpatroon in het westelijk deel van de Afrikaanse buurt. Langs een deel van de spoorlijn is verder een plantsoen aangegeven.



Afbeelding: plan Berlage 1903

In het plan zijn spoorwegovergangen voorzien ter plaatse van de Linnaeusstraat, de Laing's Neckstraat, de Maritzstraat en de President Steynstraat. Deze spoorwegovergangen vormen de



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

toegangen tot de Transvaalbuurt. In de Oosterparkbuurt is dat nog terug te zien aan de twee panden op de hoek Vrolikstraat-Eikenweg. Deze twee gebouwen gaven indertijd de toegang tot de Transvaalbuurt vorm.



Afbeelding: de in de Oosterparkbuurt gelegen hoekpanden Vrolikstraat-Eikenweg, welke indertijd de toegang tot de Transvaalbuurt vormden

- Bouw van de Transvaalbuurt

De buurt is vanaf het begin van de 20^e eeuw tot in de twintiger jaren van diezelfde eeuw van oost naar west aangelegd. Het stratenplan van Berlage diende daarbij als basis, waarbij in de loop der jaren enigszins werd afgeweken van het plan.

Onder invloed van de Woningwet van 1901 ontstond een groot aantal woningbouwverenigingen. Verschillende van deze verenigingen en de Gemeentelijke Woningdienst hebben bebouwing in de Transvaalbuurt gerealiseerd. Doordat er verschillende opdrachtgevers en vaak verschillende architecten aan de Transvaalbuurt werkten is gevarieerde bebouwing ontstaan. Eén van de eerste bebouwingen werd in 1905 door Berlage ontworpen. Het ging daarbij om twee bouwblokken op de hoek van de Linnaeusstraat en de Pretoriusstraat. Beide blokken waren symmetrisch en werden uitgevoerd in bakstenen architectuur en met uitspringende erkertjes en torentjes. In combinatie met de ligging aan een half rond pleintje accentueerden de blokken het begin van de Pretoriusstraat. De hoeken van de begane grondlaag waren bedoeld voor winkels, de rest van het gebouw voor wonen. Berlage ontwierp, in opdracht van de Algemene Woningbouwvereniging (AWV), in 1910 ook nog de bebouwing rond het Transvaalplein. Dit pleintje aan de Transvaalstraat was niet voorzien in het oorspronkelijke plan van Berlage. Aan het pleintje ontstonden lage woningen tegenover hoge woonblokken.

In 1914 werd woonbebouwing aan het toenmalige Pretoriusplein (tegenwoordig Steve Bikoplein) en de Laing's Nekstraat opgeleverd. De bebouwing werd naar ontwerp van architect Van Epen en in opdracht van de Amsterdamse Coöperatieve Onderwijzers Bouwvereniging (ACOB) gebouwd. Ook woningbouwvereniging Patrimonium realiseerde woonbebouwing in de Laing's Nekstraat, terwijl Het Oosten woningen bouwde in de Smitstraat. De relatief grote woningen van Het Oosten waren bedoeld voor de grote katholieke gezinnen en op het binnenterrein van het bouwblok kwam een school welke bereikbaar was via een poort. J.H.W. Leliman ontwierp, in opdracht van de Joodse woningbouwvereniging Handwerkers Vrienden Kring vijf woonblokken tussen de Retiefstraat en de Tugelaweg. Deze blokken werden tussen 1914 en 1920 gebouwd.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011



Afbeeldingen: woonbebouwing met winkels aan het halfronde pleintje op hoek Linnaeusstraat- Pretoriusstraat (links) en één van de woonblokken tussen de Retiefstraat en de Tugelaweg (rechts)

Ook de gemeente bouwde vanaf de oprichting van de Gemeentelijke Woningdienst (1915) woningen in Amsterdam. Voor het ontwerp van de woningen in de Transvaalbuurt vroeg men Berlage. Hij wijzigde het stratenplan op een aantal punten en ging over de architectonische hoofdlijnen. Het ontwerp van de woningen liet hij grotendeels over aan architect Jan Gratama. Een voorbeeld van gemeentelijke woningbouw zijn de in 1922 opgeleverde kleine laagbouwoningen met trapgeveltjes aan de Kraaipanstraat. Op verzoek van Arie Keppler (directeur Gemeentelijke Woningbouw dienst) ontstond hier laagbouw, welke werd omgeven door hogere woningbouw. In vergelijking met de omliggende hoogbouw had het buurtje met laagbouwoningen een bijna dorps karakter. Het buurtje sloot daarmee aan op de oude polderbebouwing langs de Transvaalkade, maar was ook geïnspireerd op de tuinstadgedachte van Ebenezer Howard (eind 19^e eeuw). Vandaar dat bij een deel van de woningen voortuinen zijn gerealiseerd.



Afbeeldingen: ontwerptekening Kraaipanstraat (bron: "Tussen Singelgracht, Amstel, Ringvaart en spoorlijn") (links) en laagbouwoningen aan de Kraaipanstraat



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

In 1924 werd langs de spoorlijn, tussen de Maritzstraat en de Cilliersstraat, een plantsoen aangelegd.

Eind jaren twintig van de 20^e eeuw werden diverse woningbouwcomplexen in de Amsterdamse Schoolstijl gebouwd. Het betreft o.a. bebouwing aan de Joubertstraat (architecten Brouwer en Brand, 1926) en het Krugerplein (architect Bruin, 1929). De uitvoering van de buurt werd voltooid door de bouw van het Krugerhof bij het Krugerplein. Het complex werd tussen 1928 en 1930 gebouwd naar een ontwerp van de architecten Westerman en Dunnebier. Het Krugerhof was indertijd een modern, afwijkend complex doordat bergingen op de begane grond werden gerealiseerd en door de aanleg van een gemeenschappelijke verwarmingsinstallatie en een gemeenschappelijke tuin met kinderspeelplaats en conciërgewoning. Door de bouw van het Krugerhof werd de bouw van de gehele buurt in stijl afgesloten, namelijk verschillende soorten bebouwingstypes met gevarieerde architectuur.

De eerste jaren ging de buurt door het leven als de Afrikaanse buurt, later werd de naam gewijzigd in Transvaalbuurt.



Afbeelding: Krugerhof aan de Maritzstraat

Afbeelding: woongebouw in Amsterdamse Schoolstijl op de hoek Joubertstraat-Afrikanerplein

In de Transvaalbuurt zijn hoofdzakelijk woningen in baksteen in gesloten bouwblokken gerealiseerd, waarbij op de meeste straathoeken winkels en café's in de begane grondlaag voorkwamen. Verder is een aantal schoolgebouwen gerealiseerd, welke werden opgenomen in de straatwand of op het binnenterrein van een bouwblok. In de Transvaalbuurt zijn naast scholen oorspronkelijk geen andere gebouwen voor niet-woonfuncties gerealiseerd (zoals kerken of bedrijfsgebouwen).



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

- De Transvaalbuurt vanaf 1930

In de loop der jaren zijn op diverse plekken in de buurt winkels, bedrijfsruimten en horecagelegenheden op de begane grondlaag gevestigd. Vanwege de toename van het wegverkeer en de daarmee gepaard gaande lange files bij de overwegen wordt in 1931 besloten om spoordijken aan te leggen. Ten zuiden van de oude verbindingsspoorlijn is daarom een nieuwe spoorlijn op een dijkwal aangelegd. Het plantsoen tussen de Maritzstraat en de Cilliersstraat gaat hierdoor grotendeels verloren. De huidige groenzone met wandelpad langs het spoortalud is nog een restant van het voormalige plantsoen. Ter plaatse van de Linnaeusstraat, Maritzstraat en Ben Viljoenstraat komen viaducten en de spoorwegovergang ter hoogte van de Laing's Neckstraat verdwijnt. Doordat het Weesperstation steeds minder noodzakelijk werd voor het treinverkeer, is besloten om het Rhijnspoor op te heffen tussen het Weesperstation en het verbindingsspoor. Het Weesperstation wordt vervangen door het Amstelstation. Vlak voor de Tweede Wereldoorlog wordt op een deel van het voormalige Rhijnspoortracé de Wibautstraat aangelegd. De Wibautstraat loopt via een viaduct onder de spoordijk richting de Watergraafsmeer. Later vormt deze straat een belangrijke verkeersader tussen het centrum en de rand van de stad.

De Tweede Wereldoorlog laat diepe sporen na in de bevolkingssamenstelling van de Transvaalbuurt. Voor de oorlog woonden namelijk relatief veel joden in de buurt. Het grootste deel van deze mensen keert na de oorlog niet meer terug. In de oorlogswinter van '44 worden bovendien veel leegstaande woningen van joden onttakeld vanwege de schaarste aan brandhout. Na de oorlog worden deze woningen hersteld. Vanaf de jaren '80 vindt op een aantal locaties in de buurt stadsvernieuwing plaats (tot 15% van de totale woningbouwvoorraad in het plangebied). Deze stadsvernieuwing leidt echter niet tot ingrijpende veranderingen in de bebouwingstypologie en het aanzicht van de buurt.

De ruimtelijke verschijningsvorm van de buurt

- Omgeving

Het plangebied Transvaalbuurt wordt begrensd door het spoortalud tussen de stations Amsterdam Muiderpoort en Amsterdam Amstel, de Linnaeusstraat en de Ringvaart:

- De Ringvaart vormt de begrenzing van de polder Watergraafsmeer. In het deel van deze polder dat grenst aan de Transvaalbuurt ligt het Eenhoorngebied (ontwikkelingsgebied met bedrijven en woningen) en de Don Boscobuurt. Een drietal bruggen over de Ringvaart brengen de Transvaalbuurt in verbinding met de Watergraafsmeer.
- Het spoortalud scheidt de Transvaalbuurt van de Oosterparkbuurt en Weesperzijdestrook. In het spoortalud is een aantal viaducten aanwezig, welke zorgen voor een verbinding tussen de verschillende buurten.
- De Linnaeusstraat ligt tussen de Transvaalbuurt en Oostpoort (het in ontwikkeling zijnde centrum van Oost met winkels en woningen).

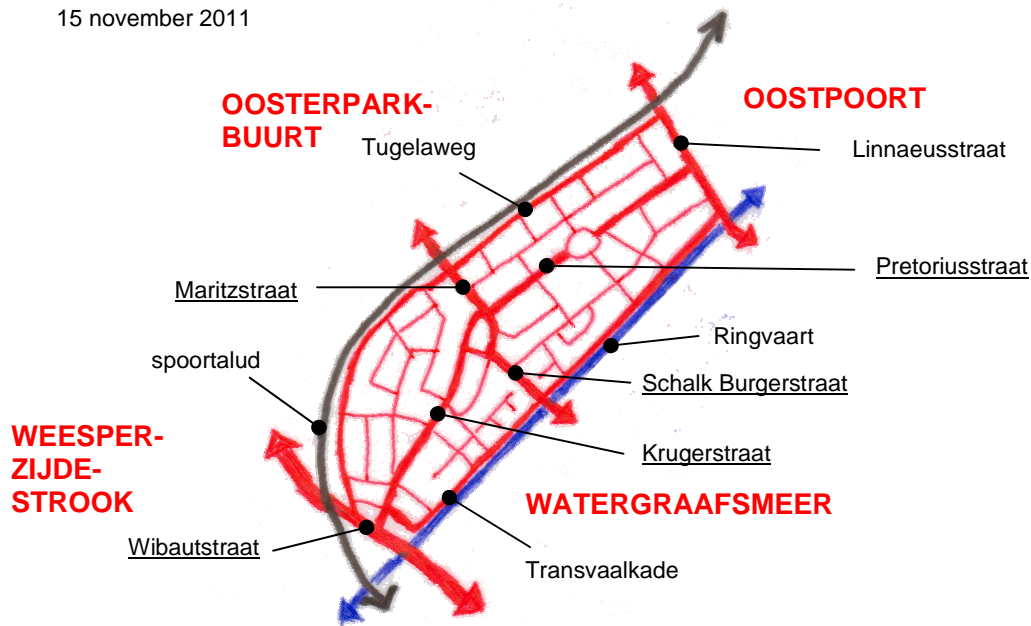


Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011



Afbeelding: structuur Transvaalbuurt

- Stedenbouwkundige structuur

Aan de rand van de Transvaalbuurt liggen de Tugelaweg, de Linnaeusstraat, de Transvaalkade en het President Steynplantsoen. De buurt wordt doorsneden door de Maritzstraat-Schalk Burgerstraat en de Pretoriusstraat - Steve Bikoplein- Krugerstraat - Afrikanerplein - President Steynstraat. De Tugelaweg vormt een begeleiding van het spoortalud terwijl de Transvaalkade een begeleiding vormt van de Ringvaart. Tussen de genoemde straten zijn verschillende woonstraten en pleintjes aanwezig.

In het zuidwesten van het plangebied en net buiten de woonbuurt, ligt de Wibautstraat. Het stratenpatroon in de Transvaalbuurt is divers. 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 ook verschillend qua vorm, waardoor de buurt bestaat uit kleine en grote, rechthoekige en niet-rechthoekige bouwblokken. In een aantal bouwblokken is bebouwing op het binnenterrein aanwezig. Deze bebouwing is bereikbaar via een poort.

Op de hoeken van een aantal bouwblokken zijn accenten aangebracht om het belang van de straat aan te geven. De overige hoeken zijn gelijk, wat erop duidt dat de straten gelijkwaardig aan elkaar zijn. De profielbreedte van de straten is verschillend.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011



Afbeeldingen: gesloten bouwblok aan Afrikanerplein (links) en 'meebuigend' bouwblok langs de Tugelaweg (rechts)

De hoofdroutes zoals o.a. de Pretoriusstraat en Schalk Burgerstraat zijn circa 20 meter breed en de meeste overige straten 15 meter. Daar waar de Pretoriusstraat de Laing's Nekstraat kruist is het Steve Bikoplein gerealiseerd, en bij de kruising met de Maritzstraat-Schalk Burgerstraat is het Krugerplein aanwezig. Verder zijn er pleinen aanwezig aan de Joubertstraat en de Transvaalstraat en langs de Krugerstraat. De pleinen in de Transvaalbuurt zijn allen verschillend in vorm en afmeting.



Afbeelding: Steve Bikoplein, met een hoekaccent bij de Pretoriusstraat

- Bebouwing

In de buurt is vooral middelhoogbouw gerealiseerd met een hoogte van circa 12 tot 15 meter (exclusief eventuele kap). In combinatie met de meest voorkomende breedte van de straat (15 meter) is het straatprofiel in sommige straten vierkant.

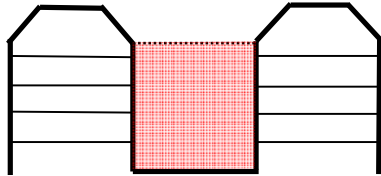


Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011



Afbeelding: schematische weergave 'vierkant' straatprofiel

In het zuidelijk deel van de Transvaalbuurt is lagere bebouwing aanwezig. Het gaat daarbij om de laagbouwwoningen aan de Kraaipanstraat en de eind 19^e eeuw gebouwde panden langs de Transvaalkade.

De woningvoorraad bestaat uit relatief veel woningen uit de middengrootcategorie (60 - 80 m²). De meeste panden zijn etagewoningen met een hijsbalk en in de buurt zijn zowel woningen met een kap als woningen met een plat dak aanwezig. De niet-woonfuncties (scholen) die indertijd zijn gerealiseerd, zijn zo veel mogelijk in de gesloten bebouwingswand opgenomen of in het binnenterrein van een bouwblok. De bebouwing voor niet-woonfuncties is qua hoogte en architectuur aangepast aan de omringende panden.



Afbeelding: middelhoogbouw langs de Transvaalkade



Afbeelding: laagbouw aan de Transvaalkade

- Functies

Het grootste deel van de bebouwing wordt gebruikt voor wonen. Bijna 70% van de woningen is in bezit van woningcorporaties. Naast woningen herbergt de Transvaalbuurt ook een aantal voorzieningen. Langs de Linnaeusstraat, de Pretoriusstraat en het Krugerplein zijn winkels in de



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

plint gevestigd. Verder zijn in het plangebied horecagelegenheden, kantoren en (ambachtelijke) bedrijven in de plinten aanwezig.

Er zijn in de Transvaalbuurt geen grote bedrijven gevestigd waardoor werkgelegenheid voornamelijk buiten de Transvaalbuurt is te vinden. Verspreid over de wijk is een aantal welzijnsvoorzieningen gevestigd zoals o.a. migrantenorganisaties, een buurtcentrum, een dienstencentrum, peuterspeelzalen en in de buurt zijn vier basisscholen aanwezig. Ook zijn verder enkele gebedshuizen aanwezig.

- Groen

In de Transvaalbuurt is weinig openbaar groen. Het plantsoen langs de Tugelaweg is grotendeels verloren gegaan door de aanleg van de spoordijk in de jaren '30 van de vorige eeuw. Alleen het niet toegankelijke spoortalud, het Afrikanerplein en het President Steynplantsoen zijn aan te merken als groenvoorziening. Verder zijn er op delen van de Transvaalkade voortuinen aanwezig die bijdragen aan het groene karakter van de kade. Naast een beperkt aantal groenvoorzieningen is in de buurt ook een aantal speelvoorzieningen aanwezig. Met name de pleinen worden gebruikt als speelvoorziening.

- Verkeer en vervoer

In het plangebied is een viertal doorgaande 50 km/u-autoroutes: de Linnaeusstraat, Krugerstraat-Afrikanerplein-President Steynstraat, Maritzstraat-Schalk Burgerstraat en de Wibautstraat. De overige straten in het plangebied zijn ingericht en functioneren als woonstraat (30 km/u). Het parkeren vindt hoofdzakelijk plaats in de parkeervakken op straat. Het plangebied wordt met het openbaar vervoer ontsloten door tramlijn 9. Verder zijn binnen het plangebied een aantal bushaltes van onder meer de buslijnen van enkele doorgaande routes gesitueerd. Het plangebied ligt op loopafstand van de NS-stations Muiderpoort en Amsterdam Amstel en metrostation Wibautstraat.

Delen van de pleinen (Steve Bikoplein, Krugerplein, President Brandstraat, Afrikanerplein en Transvaalplein) en bijvoorbeeld het schoolpleintje aan de President Brandstraat zijn niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. In het plangebied ligt een aantal langzaamverkeersroutes. Langs de Linnaeusstraat, Maritzstraat, Schalk Burgerstraat, Krugerstraat, President Steynstraat en de Wibautstraat liggen (deels) vrijliggende fietspaden.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

3. BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Op 23 april 2004 heeft het kabinet de Nota Ruimte vastgesteld, welke per 27 februari 2006 in werking is getreden. 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 bestemmingsplan past binnen de Nota Ruimte omdat de bestaande situatie wordt vastgelegd, waarbij rekening is gehouden met voldoende ruimte voor wonen en werken.

Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid

Het rijk heeft de nationale ruimtelijke belangen geïdentificeerd in de Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid (welke op 1 juni 2008 door het kabinet is vastgesteld). 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.

Het bestemmingsplan voldoet aan de hiervoor genoemde nationaal ruimtelijke belangen:
Ad 1: Het plangebied van dit bestemmingsplan is gelegen binnen het nationale stedelijke netwerk. Het bestemmingsplan heeft als voornaamste doel om de bestaande situatie in het plangebied vast te leggen. Daarbij wordt tevens een (verdere) menging tussen wonen en werken mogelijk gemaakt.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Ad 2: Het bestemmingsplan draagt bij aan de bundeling van verstedelijking doordat bestaand bebouwd gebied beter en efficiënter kan worden benut door de mogelijk gemaakte (verdere) functiemenging.

Ad 3: In het kader van het bestemmingsplan is rekening gehouden met de milieukwaliteit en externe veiligheid (zie hoofdstuk 5).

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 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 het ontwerp van de AMvB zijn met betrekking tot bestemmingsplannen 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 bestemmingsplannen die bewerkstelligen dat een bestemmingsplan 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 van de AMvB zijn geen bepalingen opgenomen die betrekking hebben op het plangebied. Wel bevat het ontwerp bepalingen die opgenomen dienen te worden in de provinciale verordening. Korthedshalve wordt daarom verwezen naar paragraaf 3.2.

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 langetermijnvisie 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 worden strategische keuzes gemaakt met betrekking tot:

1. Klimaatbestendigheid van de laaggelegen delta;



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

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 bestemmingsplan gaat uit van de bestaande situatie. Daarbij wordt tevens een (verdere) menging tussen wonen en werken mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan is daardoor in overeenstemming met de Structuurvisie.

Nota Mobiliteit

Op 21 februari 2006 is de Nota Mobiliteit vastgesteld door het kabinet. De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan tot 2020. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. In de Uitvoeringsagenda staat beschreven hoe uitvoering wordt gegeven aan de Nota Mobiliteit. Het beleid heeft betrekking op aanpassingen aan de hoofdwegenstructuur en het spoornetwerk alsmede landelijke maatregelen als de OV chipkaart.

Het voorliggende bestemmingsplan is hoofdzakelijk gericht op beheer en voorziet niet in aanpassingen van Rijks- of provinciale wegen dan wel het spoorwegnetwerk.

Nationaal Waterplan

Op 1 december 2009 is het Nationaal Waterplan door het kabinet vastgesteld. Het Nationaal Waterplan zet het beleid uit de Vierde nota waterhuishouding 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 waterhuishouding het geval was. Dit is noodzakelijk om op de korte en de lange termijn te kunnen blijven beschikken over duurzame en klimaatbestendige watersystemen.

In hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan is nader ingegaan op de relevante wateraspecten.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) heeft ongeveer 25 regelingen samengebracht die de fysieke leefomgeving betreffen. Het gaat hierbij om bouw-, milieu-, natuur- en monumentenvergunningen. Die zijn opgegaan in één vergunning: de zogenoemde Omgevingsvergunning. Zo hebben burgers en ondernemers nog maar te maken met één loket, één beschikking en één procedure. De aanvraag kan digitaal worden gedaan en behandeld. De omgevingsvergunning is op 1 oktober 2010 landelijk ingevoerd.

De Wabo leidt onder meer tot een nieuwe, ruimere regeling voor vergunningvrij bouwen en andere termen in een bestemmingsplan (afwijken in plaats van ontheffing). In het



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

bestemmingsplan is rekening gehouden met de gewijzigde temen. Vergunningsvrije bebouwing wordt niet in een bestemmingsplan geregeld.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciale Staten heeft op 21 juni 2010 de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie vastgesteld als vervanging van de twee streekplannen Noord-Holland Zuid en het Ontwikkelingsbeeld (streekplan) Noord-Holland Noord.

Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. In de verordening is dit in regels vertaald.

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 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 Noord-Holland 2040 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 is het plangebied van dit bestemmingsplan aangewezen als "Bestaand Bebouwd Gebied". Binnen dit gebied zijn stedelijke functies toegestaan.

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening zijn regels opgenomen omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen 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).

Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan in overeenstemming is met de structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening aangezien de Transvaalbuurt stedelijk gebied betreft en het bestemmingsplan uitgaat van de bestaande situatie (en daarmee van stedelijke functies binnen Bestaand Bebouwd Gebied).

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2040

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



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

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 samenleven. 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 bestemmingsplan gaat voor de Transvaalbuurt uit van de bestaande situatie waarbij rekening is gehouden met een (verdere) menging tussen wonen en werken. Wel wordt er ter plaatse van Tugelaweg 85 voorzien in een (beperkte) toename van het aantal woningen. Het bestemmingsplan draagt daardoor (in beperkte mate) bij aan de structuurvisie.

Woonvisie: Wonen in de Metropool

Op 30 oktober 2008 heeft het college van B&W van de gemeente Amsterdam de Woonvisie: Wonen in de Metropool vastgesteld. De ontwikkeling tot metropool biedt allerlei kansen, maar heeft ook ongewenste neveneffecten. Bij een metropool hoort een hoge druk op de woningmarkt, die bepaalde groepen in de knel kan brengen, zoals de lage inkomens, grote gezinnen en mensen die op zorg aangewezen zijn. Amsterdam wil een stad zijn voor iedereen. Het succes van de stad is afhankelijk van de diversiteit. Voldoende geschikte huisvesting is essentieel om de ambities van Amsterdam als Topstad waar te maken.

'Mensen maken Amsterdam' is het uitgangspunt van de woonvisie. In de woonvisie zijn zeven thema's opgenomen, de zeven steden die Amsterdam in zich verenigt:



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

1. Emancipatiestad: Amsterdam is een stad waar mensen binnen moeten kunnen komen en zich moeten kunnen ontwikkelen, een plaats waar mensen hun talenten ontplooiën en vooruit komen: in hun opleiding, hun werk en in hun wooncarrière.
2. Ongedeelde stad: Alle bevolkingsgroepen moeten in alle wijken kunnen wonen. Jong en oud, arm en rijk. Het centrum is niet exclusief voor de rijken en de periferie moet niet alleen aanbod hebben voor mensen die het financieel niet zo breed hebben.
3. Betaalbare stad: Er moeten voldoende goedkope woningen beschikbaar blijven voor de lage en middeninkomensgroepen zowel in de huur als koopsector (sociale koop).
4. Vernieuwde stad: Amsterdam kent aandachtswijken die met de grootste stedelijke vernieuwingsoperatie uit de geschiedenis opgeknapt en aantrekkelijker gemaakt worden. Deze wijken bevinden zich met name in Amsterdam Zuidoost, Noord en Nieuw West. De aandachtswijken moeten krachtwijken worden. Dit vraagt investeringen in de woningvoorraad, in de leefbaarheid én in de sociaaleconomische ontwikkeling van de inwoners van deze wijken.
5. Topstad: Een hoge kwaliteit van woningen en voorzieningen is een voorwaarde voor een sterke economische concurrentiepositie van Amsterdam en haar omgeving. Verruiming van (tijdelijke) vestigingsmogelijkheden kan talent aantrekken. Een topstad zijn is alleen mogelijk als er in de volle breedte aan ontwikkeling gewerkt wordt, ook op het gebied van wonen, onderwijs en arbeidsparticipatie.
6. Zorgzame stad: Ouderen en kwetsbare groepen moeten zoveel mogelijk zelfstandig kunnen wonen en aan de samenleving deelnemen.
7. Duurzame stad: Zuinige woningen moeten een forse bijdrage leveren aan vermindering van het energieverbruik in de stad Amsterdam.

De nieuwe woonvisie is een omslag naar een andere manier van denken over wonen en woonbeleid:

- Verruiming van de doelgroep met de middeninkomens: Lange tijd heeft Amsterdam haar woonbeleid gericht op de mensen met de laagste inkomens. Echter, ook middeninkomens zijn op de huidige woningmarkt niet in staat een woning te kopen of te huren boven de huurtoeslaggrens. Amsterdam wil de doelgroep van haar beleid dan ook uitbreiden met deze inkomensgroep. Er komt meer aandacht voor het middensegment, zowel in de huur- als in de koopsector, bijvoorbeeld door middel van sociale koopwoningen.
- Differentiatie per gebied: Amsterdam is een zeer gevarieerde stad. Om dezelfde ambities te verwezenlijken is in de verschillende gebieden iets anders nodig. Voor de woonvisie is de stad daarom opgedeeld in zes logisch samenhangende delen waarvoor de hoofdthema's nader zijn uitgewerkt. De Transvaalbuurt is gelegen in gebied 2 (19^e eeuwse ring en gordel '20-'40, zie verderop).
- Denken in regionaal verband: Al die gebieden worden in hun regionale context bekeken, want Amsterdam is het middelpunt van de hele Noordvleugelregio, niet alleen uit economisch perspectief maar ook op woongebied. De stad met haar omliggende gemeenten zijn communicerende vaten: het aantal verhuisbewegingen tussen centrum en periferie is enorm.
- Gegarandeerde beschikbaarheid van woningen: Tot voor kort maakte de gemeente 'kernvoorraadafspraken' met de woningcorporaties. In de stadsdelen moest minimaal een kwart van de woningvoorraad een goedkope huurwoning zijn. In plaats daarvan



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

worden nu 'aanbiedingsafspraken' gemaakt. Voor de woningzoekende is dat een grote verbetering. De omvang van de kernvoorraad zegt namelijk weinig over de beschikbaarheid van die woningen. De aanbiedingsafspraken gaan over het aantal betaalbare woningen dat jaarlijks beschikbaar komt. Door de aanbiedingsafspraken wordt gegarandeerd dat ook in de duurdere wijken van de stad voor mensen met een laag inkomen woningen beschikbaar komen.

De geformuleerde ambities omvatten een heel scala aan doelstellingen en maatregelen. Toch zijn er ontwikkelingen die deze ambities in de weg staan. Daarom zal Amsterdam zich de komende jaren richten op de volgende prioriteiten:

- Gebieden met hoge marktdruk blijven toegankelijk voor lage en middeninkomens: De centraal-stedelijke zone is het meeste geliefde woongebied van Amsterdam. Het gebied moet ook voor de lagere en middeninkomens toegankelijk blijven.
- Een groter aanbod in het middensegment: De middeninkomens worden wel het cement van de samenleving genoemd. Het woningaanbod voor deze mensen is te klein. Het middensegment moet drastisch worden uitgebreid, onder meer door nieuwbouw, verkoop van huurwoningen en sociale koopconstructies.
- Stad voor kinderen: Kinderen zijn het kapitaal van de stad. In de woonvisie is daarom veel aandacht voor de behoeftes van gezinnen.
- Specifiek bouwen voor specifieke groepen: Variatie en differentiatie zijn sleutelwoorden in de woonvisie. Studenten hebben andere woonwensen dan ouderen, mensen die aangewezen zijn op zorgvoorzieningen hebben heel andere behoeftes dan werkende jongeren. Daarom worden met de woningcorporaties afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van woningen voor speciale doelgroepen.
- Gebiedsgericht werken: Niet iedere buurt hoeft de ideale afspiegeling te zijn van de Amsterdamse samenleving, niet overal hoeft de gemengdheid hetzelfde te zijn, niet iedere buurt hoeft dezelfde voorzieningen te hebben. Amsterdam is geen homogeen geheel, maar een ideale mix van gevarieerde verscheidenheid.

Zoals hiervoor is aangegeven is de stad opgedeeld in zes logisch samenhangende delen waarvoor de hoofdthema's nader zijn uitgewerkt. De Transvaalbuurt is gelegen in gebied 2 (19^e eeuwse ring en gordel '20-'40).

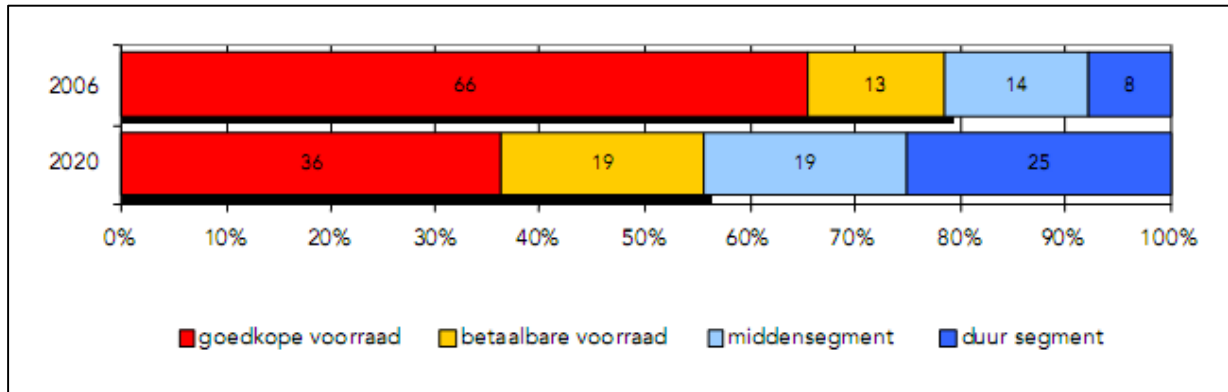


Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011



Afbeelding: overzicht woningvoorraad 2006 en prognose 2020

De 19^e-eeuwse ring en de gordel 20-40 ligt dichtbij het centrum van de Metropool Amsterdam en zal daar het komende decennium steeds meer bij gaan horen. Juist in dit gebied liggen mogelijkheden voor starters, voor de creatieve klasse en voor de gezinnen die stedelijk willen wonen. Er is veel aanbod voor lage inkomens en het is van belang om een groot deel daarvan te behouden. In het woonbeleid voor dit gebied sluiten we geen groepen uit, maar bij de nieuwe ontwikkelingen kiest de gemeente in dit gebied voor:

- De mensen met midden- en hogere inkomens die graag in een hoogstedelijk woonmilieu willen leven;
- gezinnen die meer ruimte nodig hebben, maar wel stedelijk willen wonen
- de (allochtone) middenklasse;
- de creatieve kenniswerkers die combinatiemogelijkheden zoeken voor wonen en werken;
- jongeren en studenten;
- ouderen.

Door nieuwe mogelijkheden te bieden aan deze groepen, komen er door doorstroming meer woningen beschikbaar voor mensen met lage inkomens, starters en jong talent die zijn aangewezen op de voorraad oude en kleine woningen.

De zeven ambities voor het wonen in Amsterdam voor de 19^e-eeuwse ring en de gordel 20-40 met de bovenstaande groepen in gedachten, leiden tot de volgende speerpunten:

- Inzetten op kracht van het gebied: omvangrijke voorraad betaalbare woningen voor starters en mogelijkheden voor creatieve kenniswerkers;
- Meeliften op gunstige ontwikkeling door middel van verkoop huurwoningen, nieuwbouw en differentiatie van de woningvoorraad;
- Behoud (allochtone) middenklasse voor deze wijken;
- Wijkaanpak en doorzetten vernieuwing in gebieden waar nog achterstanden zijn;
- Toevoegen ouderenwoningen in nieuwbouw en bestaande bouw.

Het bestemmingsplan gaat uit van de bestaande situatie. Wel is in het bestemmingsplan rekening gehouden met enkele ontwikkelingen (zie paragraaf 4.1). Deze ontwikkelingen geven



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

uitvoering aan de woonvisie. Het bestemmingsplan is daardoor in overeenstemming met de Woonvisie.

Short stay beleid

Het college van B&W van de gemeente Amsterdam heeft op 12 februari 2009 beleid vastgesteld aangaande short stay. Aanleidingen voor de centrale stad voor op het opstellen van short stay beleid waren:

- Amsterdam Topstad: expats mogelijkheden bieden zich tijdelijk hier te vestigen;
- Er was geen juridisch kader om te kunnen handhaven in geval van overlast en illegale woningonttrekking. Short stay vindt plaats in woningen waarop volgens de regels van bestemmingsplannen veelal de definitie 'wonen' van toepassing is of een specifieke definitie van 'wonen' ontbreekt. Bij de definitie is tot nu toe geen rekening gehouden met het verschijnsel short stay, zodat deze vorm van wonen niet past binnen de bestemming wonen.

Daarnaast biedt het uitvoeren van het short stay beleid een instrument om het teveel onttrekken van woningen te beperken. Met het vaststellen van het beleid kan er gehandhaafd worden.

Enkele uitgangspunten van het short stay beleid:

1. De basis van het vergunningstelsel voor short stay is tijdelijke woningonttrekking op basis van artikel 30 van de Huisvestingswet.
2. De eigenaar van de woning vraagt een short stay vergunning aan. Deze geldt voor tien jaar.
3. Short stay wordt mogelijk vanaf één week tot zes maanden (daarboven is sprake van gewoon wonen).
4. Maximaal 5% van de geliberaliseerde huurwoningen in elk stadsdeel mag onttrokken worden ten behoeve van short stay. Alleen voor stadsdeel Centrum geldt een afwijkend percentage van 15%.
5. Voor nieuwbouwwoningen (opgeleverd vanaf 1 januari 2008) geldt het vergunningstelsel voor short stay niet. Short stay is hier zonder woningonttrekkingsvergunning mogelijk. Wel moet het gebruik van de woning voor short stay passen binnen het kader van het bestemmingsplan.

Het begrip wonen in de Amsterdamse bestemmingsplannen wordt aangepast. Hierdoor wordt de strijdigheid van shortstay met de woonbestemming opgeheven. In het bestemmingsplan Transvaalbuurt is hierop aangesloten.

Detailhandel in balans

in 2001 heeft het college van Burgemeester & Wethouders de nota detailhandel in balans vastgesteld. Daarin is aangegeven dat Amsterdam zorgt voor een balans in de detailhandel door stedelijke en regionale afstemming. Te veel winkels en concurrentie in de stad moeten worden voorkomen.

Het bestaande detailhandelsbeleid richt zich op het behoud van verschillende type winkelcentra die verspreid zijn over verschillende buurten, wijken en stadsdelen in Amsterdam. Deze winkelcentra vormen een ruimtelijk netwerk, dat ook wel 'fijnmazige winkelstructuur' wordt



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

genoemd. De dagelijkse boodschappen bij de bakker, slager, groenteboer, supermarkt of drogist kunnen op korte afstand van de woning worden gedaan. Voor niet-dagelijkse boodschappen, zoals schoenen of modeartikelen, kan de consument terecht in een wijk- of stadsdeelcentrum. Meubelen kan men kopen op een Perifere DetailhandelsVestigingen-locatie. Samen vormen deze gebieden een netwerkstructuur van winkelvoorzieningen die elkaar aanvullen.

Naast een fijnmazige structuur is de concentratie van winkels in grote of kleine centra in of nabij de directe woonomgeving uitgangspunt van het beleid dat in 2001 is vastgesteld. Gezamenlijk trekken de winkels consumenten aan. Niet alleen vanuit bedrijfseconomisch oogpunt is dat gewenst, ook maakt een concentratie van winkels het mogelijk ruimtelijke maatregelen te treffen, zoals parkeren, instellen van een voetgangersgebied en inrichting van de openbare ruimte.

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met een concentratie van detailhandel in een deel van het plangebied (bestemming 'Centrum'). De detailhandel is binnen deze bestemming beschermd. In de overige gebieden is detailhandel op bepaalde plekken ook toegestaan maar de detailhandel is daarbij niet expliciet beschermd. In het plangebied is geen PDV-locatie aanwezig.

Grootschalige detailhandel in balans: fijnmazigheid en gedeeltelijke liberalisering

Op 4 juli 2006 heeft het college van B&W van Amsterdam de nota Grootschalige Detailhandel in Balans vastgesteld. Net als bij de Nota Detailhandel in Balans, is het behoud van de fijnmazige detailhandelsstructuur en het ruimte bieden voor de (grootschalige) marktdynamiek als uitgangspunt gehanteerd. Het beleid, zoals verwoord in de Nota Detailhandel in Balans, blijft daardoor grotendeels van kracht. Alleen ten aanzien van Perifere DetailhandelsVestigingen (PDV) en Grootschalige DetailhandelsVestigingen (GDV) geldt een wijziging van het beleid. De Transvaalbuurt is niet als zodanig aangewezen. Het beleid heeft daarom geen consequenties voor het plangebied. PDV of GDV zijn niet toegestaan in het bestemmingsplan.

Nota Hotelbeleid 2007-2010

Omdat Amsterdam kampt met een tekort aan hotelkamers en vanwege de verwachte vraag naar hotelkamers heeft het college van B&W van Amsterdam op 20 november 2007 de hotelnota vastgesteld. In de nota zijn maatregelen geschetst om het aantal nieuw te realiseren hotelkamers te stimuleren. In de komende periode zal worden gekeken naar nieuwe potentiële locaties, ook buiten het centrum.

Het stadsdeel wil gelet op de nota gaan onderzoeken op welke locaties hotels kunnen komen. Om hier op te kunnen anticiperen is het wenselijk om in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid op te nemen voor het mogelijk maken van een hotel. In het bestemmingsplan is hierin voorzien.

Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 (Breed Water)

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

1. de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

2. de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
3. het nemen van grondwatermaatregelen.

ONDERWERP	STEDELIJK AFVALWATER	HEMELWATER	GRONDWATER
Aanleg	<ul style="list-style-type: none">• aansluiten bestaande ongezuiverde lozingen• aanleg van riolering in nieuwbouwgebieden	<ul style="list-style-type: none">• aanleg van riolering in nieuwbouwgebieden	<ul style="list-style-type: none">• toetsen ruimtelijke plannen• verder uitwerken grondwaterbeleid
Beheer: onderzoek	<ul style="list-style-type: none">• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren	<ul style="list-style-type: none">• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren	<ul style="list-style-type: none">• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren
Beheer: reiniging	<ul style="list-style-type: none">• reiniging van circa 360 km riolering per jaar (conform huidige situatie, maar wel meer differentiatie)	<ul style="list-style-type: none">• reiniging per jaar van circa 260 km riolering (conform huidige situatie, maar wel meer differentiatie)	<ul style="list-style-type: none">• regulier onderhoud• onderhoudsplan in ontwikkeling voor ontwatering-middelen

In 'Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015' staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen zoals het veranderende klimaat. Om de gestelde doelen te realiseren zijn de volgende acties en stappen nodig per zorgplicht:

De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering van de drie watertaken. Bij het realiseren van haar doelstellingen is zij echter ook afhankelijk van de medewerking van anderen:

- Perceeleigenaren zoals particulieren, bedrijven en instellingen moeten ervoor zorgen dat hun perceel op de juiste wijze is aangesloten op de riolering (geen afvalwater op het hemelwaterriool) en kunnen hun eigen vervuiling beperken;
- Bij het voorkomen of aanpakken van grondwaterproblemen is de gemeente afhankelijk van vele factoren, zoals de bodemopbouw, de wijze waarop het gebied bouwrijp is gemaakt, de inrichting en het gebruik van de grond, en de ondergrond. Vooral bij particulier terrein (bijvoorbeeld toename verharding, bouw van kelders) heeft de gemeente beperkte invloed. Het beheer van het peil van het oppervlaktewater, de verantwoordelijkheid van het waterschap, is vaak maar van beperkte invloed op het grondwaterniveau.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor de in het 'Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015' genoemde onderwerpen.

Milieubeleidsplan 2007-2010

Op 4 juli 2007 heeft de gemeenteraad het Milieubeleidsplan 2007-2010 vastgesteld. Het Milieubeleidsplan is een opfrissing en actualisering van de hoofdpunten van de Integrale Milieuvisie Amsterdam 1994-2015.

Het waarborgen van de leefbaarheid en de volksgezondheid in Amsterdam zijn absolute randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de stad. Amsterdam hecht grote waarde aan een gezonde en leefbare stad. Daarom wil de gemeente aandacht besteden aan zaken als luchtkwaliteit, geluidsoverlast, energiebesparing, duurzaamheid en waterkwaliteit. In het Milieubeleidsplan zijn diverse maatregelen opgenomen ten aanzien van deze thema's. Enkele maatregelen zijn:

- Een Actieplan Geluid waarin beleidskeuzen voor te nemen maatregelen zijn gemaakt om de geluidsbelasting in Amsterdam te beheersen en waar nodig te verminderen.
- Toepassen dunne dekklagen (stil asfalt) als wegdekverharding.
- Stadsverwarming.
- Amsterdams functiegericht bodembeleid.
- Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt verwezen naar het Actieplan Luchtkwaliteit.

De centraalstedelijke ambitie is om de CO₂-uitstoot in 2025 met 40% te reduceren en vanaf 2015 klimaatneutraal te gaan bouwen.

Het Milieubeleidsplan heeft geen inhoudelijke gevolgen voor het bestemmingsplan.

Actieplan Luchtkwaliteit

Het doel van het Actieplan (d.d. april 2006) 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. Maatregelen binnen het project moeten vervolgens de laatste verbeteringen van de luchtkwaliteit verzorgen, zodat de normen worden gehaald.

Het Actieplan Luchtkwaliteit heeft geen inhoudelijke gevolgen voor het bestemmingsplan.

Amsterdam wil bij voorkeur niet dat er gevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt bij drukke wegen. De gemeente heeft daarom een richtlijn opgesteld. 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. Concreet gaat het om de volgende randvoorwaarden:



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

- 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.

De gemeentelijke richtlijn geldt voorsnog niet voor ruimtelijke projecten die vallen onder de bevoegdheid van de stadsdelen, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen.

Gedragcode Flora- en Faunawet

Onlangs heeft gemeente Amsterdam de 'Gedragcode voor het zorgvuldig handelen bij ruimtelijke ontwikkeling en bestendig beheer en onderhoud' vastgesteld, welke op 11 december 2009 door de minister is goedgekeurd. Deze gedragcode is geldig vanaf 18 december 2009 tot en met 18 december 2014.

Met deze gedragcode beschrijft de gemeente Amsterdam de voorzorgsmaatregelen die erop gericht zijn de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeente grenzen voorkomen bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken. Daarmee voldoet de gemeente Amsterdam aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 16c van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantsoorten Flora- en faunawet.

De gedragcode heeft betrekking op plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente Amsterdam worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragcode betreft:

- De voorbereiding en uitvoeren van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.
- Het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud.

De gedragcode is van toepassing binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam en het beheergebied van het Amsterdamse Bos op alle medewerkers van de gemeente Amsterdam die zelf of samen met andere werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de Gedragcode flora en fauna van de gemeente Amsterdam te onderschrijven en te volgen.

Belangrijk bij het gebruik en de toepassing van de gedragcode zijn de Checklijst beschermde soorten in de Gemeente Amsterdam, Handleiding Flora- en faunawet en ruimtelijke planvorming en het Soortenbeleid Gemeente Amsterdam en bijbehorende doelsoortenlijst.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

De Gedragscode Flora- en Faunawet heeft geen inhoudelijke gevolgen voor het bestemmingsplan.

3.4 Beleid van de waterbeheerder

Waternet - Keur AGV 2009

Bevoegd gezag is het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Waternet is de gezamenlijke uitvoerende dienst van het bevoegd gezag en daarmee ook de waterbeheerder van het onderhavige plangebied. Op 26 november 2009 heeft het Algemeen Bestuur de Integrale Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld. De 'Keur' is de traditionele naam die waterschappen doorgaans geven aan een verordening met betrekking tot hun waterstaat- en waterhuishoudkundige taken. De Keur van hoogheemraadschap Amstel, Gooi, en Vecht (AGV) is niet alleen gericht op het beschermen van de water aan- en -afvoer en bescherming tegen wateroverlast en overstroming, maar ook op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem.

De Keur bestaat in essentie uit verboden en geboden. Op de meeste verboden en geboden kan onder bepaalde voorwaarden een zogenaamde vergunning tot 'onthefing' van het gebod of verbod worden verleend. Dit is toestemming om een bepaalde activiteit of ingreep uit te voeren ondanks een algemeen 'verbod'. Deze vergunning staat niet op zich maar wordt verleend in samenhang met 'onthefingen' voor alle andere verboden die op grond van andere waterwet- en regelgeving van kracht zijn, inclusief die van het vaarwegbeheer. Vergunningvoorwaarden zijn of kunnen worden afgeleid van beleidsregels en richtlijnen in separaat door het bestuur van AGV vast te stellen stukken.

Eind 2011 wordt er naar verwachting een nieuwe Keur (Keur 2011) vastgesteld.

Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015

In het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015 zijn voor de periode tot eind 2015 in totaal 43 pakketten van uitvoeringsmaatregelen ter bevordering van de ecologische waterkwaliteit samengesteld.

De belangrijkste maatregelen liggen in iets meer dan de helft van de waterlichamen op het vlak van het terugdringen van de (fosfaat)belasting; in bijna alle waterlichamen betreft het de verbetering van oeverinrichting. Daarnaast gaat het om het opheffen van acht vismigratiebarrières. Het Waterbeheerplan omvat geen maatregelen die voor het onderhavige plangebied van belang zijn. Het algemeen beleid is dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden en gescheiden blijven tot aan het overnamepunt op de perceelgrens. Schoon regenwater van gevels en daken dient bij voorkeur worden benut (toiletspoeling, daktuinen e.d.) of te worden afgevoerd naar de bodem (infiltratie) en indien niet mogelijk of gewenst dan rechtstreeks afgevoerd te worden naar het oppervlaktewater via een regenwaterriool.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het beleid van Waternet.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

3.5 Stadsdeelbeleid

Structuurschets Mozaïekstad Oost-Watergraafsmeer

De stadsdeelraad van 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.

Voor het voormalige stadsdeel Oost-Watergraafsmeer is een aantal ruimtelijke kwaliteitspijlers beschreven:

- Versterking van de diversiteit en (ruimtelijke) verscheidenheid
- Versterking van de ruimtelijke identiteit
- Versterking van de kwaliteit van de buitenruimte en een sterkere beeldkwaliteit
- Ruimte voor kwetsbaarheid (voorkomen dat sterke functies de zwakkere functies verdringen)
- Een veilige en leefbare leefomgeving
- Dynamiek combineren met duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Vanuit deze kwaliteitspijlers is een aantal hoofdkeuzes geformuleerd:

- omgaan met gegeven van meer verstedelijking en meer gebruikers
- een visie op (openbaar) vervoer
- een soort stedelijkheid die niet alleen is gericht op wonen
- slim omgaan met ruimtebehoefte
- creëren van gemengde gebieden

Ten aanzien van het laatste punt is daarbij nog aangegeven dat:

- het wenselijk is om in de directe omgeving van stations menging plaats te laten vinden door een zeer intensief gebruik en de wens om publieksfuncties op het maaiveld te hebben
- in oud-Oost is de menging te vergroten door wonen meer te combineren met kleinschalige goedkope bedrijvigheid, ateliers en voorzieningen, waarbij aandacht wordt besteed aan de ruimte voor extra parkeerbehoefte
- het streven is om de Wibautstraat binnen het stadsdeel te verdichten als als met grootstedelijke voorzieningen (onderwijs, overheid, communicatiediensten) met spin-off voor de directe omgeving in de vorm van winkels

De hoofdkeuzes leiden tot ruimtebehoeften, welke in het navolgende worden weergegeven.

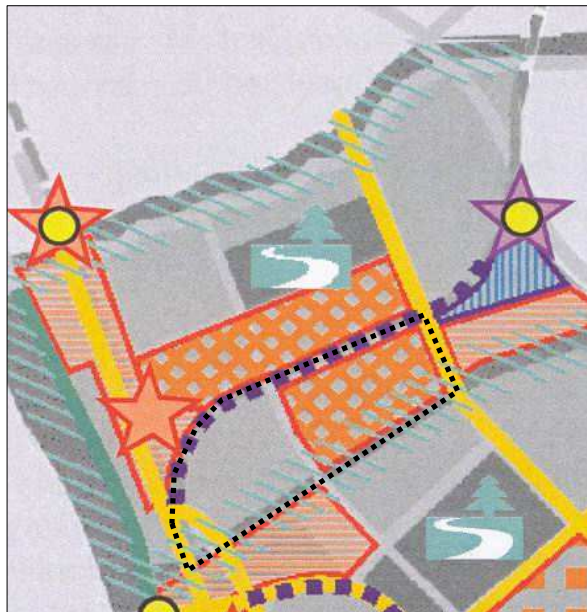


Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011



Legenda bij structuurkaart	
	Transformatiegebied, tot 2010
	Transformatiegebied, tot en na 2010
	Transformatiegebied, na 2010
	Gebiedsgerichte aanpak, tot 2010
	Studiegebied, tot 2010
	Intensivering sport en leisure, tot 2010
	Concentratie en intensivering rond openbaar vervoerstations, tot 2010
	Concentratie en intensivering rond openbaar vervoerstations, tot en na 2010
	Concentratie en intensivering sport en leisure
	Nieuw belangrijk stadspunt, na 2010
	Groene tangentiële corridor, met waterberging
	Transformatie van stadslijnen en aangrenzende zones, na 2010
	Belangrijke stadslijn: versterking identiteit
	Amsteloever: zichtbaar en tastbaar
	Nieuwe verkeersontsluiting
	Oeverzones: versterking zichtlijnen, recreatie en openbare ruimte
	Verankering als onderdeel groene plantage
	Studie: ontsluiting langzaam verkeer

*Afbeelding: uitsnede plankaart
Structuurschets
"Mozaïekstad Oost /
Watergraafsmeer"*

- 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.

- 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. In het plangebied kan de menging van functies worden vergroot 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.

- 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.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

- Infrastructuur

Voor het wegennet 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.

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.

De Transvaalbuurt zal de komende jaren geen ingrijpende ruimtelijke verandering ondergaan, hoogstens sloop-nieuwbouw van enkele panden/blokken. De structuur van de Transvaalbuurt blijft echter ongewijzigd. Om echter ook na 2010 bij te dragen aan ruimte voor wonen in de stad door geconcentreerd te verstedelijken zal het stadsdeel, vanuit de hoofdkeuze 'slim omgaan met ruimtebehoefte', de transformatie van bestaande woonwijken bij de ruimte voor wonen en geconcentreerde verstedelijking betrekken. Op die manier kunnen belangrijke groengebieden rondom en in de stad worden gespaard. Het oostelijk deel van de Transvaalbuurt is aangemerkt als gebied waar een dergelijke gebiedsgerichte aanpak (geconcentreerd verstedelijken) tot 2010 plaatsvindt.

De Structuurschets wordt momenteel herzien/geactualiseerd. De uitgangspunten die gelden voor de Transvaalbuurt blijven grotendeels overeind. In hoofdlijnen is een aantal aspecten tevens uitgewerkt in de woonvisie, de horecanota en het woonserviceplan (zie elders in deze paragraaf).

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Structuurschets doordat rekening is gehouden met enkele ontwikkelingen (zie paragraaf 4.1) en een functiemenging van wonen en werken mogelijk wordt gemaakt zodat wordt bijgedragen aan het behoud en versterken van bestaande economische functies. Voor het overige wordt voor het plangebied uitgegaan van de bestaande situatie.

Stedelijk Vernieuwingsplan Transvaalbuurt

In januari 2007 heeft de stadsdeelraad 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



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

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

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

- het verbeteren van het winkel- en voorzieningenaanbod, door onder andere verbetering van de uitstraling van winkelgebieden
- het stimuleren van het ondernemerschap
- de begeleiding van (startende) ondernemers
- het creëren van werkgelegenheid (met speciale aandacht voor (langdurig) werklozen)

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het Stedelijk Vernieuwingsplan doordat rekening is gehouden met enkele ontwikkelingen (zie paragraaf 4.1) zodat de kwaliteit en de differentiatie van het woningaanbod wordt verbeterd. Tevens is een herinrichting van de openbare ruimte mogelijk. De overige maatregelen die zijn genoemd in het Stedelijk Vernieuwingsplan hebben geen directe relatie met het bestemmingsplan.

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 wijk economie 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 wijk economie", waaronder de diverse deelprojecten geschaard worden.

Momenteel zijn er volgens het Wijkactieplan onder meer de volgende projecten met betekenis voor de gebouwde omgeving en openbare ruimte aan de orde:

- aanpak Tugelawegblokken, gericht op de aanpak van de betreffende woningcomplexen en directe woonomgeving (zie paragraaf 4.1);



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

- uitvoering speelruimteplan;
- aanpak Krugerplein (inrichting en gebruik, zie paragraaf 4.1);
- buurteconomie (onder andere het revitaliseren van bedrijfsnonroerendgoed, invulling van de plinten waarbij met name de centrale as van de Pretoriusstraat richting de Wibautstraat als economisch lint moet gaan fungeren);
- herontwikkeling van (vrijkomende) gebouwen, realisatie van aantrekkelijke voorzieningen die iets toevoegen aan de buurt.



Afbeelding: plinten centrale as Pretoriusstraat

Het bestemmingsplan draagt bij aan de uitvoering van het Wijkactieplan doordat een menging tussen wonen en werken mogelijk is gemaakt. Het nieuwe bestemmingsplan geeft het juridisch kader aan waarbinnen de gewenste ontwikkelingen (locatie en aantal niet-woonfuncties) mogelijk worden gemaakt. Tevens zijn enkele projecten met betekenis voor de gebouwde omgeving en openbare ruimte aan de orde.

Welstandsnota

Sinds 22 januari 2010 geldt de welstandsnota 'De schoonheid van Amsterdam Digitaal' met de daarbij behorende waarderings- of architectuurordekaarten 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-Oost behoort tot de "19^{de} eeuwse ring" en de Transvaalbuurt-West 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



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

(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 Welstandsnota heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan. Wel is het zo dat de Welstandsnota relevant is bij aanvragen voor een omgevingsvergunning.

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.

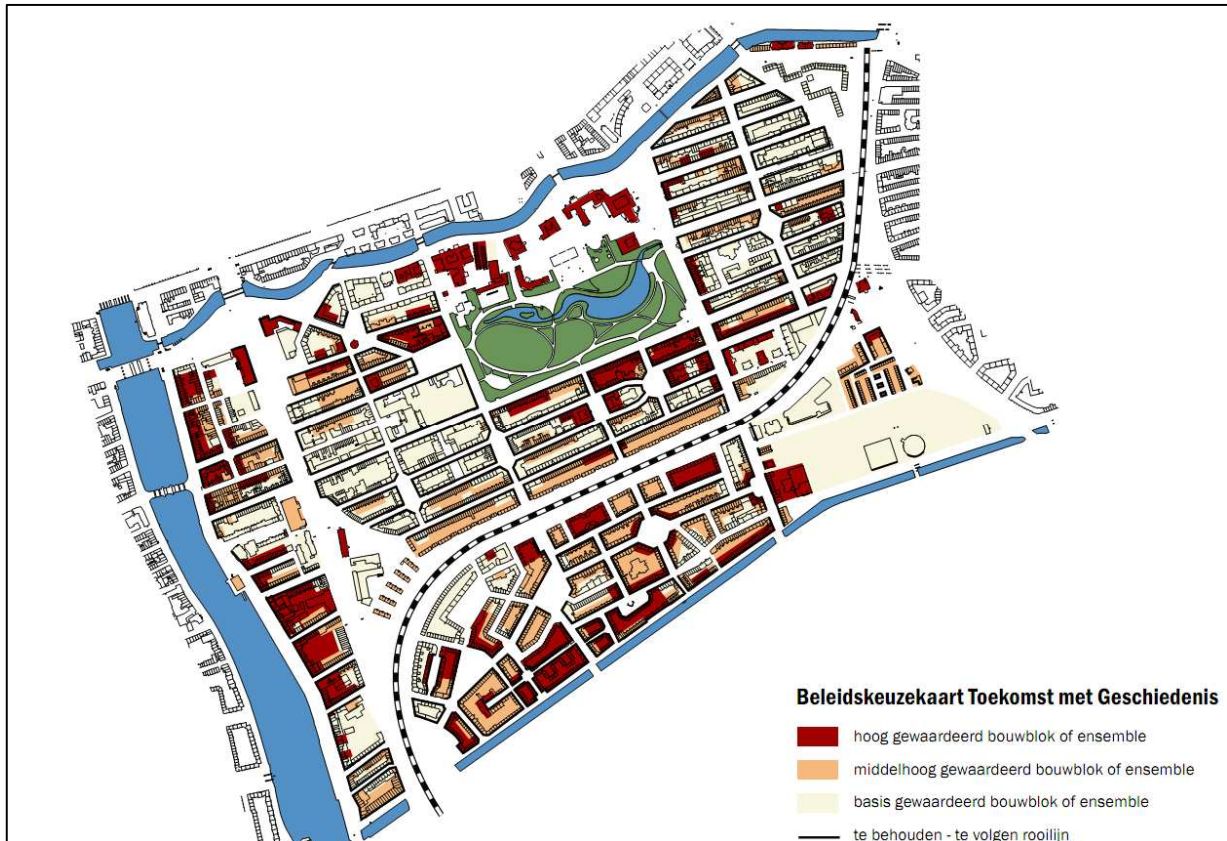


Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011



Afbeelding: uitsnede beleidskeuzenkaart

Gelet op de beleidskeuzenkaart is een groot deel van de bebouwing in de Transvaalbuurt aangemerkt als hoog gewaardeerd bouwblok/ensemble dan wel middelhoog gewaardeerd bouwblok/ensemble.

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. 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.

In het bestemmingsplan is conform de Nota uitgegaan van de huidige stedenbouwkundige structuur. Daarnaast is in het bestemmingsplan een bescherming van bestaande panden opgenomen doordat sloop pas is toegestaan nadat een omgevingsvergunning voor slopen is verleend. Het al dan niet verlenen van een omgevingsvergunning voor het slopen is afhankelijk van de vraag of het stedenbouwkundig belang onevenredig wordt geschaad door de sloop van



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

het betreffende pand en of er al een omgevingsvergunning is verleend ten behoeve van de nieuwe ontwikkeling.

Ruimtelijke Economische Structuurvisie

De stadsdeelraad van 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 sociaaleconomische 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 met name 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 en bedrijfshuisvesting (25-150 m²).

De huidige diversiteit aan voorzieningenclusters en werkgebieden, plus de geplande maatregelen, maken het mogelijk om bovengenoemde ontwikkelingen in te passen zonder forse ingrepen in de bestaande ruimtelijk economische structuur in dat gebied van Oost. Door uitbouw en kwalitatieve verbetering van bestaande concentratiegebieden kunnen de ontwikkelingskansen worden benut en de gewenste diversiteit aan vestigingsmilieus worden behouden. Functiemenging is alleen mogelijk tussen functies die passen binnen één vestigingsmilieu. De typering van de concentratiegebieden bepaalt daarbij 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 Oostpoort. Daarnaast is het de wens om in buurten als de



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Transvaalbuurt kleinschalige werklocaties mogelijk te maken en horeca op enkele locaties mogelijk te maken.



Afbeelding: centrumgebied Linnaeusstraat / Middenweg en Oostpoort

- Centrumgebied Linnaeusstraat/Middenweg en Oostpoort

Het centrumgebied Linnaeusstraat/Middenweg en Oostpoort is gedeeltelijk gelegen in de Transvaalbuurt. Door de ligging aan een belangrijke route is het gebied zeer geschikt voor het herbergen van functies waarvoor grote bezoekersstromen nodig zijn, zoals winkels en publieksgerichte voorzieningen. Winkelondersteunende horeca en schaalvergroting dienen ter versterking ook tot de mogelijkheden te behoren.

- Kleinschalige werklocaties

De verspreid voorkomende economische functies zijn gesitueerd 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 woonwerkseenheden 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).



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011



Afbeelding: Linnaeusstraat (links) en kleinschalige bedrijfsruimte op de hoek Reitzstraat-Krugerplein(rechts)

- 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 (ondergeschikte) horecavestigingen.

In de buurten bevindt zich een aantal losse horecavestigingen. In de RES is aangegeven dat voor deze horecabedrijven (bestaand en in potentie) voldoende perspectief bestaat.

Het bestemmingsplan sluit aan bij de RES doordat een functiemenging van wonen en werken mogelijk is gemaakt waardoor kleinschalige werklocaties kunnen worden gerealiseerd.

In het bestemmingsplan is detailhandel in de Linnaeusstraat en Pretoriusstraat niet expliciet beschermd omdat met de realisatie van het nabijgelegen Oostpoort een aanzienlijk winkeloppervlak aan het winkelareaal van Oost zal worden toegevoegd. Ook is er de laatste jaren sprake van veranderd winkelgedrag (o.a. internetwinkelen) en is het streven van het stadsdeel om bepaalde gebieden in het kader van deregulering flexibel te bestemmen. Het winkelgebied in de Transvaalbuurt is om die redenen flexibel bestemd. Niet gewenste functies in de plint van het winkelgebied (zoals belwinkels en woningen) kunnen niet toenemen in aantal.

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. Er is daarbij onderscheid gemaakt in de volgende gebieden:

1. Winkelconcentratiegebied;
2. Buurtas;
3. Hoekaccentueringen;
4. Bedrijfsverzamelgebouw.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Ad 1: de Linnaeusstraat en de Pretoriusstraat (tussen Linnaeusstraat en Cillierstraat) zijn aangemerkt als winkelconcentratiegebied. De inzet voor het concentratiegebied binnen de Transvaalbuurt is gericht op het behoud van en versterken van de bestaande winkels. Een brancheringsplan kan een hulpmiddel zijn om goede keuzen te maken bij de invulling van leegkomende (detailhandel)functies. In het brancheringsplan moet een afstemming plaatsvinden met de ontwikkelingen en verschuivingen c.q. verplaatsingen die ontstaan door de invulling van Oostpoort.

Ad 2: de Pretoriusstraat (met uitzondering van het deel tussen Linnaeusstraat en Cillierstraat), Steve Bikoplein, Krugerplein en Krugerstraat behoren tot de buurtas. Het versterken en verder uitbouwen van de economische functies aan de buurtassen en de pleinen is het belangrijkste streven bij het verbeteren van de buurteconomie binnen de Transvaalbuurt. Het versterken van de buurtassen is mede gericht op het doorbreken van de geïsoleerde ligging van de Transvaalbuurt. Door het realiseren van aantrekkelijke routes kan een verbinding worden gelegd naar gebieden buiten de Transvaalbuurt. Door het realiseren van een buurtoverstijgende economische functie langs deze route wordt de attentiewaarde en het aantal bezoekers verhoogd waardoor een breder draagvlak wordt verkregen. Hierdoor ontstaat daadwerkelijk potentie en perspectief voor nieuwe en bestaande ondernemers.

Het buurtoverstijgende karakter kan ontstaan door één specifieke sterke trekker maar ook door een cluster van economische functies. Bovendien heeft een aantrekkelijke en levendige route een positieve invloed op de sociale veiligheid en leefbaarheid van de buurt. De buurtas is dan ook bij uitstek de plek waar de aantrekkelijke voorziening zou moeten worden gevestigd. Ook voor de economische functies aan de buurtassen geldt dat het eerste streven gericht is op het behoud en het versterken van het bestaande. Aangezien er weinig economisch draagvlak is voor de uitbreiding van de winkelfunctie ligt het voor de hand om bij uitbouw van de economische functies te streven naar functies als ambachtelijke bedrijven met een zogenaamde plusfunctie (zoals een instrumentenmakerij, meubelmakers, glasbewerkers, etc.), creatieve industrie (webdesign, (binnenhuis)architecten, etc.) en dienstverlening met duidelijke baliefunctie (schoonheidssalon, juridische dienstverlening, etc.).

De aanwezigheid van kwalitatief goede daghoreca op de buurtas kan de aantrekkingskracht maar ook de verblijfsduur van de bezoekers verhogen. Op het Krugerplein zijn al verschillende horecafuncties te vinden. Het plein leent er zich, wat betreft de omvang van de openbare ruimte, voor om in te zetten op een kwaliteitsimpuls van de horecafunctie. Hierbij dient de aandacht uit te gaan naar een betere koppeling van de openbare ruimte en functies in de plint rond het plein inclusief het realiseren van een terrasfunctie.

Voor het Krugerplein wordt gedacht aan de mogelijkheid van een wekelijkse warenmarkt. Zeer recent is onderzoek gedaan naar warenmarkten in de regio Amsterdam. Belangrijkste conclusies is dat de warenmarkten economisch onder druk staan. Gezien de trends rond warenmarkten en de nabijheid van de Dappermarkt is het naar alle waarschijnlijkheid onmogelijk een rendabele warenmarkt op het Krugerplein te organiseren. Wellicht dat in de toekomst wel ingespeeld kan worden met een periodieke markt die aansluit bij mogelijke thematisering van de economische functies.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011



Afbeelding: deel Steve Bikoplein (links) en deel Krugerplein (rechts)

Ad 3: Binnen het woongebied van de Transvaalbuurt is een aantal hoekpanden bijzonder geschikt 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 ieder geval wordt gestreefd naar het terugbrengen van oude bedrijfsruimten die thans voor woningen worden gebruikt.



Afbeelding: voorbeeld voormalige bedrijfsruimte op de hoek Laing's Nekstraat-Transvaalkade

Ad 4: Het realiseren van een bedrijfsverzamelgebouw is een van de mogelijkheden om de omvang van de kleinschalige bedrijfsruimten te laten groeien. De locatie voor een bedrijfsverzamelgebouw kan zijn een geschikt pand wat een nieuwe invulling behoeft bijvoorbeeld een oud schoolgebouw of door middel van de samenvoeging van ruimten in de plint langs de buurtas. Vooralsnog zal eerst een onderzoek gedaan worden naar de wenselijkheid en haalbaarheid van een bedrijfsverzamelgebouw in de Transvaalbuurt.

In het bestemmingsplan is detailhandel in de Linnaeusstraat en Pretoriusstraat niet expliciet beschermd omdat met de realisatie van het nabijgelegen Oostpoort een aanzienlijk



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

winkeloppervlak aan het winkelareaal van Oost zal worden toegevoegd. Ook is er de laatste jaren sprake van veranderd winkelgedrag (o.a. internetwinkelen) en is het streven van het stadsdeel om bepaalde gebieden in het kader van deregulering flexibel te bestemmen. Het winkelgebied in de Transvaalbuurt is om die redenen flexibel bestemd. Niet gewenste functies in de plint van het winkelgebied (zoals belwinkels en woningen) kunnen niet toenemen in aantal. Er is in het bestemmingsplan voor het winkelconcentratiegebied aangesloten op de regeling voor de buurtas.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met hetgeen in de notitie is aangegeven ten aanzien van de buurtas. De Linnaeusstraat, de Pretoriusstraat, het Steve Bikoplein en het Krugerplein zijn bestemd als 'Centrum'. Binnen deze bestemming is uitgegaan van behoud van de bestaande niet-woonfuncties doordat wonen in de eerste bouwlaag alleen is toegestaan op het bestaande adres. De vestiging van een buurtoverstijgende economische functie, functies als ambachtelijke bedrijven, creatieve industrie en dienstverlening met baliefunctie alsmede een uitbreiding van (dag)horeca is binnen deze bestemming ook mogelijk gemaakt. Omdat er geen concrete plannen voor een wekelijkse warenmarkt zijn is hier in het bestemmingsplan geen rekening mee gehouden.

In het bestemmingsplan zijn de bestaande hoekpanden die worden gebruikt voor niet-woonfuncties beschermd. Tevens is een uitbreiding van het aantal hoekpanden met niet-woonfuncties mogelijk gemaakt.

In het bestemmingsplan is de vestiging van een bedrijfsverzamelgebouw mogelijk binnen de bestemmingen 'Gemengd -1' en 'Gemengd - 2' (ter plaatse van Tugelaweg 85 en Ben Viljoenstraat 9/Danie Theronstraat 2).

Horecanota 2007

Op 1 oktober 2007 is de horecanota 2007 vastgesteld door de stadsdeelraad. De horecanota is bedoeld voor de periode 2007-2010 en heeft onder meer tot doel om specifieke beleidsuitgangspunten voor horeca te formuleren die richtingsgevend zijn voor o.a. bestemmingsplannen. Daarnaast is het doel om, waar mogelijk en wenselijk, horeca te stimuleren.

Er is in de horecanota een indeling gemaakt van horecacategorieën, welke ook in bestemmingsplannen kan worden gehanteerd.

categorie	omschrijving
Horeca I	Verkoop van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide kleine etenswaren, het verstrekken van alcoholvrije dranken en/of het verstrekken van consumptie-ijs, zijnde een fastfoodrestaurant, cafetaria, snackbar, shoarmazaken, lunchroom, koffie-theehuis of ijssalon;
Horeca IIa	Verhuur van zalen aan gezelschappen, al dan niet in combinatie met het verstrekken van eten en drinken en/of een gelegenheid alleen toegankelijk voor leden, zijnde een zalenverhuurbedrijf of sociëteit;
Horeca IIb	Een gelegenheid om te dansen, zijnde een dancing of discotheek;
Horeca III	Het verstrekken van sterke alcoholische dranken, zijnde een café of bar;



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Horeca IV	Het verstrekken van ter plaatse bereide maaltijden, inclusief (alcoholische) dranken, zijnde een restaurant, eetcafé of bistro;
Horeca V	Het aanbieden van logies, zijnde een hotel of pension ¹ ;

Tabel: horecacategorieën

De functie en het karakter van een gebied (gebiedstype) bepalen hoeveel en welke soort horeca mogelijk en gewenst is. Voor wat betreft de Transvaalbuurt zijn het Krugerplein en de Pretoriusstraat aangewezen als gemengde gebieden. De uitbreidingsmogelijkheden van de horeca zijn hier beperkt. Op deze locaties is vooral horeca I en horeca IV, passend bij de kleinschalige bedrijvigheid en de dominante woonfunctie, wenselijk. Door kwaliteitsverbetering zou de horeca kunnen bijdragen aan de leefbaarheid en veiligheid van het gebied. Een terras op het Krugerplein en/of de Pretoriusstraat kan bijdragen aan verbetering van de leefbaarheid.

Het overige gebied is aangemerkt als woongebied. In deze gebieden staat het wonen centraal. Er kunnen hier wel enkele zelfstandige horecavoorzieningen voorkomen. Dit is voor de leefbaarheid van de woongebieden ook gewenst, mits deze voorzieningen geen overlast veroorzaken. Indien bestaande horeca verdwijnt en wordt vervangen door nieuwe horeca dan gaat de voorkeur uit naar horeca I en IV.



Afbeelding: horeca hoek Ben Viljoenstraat-Afrikanerplein

In de horecanota zijn ook regels opgenomen voor ondergeschikte horeca. Van ondergeschikte horeca is sprake wanneer men in een zaak, die geen (planologische) hoofdbestemming horeca heeft, iets kan consumeren en men daarvoor moet betalen. In het bestemmingsplan dient ondergeschikte horeca bij detailhandel mogelijk te worden gemaakt door middel van afwijking. In de afwijkingsbevoegdheid zijn objectieve criteria opgenomen. Voor ondergeschikte horeca bij detailhandel en dienstverlening geldt dat de oppervlakte van de betreffende functie dat voor horeca wordt gebruikt niet meer dan 50 m² mag bedragen, tot een maximum van 25% van het bruto vloeroppervlak.

¹ omdat een Bed & Breakfast-voorziening tot 5 bedden niet vergunningsplichtig is, is deze niet meegenomen in de horecanota



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Ondergeschikte horeca bij bijzondere en recreatieve doeleinden als musea, schouwburg of sportkantines dient als recht te worden opgenomen waarbij maximaal 10% van het totale oppervlak mag worden gebruikt voor ondergeschikte horeca.

In het bestemmingsplan is aangesloten bij de categorie-indeling zoals weergegeven in de Horecanota. Ook is in het gemengd gebied (Linnaeusstraat-Pretroriusstraat-Krugerplein) onder voorwaarden een uitbreiding van horeca mogelijk gemaakt. In tegenstelling tot hetgeen in de Horecanota is aangegeven is een groei van het aantal vestigingen horeca I beperkt mogelijk gemaakt. Dergelijke horeca is op dit moment al ruimschoots in de Transvaalbuurt aanwezig. Om de kwaliteit van het winkelgebied niet te laten afnemen wordt een ruime groei van het aantal horeca I vestigingen niet wenselijk geacht. In plaats daarvan is slechts voorzien in een beperkte groei. Het gaat om één extra horeca I-vestiging ten opzichte van het huidige aantal. Ten aanzien van het aantal horeca IV-vestigingen gaat het om een mogelijke groei met 3 vestigingen. Voor het overige gebied wordt een groei van het aantal horeca vestigingen niet wenselijk geacht.

Nota "Uitgebouwd?" eerste herziening

In februari 2009 heeft het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel de nota "Uitgebouwd?" eerste herziening vastgesteld. Deze nota heeft betrekking op dakterrassen, dakopbouwen en dakuitbouwen en is bedoeld als afwegingskader voor eventuele bouwaanvragen die niet passen binnen bestemmingsplannen. Voor rijks- en gemeentelijke monumenten, panden die tot architectuurorde 1 en eventueel architectuurorde 2 (ordekaart welstandsnota) behoren, woningen die na 3 november 2003 zijn gebouwd en niet-woonfuncties geldt op voorhand dat dakterrassen, dakopbouwen en dakuitbouwen niet zijn toegestaan.

In de notitie is voor een drietal stedenbouwkundige structuren aangegeven welke mogelijkheden per bouwvoornemen zijn toegestaan waarbij onder meer rekening is gehouden met zichtlijnen.

In het bestemmingsplan zijn geen dakterrassen, dakopbouwen en dakuitbouwen toegestaan. Eventuele verzoeken voor dergelijke voorzieningen zullen worden getoetst aan de Nota "Uitgebouwd?" eerste herziening (dan wel eventueel toekomstig nieuw beleid). Indien het stadsdeel medewerking wenst te verlenen aan een initiatief zal dit via een aparte planologische procedure plaatsvinden.

Woonvisie Stadsdeel Oost 2011-2015

De woonvisie is op 5 juli 2011 door de stadsdeelraad vastgesteld. Het stadsdeel kiest daarmee voor verbetering van de woon- en leefomgeving van mensen met een laag inkomen, wonen met zorg, veilig wonen, samen wonen en gezond wonen. In de woonvisie wordt daarom voor diverse doelgroepen als de primaire doelgroep, de middeninkomens, mensen die zorg nodig hebben en studenten/jongeren aangegeven op welke wijze het stadsdeel zich voor de betreffende doelgroep wil gaan inzetten.

De Transvaalbuurt is een bestaand woonwerkgebied. Wonen en werken vindt veelal in hetzelfde gebouw plaats; werken in de plint en wonen op de overige verdiepingen. De strategieën voor de Transvaalbuurt zijn: behouden, versterken en veranderen. De middelen hierbij zijn:



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

- Uitbreiden stedelijke vernieuwing naar wijkaanpak vooral op sociaal-economisch vlak, empowerment van bewoners, coalities tussen bewoners, ondersteunen maatschappelijk middenveld, ondernemers en bewoners;
- Geen verkoop van grote betaalbare huurwoningen;
- Pilot beperken geluidsoverlast en energiebesparing;
- Ontwikkelen woonservicewijk rond de huidige Kraaipanschool;
- Splitsingscontingent inzetten voor kwaliteitsverbetering bestaande woningen

De Woonvisie heeft geen inhoudelijke gevolgen voor het bestemmingsplan.

Programma Woonservicewijken 2008-2015

Het programma Woonservicewijken 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.

Eén van de woonservicewijken is de Transvaalbuurt/Weesperzijdestrook Zuid/Don Boscobuurt/Eenhoorng gebied. In het westelijk deel van de Transvaalbuurt komt een zorgsteun-/servicepunt. Dit in combinatie met circa 50 wibo/ouderenwoningen en 34 plaatsen voor zorg met 24-uurstoezicht in de Kraaipanschool. De planvorming is momenteel in voorbereiding (zie paragraaf 4.1).

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 voor 2010 het wibo-aanbod van 5.000 te laten toenemen tot 8.000 wibo's. In 2003 heeft het toenmalige stadsdeel Oost/Watergraafsmeer 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 in 2010 (namelijk 534 wibo's op basis van 20% van de 75-plussers in 2010).

In de Transvaalbuurt liggen winkels voor de dagelijkse levensbehoefte aan de oostelijke rand van de buurt. Hier grenst de buurt aan het winkellint in de Linneausstraat dat aan de overkant wordt uitgebreid in Oostpoort. Daarnaast liggen rondom het Krugerplein enkele winkels. In dit westelijk deel is ook een ouderensociëteit gevestigd. Openbaar vervoerhaltes zijn aan de rand van de buurt (deels buiten het plangebied) en op het Krugerplein aanwezig.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

In de Kraaipanschool komt een zorgsteun-/servicepunt terwijl rondom de Kraaipanschool diverse zorgwoningen en groepswoonings worden gerealiseerd. Hiervoor is een aparte planologische procedure in voorbereiding.

Het bestemmingsplan gaat uit van de bestaande bebouwing maar het bestemmingsplan maakt de realisatie van bijvoorbeeld wibo's binnen de bestaande bebouwing mogelijk.

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 bestemmingsplan maakt recreatief medegebruik van het openbare gebied mogelijk.

Milieubeleidsplan 2010 en Milieuprogramma 2011

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 ook weergegeven in het gemeentelijk Milieubeleidsplan) beschreven.

Flora- en fauna uitvoeringsnotitie

Het stadsdeel wil, daar waar mogelijk, de flora en fauna in het stadsdeel stimuleren maar tegelijkertijd er voor zorgen dat bepaalde flora en fauna niet voor teveel overlast zorgt. In de notitie wordt ingegaan op de vraag welke maatregelen nodig zijn om de flora en fauna in het stadsdeel te stimuleren en te beheren. Deze maatregelen hebben geen consequenties voor het bestemmingsplan.

Visie Spoortaluds Amsterdam Oost/Watergraafsmeer

In 2003 heeft het stadsdeel een interne visie opgesteld voor de spoortaluds die door het stadsdeel lopen, inclusief het direct aanliggende gebied. Het doel van de visie is om de kwaliteit van de spoortaluds te verhogen en richtlijnen te bieden voor het beheer van de spoortaluds.

Het streefbeeld is om de spoortaluds een duidelijk herkenbaar groen element in de openbare ruimte te laten zijn. Deze herkenbaarheid wordt onder meer gerealiseerd door taluds zo in te richten dat het dijklichaam duidelijk zichtbaar is, de ruimte langs de taluds in te richten als openbare ruimte en langs de taluds een voetgangers- en/of fietsroute te realiseren, voor zover daar nog geen sprake van is.

De in de visie voorgestelde maatregelen hebben geen gevolgen voor het bestemmingsplan.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Nota speelruimte

Het Speelruimteplan Oost-Watergraafsmeer (juli 2005) is een kader om de vele speelplekken in het stadsdeel goed te kunnen beheren en aan de toekomstige vraag naar speelplekken te voldoen.

De Transvaalbuurt is de buurt met de meeste kinderen van het hele stadsdeel. Het is ook de buurt met de meeste speelplekken. In deze buurt zijn de speelplekken aan de kleine kant. Voordeel van veel kleine plekken is dat de loopafstand voor alle doelgroepen klein is.

In de nota wordt geconcludeerd dat er te veel speelplekken zijn. De meeste speelplekken zijn voor de doelgroep van 6-11 jaar. Er zijn zelfs speelplekken voor alle doelgroepen gecombineerd (0-21 jaar). Er wordt geadviseerd om een zevental plekken op te heffen, vooral voor de middelste doelgroep. Proefondervindelijk dient aangetoond te worden of het opheffen van speelplekken niet tot meer overlast in de buurt gaat leiden.

Het bestemmingsplan maakt sport- en speelvoorzieningen op diverse plekken mogelijk. De exacte locatie van de sport- en speelvoorzieningen is daarbij niet vastgelegd zodat er enige flexibiliteit is.

Nota Gebruik openbaar water

Op 21 oktober 1997 heeft de stadsdeelraad van het voormalige stadsdeel Oost de Nota Gebruik openbaar water vastgesteld. Voor de Transvaalbuurt is de Ringvaart tussen het spoorviaduct en de Wibautstraat relevant. In dit deel van de Ringvaart zijn geen watervaartuigen toegestaan. Het wordt beschouwd als een vis- en sierwater. In het bestemmingsplan zullen derhalve geen vaartuigen in het water worden toegestaan.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

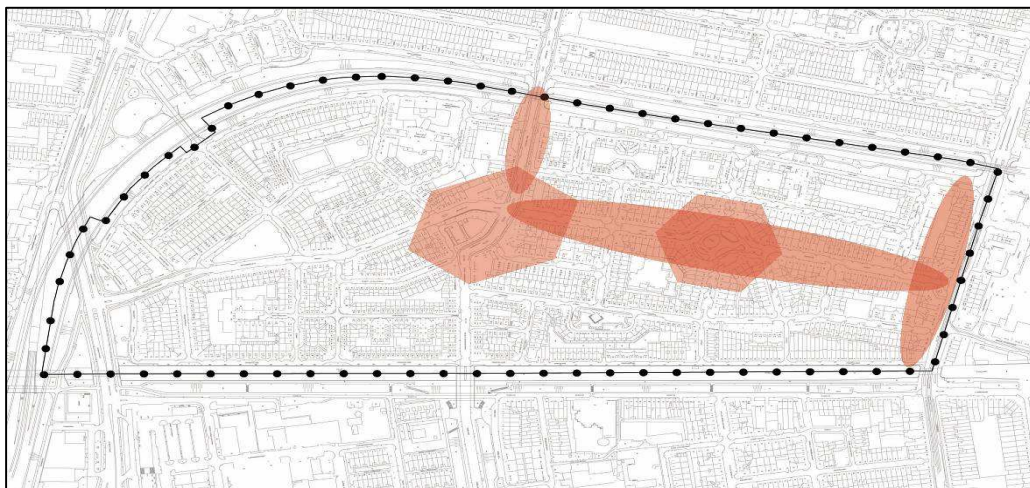
4. HET RUIMTELIJK KADER

Voor de Transvaalbuurt is voorafgaand aan de start van het bestemmingsplan een Plan van Aanpak gemaakt (d.d. 20 mei 2009). Dit Plan van Aanpak is tot stand gekomen na analyse van de bestaande situatie in de Transvaalbuurt, analyse van het vastgestelde en in voorbereiding zijnde beleid, ambtelijk overleg en overleg met de Buurtbeheergroep Transvaalbuurt, partners Wijkaanpak en projectgroep Wibaut aan de Amstel. Tevens is het Plan van Aanpak voorgelegd aan het dagelijks bestuur en de raadscommissie.

In het Plan van Aanpak is aangegeven met welke uitgangspunten voor de Transvaalbuurt rekening dient te worden gehouden. Aan de hand van deze uitgangspunten in het Plan van Aanpak zijn vervolgens voorstellen gedaan voor de systematiek voor het bestemmingsplan. Er is daarbij ook gekeken naar de plansystematiek van bestemmingsplan Dapperbuurt en de praktijkervaringen die daarbij inmiddels zijn opgedaan aangezien de Dapperbuurt en Transvaalbuurt redelijk vergelijkbare buurten zijn.

Het bestemmingsplan is grotendeels een vertaling van de uitgangspunten zoals die in het Plan van Aanpak zijn geformuleerd. Wel zijn er inmiddels wat wijzigingen ten aanzien van de destijds geformuleerde uitgangspunten.

Op de in het Plan van Aanpak opgenomen uitgangspunten (inclusief de wijzigingen) zal in dit hoofdstuk worden ingegaan. Als eerste wordt ingegaan op de fysieke ontwikkelingen in de Transvaalbuurt (paragraaf 4.1). Daarna wordt ingegaan op de aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggende uitgangspunten ten aanzien van het gebied waar in de plint met name niet-woonfuncties zijn gevestigd (woonwerkgebied, paragraaf 4.2) en het overige woonwerkgebied (paragraaf 4.3). Ten slotte zal op de overige uitgangspunten worden ingegaan (paragraaf 4.4).



Afbeelding: gebied met hoofdzakelijk niet-woonfuncties in de plinten (gekleurde gebied) en het overige woonwerkgebied (niet gekleurde gebied)



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

4.1 Fysieke ontwikkelingen

Zoals ook in paragraaf 1.2 is aangegeven is het bestemmingsplan hoofdzakelijk gericht op beheer en daarmee overwegend conserverend van opzet. De Transvaalbuurt is echter een dynamische buurt. In de Transvaalbuurt is voor een aantal locaties ruimtelijke planvorming in voorbereiding, gaande of afgerond. In het Plan van Aanpak is geïnventariseerd welke ontwikkelingen dat zijn en wat de stand van zaken is. Aan de hand van de stand van zaken is vervolgens bepaald of de desbetreffende ontwikkeling in het bestemmingsplan wordt meegenomen. In een bestemmingsplan kan namelijk rekening worden gehouden met toekomstige, fysieke ontwikkelingen. Daarbij geldt echter wel dat een toekomstige ontwikkeling concreet genoeg moet zijn, omdat niet-concrete ontwikkelingen veelal tot vertraging van het bestemmingsplan leiden. Bovendien dient de uitvoerbaarheid van een ontwikkeling in voldoende mate te zijn aangetoond (zowel op het gebied van milieuaspecten als financieel). Voor ontwikkelingen die nog niet voldoende concreet zijn geldt veelal dat de uitvoerbaarheid moeilijk aantoonbaar is.

In deze paragraaf worden de diverse fysieke ontwikkelingen beschreven waarbij tevens wordt ingegaan op hoe met de fysieke ontwikkeling is omgegaan in het bestemmingsplan. Daarbij wordt opgemerkt dat de beschrijving van de ruimtelijke ontwikkelingen een momentopname is. Ten opzichte van het Plan van Aanpak is er in een enkel geval sprake van een gewijzigd inzicht hoe om te gaan met de betreffende ontwikkeling. Dit vanwege de verstreken tijd tussen het Plan van Aanpak en het voorliggende bestemmingsplan.

Woonblokken Tugelaweg

Voor de Tugelawegblokken (de vijf woonblokken tussen Tugelaweg en Retiefstraat) is een plan gemaakt dat voorziet in een combinatie van sloop-nieuwbouw en renovatie, waarbij ook de openbare ruimte wordt vernieuwd.



Afbeelding: te slopen bebouwing langs de Laing's Nekstraat

De vernieuwing van de blokken is in 2009 gestart met de (tijdelijke) herhuisvesting van de bewoners van de blokken aan weerszijden van de Laing's Nekstraat, ten behoeve van de sloop en nieuwbouw van deze twee blokken. De bestaande rooilijnen aan de straatkant zullen daarbij worden gehandhaafd. Wel zal de bebouwing aan de zijde van het binnenterrein dieper worden



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

(circa 13 meter vanaf de voorgevelrooilijn). De bouwhoogte van de bebouwing blijft nagenoeg gelijk, alleen het deel aan de Magersfonteinstraat en een aangrenzend deel aan de Retiefstraat zullen met een verdieping worden opgehoogd zodat de bouwhoogte van deze delen gelijk is aan de rest van het blok.

Ondanks dat de nieuwe bebouwing dieper (en deels hoger) wordt zal het totaal aantal woningen van de Tugelawegblokken niet toenemen ten aanzien van het huidige woningaantal. Er worden namelijk grotere woningen gerealiseerd. Ook wordt er bij de beide nieuwbouwblokken een eenlaagse parkeervoorziening op het binnenterrein gerealiseerd. Deze parkeervoorzieningen zullen ook deels in de begane grondlaag van de bebouwing komen. Deze parkeervoorzieningen zijn bereikbaar via een inrit vanaf de Laing's Nekstraat. Bovenop de parkeervoorziening wordt een daktuin aangelegd.



Afbeelding: impressie gevelwand, gezien vanaf de Tugelaweg

Het bestemmingsplan maakt de vernieuwing van de twee blokken aan weerszijden van de Laing's Nekstraat mogelijk, alsmede de renovatie van de overige blokken.

Voor het blok tussen de Maritzstraat en de Spitskopstraat heeft het stadsdeel op 5 juli 2011 besloten medewerking te verlenen aan het aanpassen van het bestemmingsplan om in nieuwbouw een optimaal (woning)programma mogelijk te maken. Omdat nog niet duidelijk is binnen welke ruimtelijke en programmatische kaders nieuwbouw mogelijk wordt gemaakt, gaat het bestemmingsplan uit van de bestaande situatie en zal te zijner tijd een nieuwe planologische procedure moeten worden gevoerd om de vernieuwing van dit blok mogelijk te maken. De aanpak van dit blok staat gepland voor na 2015.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011



Afbeelding: blok tussen Maritzstraat en Spitskopstraat

Na de aanpak van de blokken wordt de openbare ruimte rond de blokken vernieuwd. Omdat de precieze inrichting momenteel nog niet bekend is, is de zone tussen de vijf woonblokken en het spoortalud als verkeer bestemd. Binnen deze bestemming zijn naast rijwegen ook fiets- en voetpaden en groenvoorzieningen toegestaan. De zone zal in ieder geval niet geheel worden gebruikt voor rijwegen en parkeerterreinen.

Tugelaweg 85

Het voormalige schoolgebouw aan de Tugelaweg is gebouwd rond 1930 naar een ontwerp van architect Cornelis Kruijswijk. Het gebouw is in verband met de toenmalige sloop-nieuwbouw van het gebouw op Joubertstraat 15 tijdelijk in gebruik geweest voor culturele verenigingen en als gebedsruimte. Na het tijdelijk gebruik is het de wens om de voormalige school te herbestemmen. Vooralsnog wordt gedacht aan woningen, maatschappelijke voorzieningen (geen geluidsgevoelige functies), bedrijven en/of kantoren. Bij de nieuwe invulling wordt vooralsnog uitgegaan van het huidige gebouw aangezien de wens is om het huidige gebouw te behouden. Tijdens de nadere uitwerking van de planvorming voor het gebouw zal blijken of behoud van het gebouw daadwerkelijk mogelijk is.

Uitgangspunt voor de herbestemming van het gebouw is dat het aantal aanwezigen niet toeneemt ten opzichte van het gebruik als school. Dit in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het nabijgelegen spoor. Het gebruik als geluidsgevoelige maatschappelijke voorziening is daarom niet langer toegestaan. In een geluidsgevoelige maatschappelijke voorziening (bijvoorbeeld school of verpleeghuis) zijn relatief veel personen aanwezig die ook nog eens minder zelfredzaam zijn indien er op het spoor een ongeval met gevaarlijke stoffen zou plaatsvinden. Bij een invulling met woningen, maatschappelijke voorzieningen (geen geluidsgevoelige functies), bedrijven en/of kantoren is het aantal aanwezigen lager en zijn de aanwezigen over het algemeen zelfredzamer.

Het bestemmingsplan maakt de nieuwe invulling van Tugelaweg 85 mogelijk. Het project geeft invulling aan de wijkaanpak.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Scholen “De Kraanvogel” en “De Kraal”

Het gebouw van basisschool De Kraanvogel (President Brandstraat 29) is oud en voldoet niet aan de eisen die in deze tijd worden gesteld aan een onderwijsgebouw. De daarvoor benodigde aanpassingen en het noodzakelijke onderhoud zijn zeer kostbaar. Vandaar dat onderzocht wordt of De Kraanvogel in de toekomst kan verhuizen naar het huidige schoolgebouw van De Kraal aan de Laing's Nekstraat. Indien deze verplaatsing doorgaat komt het huidige gebouw van de Kraanvogel vrij. Op dat moment zal moeten worden bekeken wat er met dat gebouw gebeurt. Daarbij kan gedacht worden aan een school of andere maatschappelijke voorziening. Tijdens de nadere planuitwerking zal blijken of behoud van het gebouw mogelijk is. Het project geeft invulling aan de wijkaanpak en de intentie om een brede school te realiseren.

Kraaipanschool en omgeving

Het stadsdeel en Ymere hebben de ambitie om in de Transvaalbuurt diverse groepswohnungen c.q. zorgwohnungen te realiseren die geschikt zijn voor mensen met een zorgvraag. De panden Hofmeyrstraat 21-43 (oneven) en Transvaalkade 120-122 zullen daarom gesloopt worden en worden vervangen door nieuwbouw. De nieuwe bebouwing zal daarbij in de huidige voorgevelrooilijn worden gebouwd. Ter hoogte van de huidige nummers 29 t/m 33 zal er in de Hofmeyrstraat 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 huidige schoolgebouw Kraaipanstraat 58-60 is een monumentwaardige bouwwerk met een nadrukkelijke architectonische verbijzondering. Het gebouw zal na renovatie als wijkservicepunt gaan fungeren. Op de begane grond van het gebouw komt een buurtcentrum van circa 150 m². Op het overige deel van de begane grond en op de overige verdiepingen van de Kraaipanschool zullen circa 10 wooneenheden komen. In de nieuwbouw aan de Hofmeyrstraat en Transvaalkade zullen circa 50 zorgwohnungen worden gerealiseerd. Ook zal er een ontmoetingsruimte komen. In het deel van het blok dat is gelegen aan de Transvaalkade komen groepswohnungen, wat inhoudt dat de bewoners een eigen zit/slaapkamer met sanitair hebben maar een keuken en woonkamer delen. In totaal zullen er 24 groepswohnungen komen. Op de begane grond van het blok aan de Transvaalkade zal een niet-woonfunctie komen met een oppervlak van circa 400 m². Vooralsnog wordt gedacht aan een kinderopvang met buitenruimte. De Kraaipanschool komt in de nieuwe situatie centraal te liggen en zal van twee kanten bereikbaar zijn, via de Kraaipanstraat en via de Hofmeyrstraat.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011



Afbeelding: impressie gevelwand, gezien vanaf Hofmeyrstraat

De nieuwbouw krijgt aan de Hofmeyrstraat een bouwhoogte van circa 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. Hier bedraagt de bouwhoogte 19 tot 20 meter. Op die manier wordt de hoek geaccentueerd. Het accentueren van de hoek door middel van een hogere bouwhoogte van 19 tot 20 meter sluit aan bij de situatie bij de bebouwing aan de Transvaalkade 130-132. Deze hoekbebouwing heeft een bouwhoogte van 18 meter.

Het project geeft invulling aan het Wibokansenplan, de woonservicewijk zoals bedoeld in de Woonvisie: Wonen in de Metropool (zie paragraaf 3.3), het Programma Woonservicewijken 2008-2015 en de Woonvisie 2015 (zie 3.4).

Het bouwplan voor het project is gereed. Er wordt er voor het project een projectbesluitprocedure gevoerd. Het bouwplan zal door middel van dit projectbesluit planologisch mogelijk worden gemaakt. Omdat de projectbesluitprocedure naar verwachting niet zal zijn afgerond voor de vaststelling van het bestemmingsplan Transvaalbuurt is in het bestemmingsplan uitgegaan van de huidige situatie.

Krugerplein

In het kader van de wijkaanpak is momenteel een aantal ontwikkelingen in voorbereiding. Een concrete ontwikkeling is de aanpak van het Krugerplein. Het Krugerplein moet meer dan nu de ontmoetingsplek worden van de Transvaal. Daartoe moet het klimaat voor ondernemers verbeteren en de horeca aantrekkelijker gemaakt worden. Een belangrijke stap is gezet door de vestiging van een horecagelegenheid met bijbehorend terras op Krugerplein 23. Ook wordt gedacht aan een voorziening op het plein waar ondernemers vers bereid voedsel verkopen, met een gezamenlijk terras. Tenslotte wordt er gewerkt aan een plan voor de herinrichting van het plein, waarbij het verkeer veiliger en minder dominant wordt. Het ligt in de bedoeling om de parkeerplaatsen van het plein te verplaatsen naar straten in de omgeving.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Omdat de hiervoor beschreven ontwikkeling op dit moment nog niet concreet genoeg is, is in het voorliggende bestemmingsplan voor het Krugerplein uitgegaan van de bestaande situatie.

Langzaamverkeersverbinding over de Ringvaart

Om de barrièrewerking van de Ringvaart voor langzaamverkeer te verminderen is het wenselijk om in de toekomst ter hoogte van de Laing's Nekstraat een langzaamverkeersverbinding te maken over de Ringvaart. Omdat er momenteel geen concrete planvorming voor een dergelijke verbinding is, is deze verbinding niet mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.

Aangepaste woningen

Om het zelfstandig wonen van ouderen en mensen met een beperking te bevorderen zullen er op diverse plekken in het stadsdeel aangepaste woningen worden gerealiseerd. Op dit moment is nog niet bekend waar deze aangepaste woningen moeten komen.

Indien de aangepaste woningen in bestaande bebouwing worden gerealiseerd is er veelal een aanpassing van het gebouw nodig, zoals het plaatsen van een lift of dieper maken van de woning. Hiermee is in het voorliggende bestemmingsplan rekening gehouden (algemene afwijkingsregels).

Openbare ruimte en binnenterreinen

Momenteel zijn er gesprekken gaande tussen corporaties en het stadsdeel. Deze gesprekken hebben betrekking op hoe om te gaan met openbare ruimte en binnenterreinen. De intentie is om zoveel mogelijk groene binnenterreinen te hebben. Er zijn momenteel geen concrete plannen voor de openbare ruimte.

4.2 Woonwerkgebied met vooral niet-woonfuncties in de plint

In deze paragraaf worden de uitgangspunten weergegeven die in het bestemmingsplan van toepassing zijn op het woonwerkgebied met vooral niet-woonfuncties in de plint. In tegenstelling tot het Plan van Aanpak wordt daarbij geen onderscheid meer gemaakt tussen het gebied met hoofdzakelijk winkels in de plint en het (overige) gebied met diverse niet-woonfuncties in de plint. In het Plan van Aanpak was voorgesteld om het gebied met hoofdzakelijk winkels in de plint (Linnaeusstraat en Pretoriusstraat (tussen Linnaeusstraat en Cillierstraat (noordzijde) en Linnaeusstraat en Ingogostraat (zuidzijde)) zodanig te bestemmen dat detailhandel expliciet was beschermd. Inmiddels is dat standpunt losgelaten omdat met de realisatie van het nabijgelegen Oostpoort een aanzienlijk winkeloppervlak aan het winkelareaal van Oost zal worden toegevoegd. Ook is er de laatste jaren sprake van veranderd winkelgedrag (o.a. internetwinkelen) en is het streven van het stadsdeel om bepaalde gebieden in het kader van deregulering flexibel te bestemmen. Ook het winkelgebied in de Transvaalbuurt is daarom flexibel bestemd, net als het gebied met diverse niet-woonfuncties in de plint.

Voor de Transvaalbuurt geldt het volgende: .



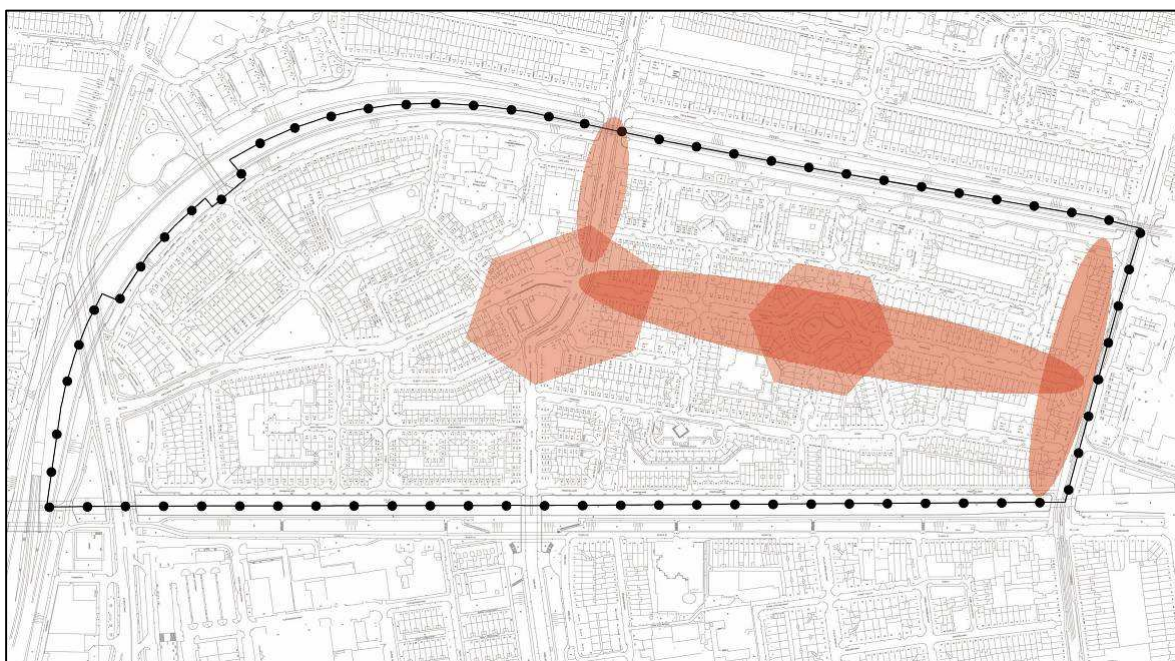
Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

1. Ter plaatse van de hoofdassen Krugerplein, Maritzstraat, Linnaeusstraat en Pretoriusstraat (inclusief Steve Bikoplein) is in de plinten hoofdzakelijk uitgegaan van niet-woonfuncties.
2. In de overige woonwerkgebieden wordt voor de plinten uitgegaan van een gemengd gebied met enkele niet-woonfuncties (zie 4.3).



Afbeelding: gebied met hoofdzakelijk niet-woonfuncties in de plinten

Voor Krugerplein, Maritzstraat, Linnaeusstraat en Pretoriusstraat (inclusief Steve Bikoplein) wordt van het volgende uitgegaan:

1. De begane grond, de kelder en het souterrain zijn bestemd voor bedrijven, detailhandel, dienstverlening, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en horeca. Voor deze niet-woonfuncties kan onbeperkte uitwisseling van functies plaatsvinden, met uitzondering van horeca. Dat betekent bijvoorbeeld dat een niet-woonfunctie die nu in gebruik is als kantoor zonder dat enige nadere procedure behoeft te worden gevolgd kan worden gebruikt voor detailhandel. Conform de bestaande situatie is een niet-woonfunctie ook toegestaan ter plaatse van bovengelegen verdieping van Krugerplein 23 (waarbij ten aanzien van horeca alleen opslag en personeelsruimten zijn toegestaan).
2. Horeca is vastgelegd op de bestaande adressen. Een uitbreiding van het aantal horecavestigingen kan wenselijk zijn om de aantrekkingskracht van het woonwerkgebied te versterken maar het zou ook kunnen leiden tot een ongewenste verstoring van de detailhandelstructuur. Een uitbreiding van het aantal horeca-vestigingen is daarom alleen mogelijk na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid. Het gaat daarbij om de realisatie van maximaal 1 extra horeca I-vestiging en 3 extra horeca IV-vestigingen. Een verplaatsing van horeca is in het gehele woonwerkgebied met vooral niet-woonfuncties in de plint alleen mogelijk indien er toepassing wordt gegeven aan een



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

wijzigingsbevoegdheid. Ook hierbij geldt dat er geen sprake mag zijn van een ongewenste aantasting van de detailhandelstructuur. Omdat de wijzigingsbevoegdheid ook betrekking kan hebben op horeca III-vestigingen (café's) dient ook goed te worden gekeken of een verplaatsing niet leidt tot een aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving van de horecavestigingen.

3. Bij detailhandel en consumentverzorgende dienstverlening is ondergeschikte horeca na afwijking mogelijk conform het stadsdeelbeleid. Bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid zullen objectieve criteria uit de horecanota worden gehanteerd, zoals een maximum oppervlak, geen aparte ingang voor het horecadeel, openingstijden conform de hoofdactiviteit, etc.
4. Belwinkels, internetcafé's en geldwisselkantoren zijn in het woonwerkgebied niet toegestaan, met uitzondering van de bestaande vestigingen van een belwinkel en een internetcafé/belwinkel. Voor deze bestaande vestigingen is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van een functiewijziging naar een andere niet-woonfunctie.
5. Bestaande woningen op de begane grond zijn conform de huidige situatie als woning bestemd, waarbij een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen ten behoeve van een functiewijziging naar een niet-woonfunctie.
6. Op de bovengelegen verdiepingen is uitsluitend wonen toegestaan, met uitzondering van de bestaande niet-woonfunctie op de bovengelegen verdieping ter plaatse van Krugerplein 23.
7. Het maximum bruto vloeroppervlak voor detailhandelsvestigingen en dienstverleningsvestigingen bedraagt 300 m². Bestaande vestigingen die groter zijn, zijn positief bestemd en op adres vastgelegd. Om enige schaalvergroting mogelijk te maken zijn, na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid en onder voorwaarden, maximaal 7 grotere vestigingen met een maximum bruto vloeroppervlak van 600 m² toegestaan. Ook mag een bestaande vestiging (de huidige supermarkt op Pretoriusstraat 5 t/m 9) na toepassing van de afwijkingsbevoegdheid uitbreiden tot 1.500 m². Verplaatsing van een bestaande grotere vestiging is alleen mogelijk na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid.
8. Voor overige niet-woonfuncties (zoals horeca en bedrijven) geldt een maximum bruto vloeroppervlak van 150 m². Bestaande vestigingen die groter zijn, zijn conform de bestaande situatie vastgelegd op het bestaande adres. Ook hier is enige schaalvergroting mogelijk (tot 300 m²) na toepassing van de afwijkingsbevoegdheid of is een verplaatsing van de bestaande grotere vestiging mogelijk na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid.
9. Om te kunnen anticiperen op de eventuele vestiging van een hotel is er een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011



Afbeelding: niet-woonfuncties in het woonwerkgebied (Pretoriusstraat)

4.3 Gemengd woonwerkgebied

In deze paragraaf worden de uitgangspunten weergegeven die in het bestemmingsplan van toepassing zijn op het gemengd woonwerkgebied.

Voor het gemengd woonwerkgebied in de Transvaalbuurt wordt van het volgende uitgegaan:

1. Alle bestaande niet-woonfuncties op de begane grond in het woonwerkgebied zijn op adres vastgelegd. Het gebruik als wonen is ter plaatse van deze niet-woonfuncties in principe niet mogelijk.
2. De functie van bestaande niet-woonfuncties in woongebouwen kan alleen worden gewijzigd door middel van een wijzigingsbevoegdheid, zodat (alsnog) het gebruik als wonen ter plaatse mogelijk wordt gemaakt. De wijzigingsbevoegdheid wordt alleen toegepast indien het stadsdeel medewerking wil verlenen aan de functiewijziging. Per geval kan het stadsdeel een afweging maken over de wenselijkheid.
3. Wonen is, buiten de bestaande en op adres vastgelegde niet-woonfuncties, verder overal toegestaan.
4. Voor de niet-woonfuncties in woongebouwen kan een onbeperkte uitwisseling van functies plaatsvinden, met uitzondering van horeca, belwinkels, smartshops en geldwisselkantoren. Dat betekent bijvoorbeeld dat een niet-woonfunctie die nu in gebruik is als kantoor zonder dat enige nader procedure behoeft te worden gevolgd kan worden gebruikt voor detailhandel.
5. Per straat is een toename van het aantal niet-woonfuncties mogelijk gemaakt, met uitzondering van horeca, belwinkels, smartshops en geldwisselkantoren. De toename kan worden gerealiseerd ter plaatse van bestaande woningen.
6. In afwijking van het geldende bestemmingsplan is geen nieuwe supermarkt ter hoogte van de President Steynstraat mogelijk gemaakt, zoals nu wel is opgenomen in het geldende bestemmingsplan.
7. Voor horeca is uitgegaan van de in de Horecanota genoemde horecacategorie IV. Indien er in de bestaande situatie nog andere horecacategorieën in het woonwerkgebied voorkomen dan zijn deze vastgelegd op het bestaande adres. Op deze adressen is daarnaast ook het gebruik als horeca IV toegestaan.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

8. Bij bestaande horecavestigingen is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van een functiewijziging naar een andere niet-woonfunctie.
9. Voor de niet-woonfuncties geldt een maximum bruto vloeroppervlak van 150 m². De bestaande vestiging die groter is, is positief bestemd en op adres vastgelegd. Verplaatsing van deze grotere vestiging is alleen mogelijk na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid.
10. Om enige schaalvergroting mogelijk te maken en toepassing te geven aan het wijkactieplan is, na afwijking, een maximum aantal maatschappelijke voorzieningen met een maximum bruto vloeroppervlak van 600 m² en een maximum aantal bedrijven en kantoren met een maximum bruto vloeroppervlak van 300 m² toegestaan.
11. Om gehoor te kunnen geven aan een mogelijk verzoek om een hotel in bestaande bebouwing te realiseren is er een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.
12. Om bij leegstand van een gebouw te kunnen anticiperen op de eventuele vestiging van een culturele instelling, een culturele ondernemer of andere aantrekkelijke voorziening als gebruiker is er een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.



Afbeelding: niet-woonfunctie in gemengd woonwerkgebied

4.4 Overige uitgangspunten

Flexibiliteit

Om te voorkomen dat er voor kleinschalige en gewenste ontwikkelingen een separate bestemmingsplanprocedure moet worden gevoerd is er in het voorliggende bestemmingsplan een zekere mate van flexibiliteit toegepast door middel van binnenplanse afwijkingen (voorheen bekend als vrijstelling of ontheffing) of een wijzigingsbevoegdheid. Het gaat daarbij onder meer om het vergroten van de bouwdiepte van panden.

Milieuzonering

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met milieuzonering. Dat houdt in dat bedrijfstypen die gezien hun bedrijfsvoering en eventuele milieuoverlast die daarmee gepaard kan gaan niet toegestaan zijn nabij woningen, behoudens bestaande gevallen. Voor het bestemmingsplan is qua milieuzonering uitgegaan van de Staat van Bedrijfsactiviteiten – functiemenging van de



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

VNG. De bestaande bedrijven die niet onder milieucategorie A of B als bedoeld in Staat van Bedrijfsactiviteiten – functiemenging vallen zijn conform de bestaande situatie op het huidige adres vastgelegd. In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen zodat het toegestane gebruik voor een milieucategorie hoger dan A of B kan worden geschrapt indien het betreffende bedrijf van de locatie is verdwenen.

Openbare ruimte

In een buurt als de Transvaalbuurt dienen delen van de openbare ruimte na verloop van tijd te worden heringericht. Momenteel zijn er nog geen concrete plannen voor herinrichting van de openbare ruimte in de Transvaalbuurt maar er zijn wel gesprekken gaande tussen corporaties en het stadsdeel. Deze gesprekken hebben ook betrekking op binnenterreinen. Om eventuele toekomstige herinrichting van de openbare ruimte in zekere mate mogelijk te maken is de openbare ruimte enigszins flexibel bestemd. Dat houdt in dat de openbare ruimte als verkeer is bestemd, waarbij geen onderscheid is gemaakt tussen rijwegen, ongebouwde parkeervoorzieningen, trottoirs, etc. Pleinen en andere wat grotere autovrije gedeeltes zijn apart bestemd. Grotere structurerende groenstroken, zoals bij het spoortalud en het President Steynplantsoen, zullen apart als groen worden bestemd. Bestaande en toekomstige speelvoorzieningen zijn mogelijk gemaakt binnen diverse bestemmingen. Speelvoorzieningen zijn, indien deze lager zijn dan 4 meter, vergunningsvrij en worden derhalve niet getoetst aan een bestemmingsplan.



Afbeelding: kaart met grotere structurerende groenstroken (indicatie)

Binnenterreinen

Op de binnenterreinen wordt geen bebouwing toegestaan, behoudens bestaande bebouwing, en vergunningsvrije bouwwerken.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Inpandige fietsenstallingen

Inpandige fietsenstallingen ten behoeve van bewoners (fietsbergingen) zijn toegestaan binnen dit bestemmingsplan.

Bescherming bestaande panden

Omdat bepaalde panden een belangrijke bijdrage aan de beeldkwaliteit in de buurt leveren is er in het bestemmingsplan ter handhaving en ter bescherming van de verwezenlijkte bestemming een omgevingsvergunningstelsel voor slopen opgenomen als bedoeld in artikel 3.3 van de Wro. Daardoor is het slopen van bebouwing alleen toegestaan nadat het Dagelijks Bestuur hiervoor een vergunning heeft verleend.

Een omgevingsvergunningstelsel voor het slopen is gezien de aanwezige kwaliteit van de bebouwing in de Transvaalbuurt wenselijk. Dit vloeit voort uit de verrichte inventarisatie (door Bureau Monumenten & Archeologie, BMA) en momenteel geldend beleid (Nota toekomst met geschiedenis, zie paragraaf 3.5). Voor de bebouwing die niet is aangemerkt als behoudenswaardige bebouwing dan wel bebouwing met een behoudenswaardige straatwand geldt dat sloop niet wenselijk is wanneer er niet direct zicht is op de nieuwe ontwikkeling (doordat er bijvoorbeeld nog geen omgevingsvergunning voor het bouwen is verleend). Voor deze bebouwing geldt dat een omgevingsvergunningstelsel voor het slopen gewenst is ter voorkoming van kaalslag.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

5. MILIEUASPECTEN

5.1 Geluid

Wegverkeersgeluid

Conform de Wet geluidhinder is het verplicht om akoestisch onderzoek uit te voeren, indien in het bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) mogelijk worden gemaakt die binnen de geluidzone van een weg vallen. Voor het akoestisch onderzoek zijn alleen de wegen van belang waar een maximum snelheid van 50 kilometer per uur of meer geldt. Voor 30-kilometer zones hoeft conform artikel 74 lid 2 van de Wet geluidhinder geen akoestisch onderzoek te worden verricht.

De maximaal toelaatbare grenswaarde vanwege wegverkeerslawaai bedraagt 48 dB. Als de geluidbelasting op gevels van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen hoger is dan 48 dB moet worden onderzocht of maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidbelasting te verminderen. Er kan ontheffing worden verleend tot 53 dB (in geval van buitenstedelijke wegen) dan wel 63 dB (ingeval van binnenstedelijke wegen). Hiervoor dient een akoestische procedure doorlopen te worden.

Zoals in paragraaf 4.1 is aangegeven is er beperkt aantal fysieke ontwikkelingen waar in dit bestemmingsplan rekening mee is gehouden. Er zijn twee ontwikkelingen die relevant zijn in het kader van de Wet geluidhinder: de sloop-nieuwbouw van twee blokken langs de Tugelaweg en de herontwikkeling van Tugelaweg 85. De beide ontwikkelingen liggen (deels) binnen de geluidzone van de Maritzstraat.

Voor deze twee ontwikkelingen is in april 2011 een akoestisch onderzoek uitgevoerd door Cauberg-Huygen (zie bijlage 2). Uit de berekeningen in het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op de Maritzstraat ter plaatse van de beide ontwikkelingen lager dan 48 dB zal zijn. Ter plaatse van de ontwikkelingen wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarde.

De overige in paragraaf 4.1 genoemde ontwikkelingen waar in dit bestemmingsplan rekening mee is gehouden leiden niet tot de toevoeging van nieuwe geluidsgevoelige functies of tot geluidsgevoelige functies die dichterbij verkeerswegen komen te liggen.

In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen binnen de bestemming "Wonen" waardoor wonen in de eerste bouwlaag op bepaalde plekken mogelijk wordt gemaakt, terwijl daar nu geen woonfunctie in de eerste bouwlaag aanwezig is. In het hiervoor genoemde akoestisch onderzoek (d.d. april 2011) is ook gekeken naar de wijzigingsbevoegdheid. In het onderzoek is aan de hand van onder meer verkeersintensiteiten berekend hoeveel de geluidbelasting bedraagt op de betreffende gevels. Uit deze berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting bij een aantal adressen de maximaal toelaatbare grenswaarde overschrijdt maar dat er in alle gevallen wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Omdat maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren niet mogelijk zijn of onvoldoende geluidsreductie opleveren, zal er een hogere grenswaarde voor de betreffende adressen worden vastgesteld door het dagelijks bestuur.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Spoorweggeluid

De geluidszone van het gedeelte van de spoorweg tussen de stations Muiderpoort en Amstel bedraagt 400 meter. De Transvaalbuurt ligt daardoor voor een gedeelte binnen de geluidscontour van de spoorweg.

Conform de Wet geluidhinder is voor nieuwe geluidsgevoelige functies een akoestisch onderzoek verplicht wanneer nieuwe geluidsgevoelige functies binnen een geluidszone van een spoorweg zijn geprojecteerd. De maximaal toelaatbare grenswaarde 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 in paragraaf 4.1 is aangegeven is er een beperkt aantal fysieke ontwikkelingen waar in dit bestemmingsplan rekening mee is gehouden. Er zijn twee ontwikkelingen die relevant zijn in het kader van de Wet geluidhinder: de sloop-nieuwbouw van twee blokken langs de Tugelaweg en de herontwikkeling van Tugelaweg 85. De bebouwing van beide ontwikkelingen ligt binnen de geluidszone van de spoorbaan. Mede voor deze twee ontwikkelingen is in april 2011 een akoestisch onderzoek uitgevoerd door Cauberg-Huygen. In dit onderzoek is aan de hand van onder meer spoorwegintensiteiten berekend hoeveel de geluidbelasting bedraagt op de betreffende gevels:

- Sloop-nieuwbouw Tugelawegblokken: het spoorwegverkeer leidt tot een geluidsbelasting die hoger is dan de maximaal toelaatbare grenswaarde. De maximale geluidsbelasting als gevolg van het spoorwegverkeer bedraagt 64 dB. Er wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde.
- Herontwikkeling Tugelaweg 85: het spoorwegverkeer leidt tot een geluidsbelasting die hoger is dan de maximaal toelaatbare grenswaarde. De maximale geluidsbelasting als gevolg van het spoorwegverkeer bedraagt 66 dB. Er wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde.

Voor de overige in paragraaf 4.1 genoemde ontwikkelingen geldt, net als bij wegverkeersgeluid (zie hiervoor), dat op dit moment geen akoestisch onderzoek noodzakelijk is. Wel is akoestisch onderzoek nodig voor een deel van de woonfuncties die in de eerste bouwlaag van de bestemming "Wonen" mogelijk worden gemaakt door middel van de wijzigingsbevoegdheid. Ten behoeve van deze wijzigingsbevoegdheid is in april 2011 een akoestisch onderzoek uitgevoerd door Cauberg-Huygen (zie bijlage 2). In dit onderzoek is aan de hand van onder meer spoorwegintensiteiten berekend hoeveel de geluidbelasting bedraagt op de betreffende gevels. Uit deze berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting bij een aantal adressen de maximaal toelaatbare grenswaarde overschrijdt maar dat er in alle gevallen wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde.

Omdat maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren niet mogelijk zijn of onvoldoende geluidsreductie opleveren, worden er hogere grenswaarden vastgesteld door het dagelijks bestuur. Deze hogere grenswaarden hebben betrekking op zowel de twee ontwikkelingen aan de Tugelaweg als de betreffende adressen waar door middel van een wijzigingsbevoegdheid een woning in de begane grondlaag kan worden gerealiseerd.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Industriegeluid

De Transvaalbuurt ligt buiten de invloedssfeer van gezoneerde bedrijfsterreinen met geluidsveroorzakende bedrijven. Akoestisch onderzoek naar industrielawaai is daarom niet aan de orde.

Luchtvaartgeluid

Binnen de 20 Ke contour van Schiphol zijn in principe geen nieuwe uitleglocaties toegestaan. Een uitleglocatie is een bouwlocatie van een bouwgemeente die in de bijlage bij het VINEX-akkoord als uitleglocatie is aangewezen of die in de toekomst wordt aangewezen. Het plangebied ligt buiten de 20 Ke contour van Schiphol en het bestemmingsplan maakt geen uitleglocaties mogelijk. Voor het overige ten aanzien van vliegtuiglawaai is het Luchthavenindielingsbesluit toetsingskader. Zie in dat verband hoofdstuk 6.

Cumulatieve geluidbelasting

Indien de voorkeurgrenswaarde van meer dan twee geluidsbronnen (bijvoorbeeld zowel spoorweg- als wegverkeerslawaai) wordt overschreden moet op grond van artikel 157 van de Wet geluidhinder de gecumuleerde geluidbelasting in de overwegingen worden betrokken. Dit is aan de orde bij bepaalde adressen waar de wijzigingsbevoegdheid betrekking op heeft (zie onder wegverkeersgeluid en spoorweggeluid).

In het akoestisch onderzoek van april 2011 (zie bijlage 2) is voor een deel van de woonfuncties die in de eerste bouwlaag van de bestemming "Wonen" door middel van de wijzigingsbevoegdheid mogelijk worden gemaakt rekening gehouden met cumulatie. Uit de berekeningen blijkt dat de gecumuleerde geluidsbelasting nergens meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden. Daarmee wordt voldaan aan het beleid van de gemeente Amsterdam. In het geluidsbeleid wordt een gecumuleerde geluidsbelasting die niet hoger is dan 3dB ten opzichte van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde namelijk als aanvaardbaar beschouwd.

5.2 Bodem

Voor de realisatie van nieuwe bebouwing geldt dat er inzicht dient te zijn in de bodemkwaliteit. In het bestemmingsplan voor de Transvaalbuurt is rekening gehouden met een één fysieke ontwikkeling die leidt tot nieuwe bebouwing, namelijk de woonblokken aan de Tugelaweg. Voor deze locatie is door Cauberg-Huygen in maart 2011 historisch bodemonderzoek verricht. Daaruit blijkt dat er in de omgeving van de Tugelawegblokken enkele bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden in het verleden. Er kan niet worden uitgesloten dat deze activiteiten de bodemkwaliteit ter plaatse van de Tugelawegblokken negatief hebben beïnvloed. Uit recent bodemonderzoek in een binnentuin nabij de onderhavige locatie blijkt dat er sprake is van een sterke verontreiniging. Op basis van de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam blijkt dat de grond binnen het plangebied als klasse 3 kan worden gekwalificeerd, oftewel matig verontreinigd. Naar aanleiding van het historisch bodemonderzoek wordt er een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

5.3 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit) in werking getreden. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is, inclusief alle daaronder vallende ministeriële regelingen, ingetrokken. De 'Wet luchtkwaliteit' bestaat uit de volgende wet, AMvB en ministeriële regelingen:

- Wet tot wijziging Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen, Besluit NIBM);
- Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen, Regeling NIBM);
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007;
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

Met de Wet tot wijziging Wet milieubeheer is in de Wet milieubeheer in hoofdstuk 5 een nieuwe titel 5.2 'luchtkwaliteitseisen' opgenomen. Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- grenswaarden niet worden overschreden, of
- de luchtkwaliteit per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of
- het initiatief niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit, of
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Op grond van de luchtkwaliteitseisen dient de luchtkwaliteit bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, te worden betrokken in de afwegingen.

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 bestemmingsplan leidt niet tot een significante verkeerstoename aangezien hoofdzakelijk uit wordt gegaan van de bestaande situatie. In het bestemmingsplan voor de Transvaalbuurt is wel rekening gehouden met een beperkt aantal fysieke ontwikkelingen (zie paragraaf 4.1). Het gaat om twee ontwikkelingen aan de Tugelaweg:

- Bij de herontwikkeling van Tugelaweg 85 is mogelijk sprake van een lichte toename van het verkeer. In het gebouw kan, gelet op het voorliggende bestemmingsplan, een kantoor of woningen komen wat ten opzichte van een school tot meer verkeersbewegingen zou kunnen leiden. Gelet op het betaald parkeerregime is de verwachting dat het aantal verkeersbewegingen vanwege een invulling als kantoor beperkt zal zijn. Bij een invulling met woningen geldt dat er sprake zal zijn van circa 20 woningen (aangezien het bruto vloeroppervlak van het gebouw 940 m² bedraagt en een gemiddelde woning een bruto vloeroppervlak van minimaal 40 m² zal hebben). Het aantal verkeersbewegingen vanwege circa 20 woningen zal beperkt zijn.
- Bij de herontwikkeling van de Tugelawegblokken geldt dat het aantal woningen niet zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie waardoor er bij dat project geen significante toename van het verkeer zal optreden.

Blijkens het rapport 'Berekeningen luchtkwaliteit Amsterdam 2008 (15 juli 2010, zie bijlage 3) wordt op de omliggende wegen van het plangebied momenteel voldaan aan de toepasselijke



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

grenswaarden voor luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit zal de komende jaren door het treffen van diverse maatregelen (actieplan luchtkwaliteit) verder verbeteren.

Daarnaast geldt dat een nieuwbouwprogramma van 1.500 woningen op één ontsluitingsweg op grond van de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging en niet hoeft te worden getoetst aan de grenswaarden. In paragraaf 4.2 en 4.3 is beschreven dat er binnen het plangebied enkele nieuwe niet-woonfuncties mogelijk worden gemaakt, ter vervanging van bestaande woningen. Het aantal extra verkeersbewegingen als gevolg van deze nieuwe niet-woonfuncties zal samen met de herontwikkeling van Tugelaweg 85 aanzienlijk lager zijn dan het aantal verkeersbewegingen als gevolg van 1.500 nieuwe woningen of 100.000 m² bruto vloeroppervlakte nieuwe kantoren. De nieuwe niet-woonfuncties en de herontwikkeling van Tugelaweg 85 is daarom aan te merken als 'Niet in betekende mate'.

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de ontwikkelingen zoals die zijn voorzien in dit bestemmingsplan zijn aan te merken als een project dat niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is daardoor geen belemmering voor de projecten vanwege luchtkwaliteit.

Sinds 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) van kracht. Dit besluit houdt in dat er een bouwverbod geldt indien er op locaties die op minder dan 300 meter van een rijksweg of 50 meter vanaf een provinciale weg zijn gelegen, indien er sprake is van een (dreigende) overschrijding van grenswaarden en voor zover het gevoelige bestemmingen betreft (gebouwen ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, verzorgingstehuizen, verpleegtehuizen, bejaardenhuizen of een gebouw dat is bedoeld als een combinatie van deze functies). In of nabij het plangebied zijn geen rijkswegen of provinciale wegen aanwezig. Het Besluit gevoelige bestemmingen heeft derhalve geen gevolgen voor de Transvaalbuurt.

Het College van Burgemeester en wethouders van Amsterdam heeft op 5 januari 2010 de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam vastgesteld. Deze richtlijn geldt vooralsnog niet voor ruimtelijke projecten die vallen onder de bevoegdheid van de stadsdelen, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen.

De Transvaalbuurt ligt in de nabijheid van twee stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal (namelijk de Wibautstraat en de Linnaeusstraat). In de eerste lijnsbebouwing van de deze straten zijn geen nieuwe gevoelige bestemmingen geprojecteerd zodat het bestemmingsplan in lijn is met de gemeentelijke richtlijn.

5.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als lpg en toxische gassen. De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (BEVI, ministerie van VROM, 2004) en de bijhorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (REVI, ministerie van VROM 2004). De externe veiligheidsrichtlijnen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgesteld in de circulaire Risiconormering vervoer van



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

gevaarlijke stoffen (Ministerie van V&W, 2004). Voor buisleidingen geldt de AMvB buisleidingen (1 januari 2011).

Externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een besluit; het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is een maat voor de veiligheid van het individu op een bepaalde locatie. Het PR heeft een wettelijke vastgestelde grenswaarde van maximaal 10^{-6} per jaar voor nieuwe situaties. Dit betekent dat de kans op overlijden van een persoon als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen maximaal 1 op een miljoen per jaar mag zijn. Op locaties waar het risico hoger is, mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden gesitueerd en in beginsel ook geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten.

Het GR heeft ten opzichte van het PR een extra dimensie; het wordt namelijk beïnvloed door het aantal personen dat zich binnen de invloedssfeer van mogelijke ongevallen bevindt. Het groepsrisico zet de kans op een ongeval uit tegen het aantal mogelijke slachtoffers. Hoe groter de groep slachtoffers kan zijn, hoe lager de kans op een dergelijk ongeval mag zijn.

Het GR kent een richtwaarde, de zogenaamde oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde, vaak aangeduid met "1" geeft weer wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. De oriëntatiewaarde biedt een handvat om tot consensus te komen over de mate van vertrouwen dat de toekomst gevrijwaard blijft van een ramp. Door het groepsrisico te vergelijken met de oriëntatiewaarde legt het bevoegd gezag verantwoording af of de kans aanvaardbaar is.

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 het plangebied van bestemmingsplan Transvaalbuurt bevindt zich niet binnen het invloedsgedebied van risicobedrijven als bedoeld in het BEVI. Daarnaast is in het bestemmingsplan geen mogelijkheid opgenomen om risicovolle inrichtingen, als bedoeld in het BEVI, toe te staan. 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.

Transport gevaarlijke stoffen

De circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (RNGS) schrijft in paragraaf 6.1.2 voor dat bij een ruimtelijk besluit getoetst moet worden aan de normen voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico indien het besluit betrekking heeft op een plan dat is gelegen binnen 200 meter vanaf de infrastructuur waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

In of nabij het plangebied worden geen gevaarlijke stoffen over de weg getransporteerd. Het projectgebied is wel gelegen binnen de zone van 200 meter van de spoorweg tussen de stations Muiderpoort en Amstel. Over deze spoorweg worden gevaarlijke stoffen getransporteerd.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Het bevoegd gezag dient bij de (ruimtelijke) besluitvorming de hoogte van de het groepsrisico's te verantwoorden indien er sprake is van (significatie) toename of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Er dient dan inzichtelijk te worden gemaakt op welke basis een bepaald groepsrisico aanvaardbaar wordt geacht. Dit wordt verantwoording van het groepsrisico genoemd.

In juni 2010 is door adviesbureau AVIV B.V. een onderzoek naar externe veiligheid gedaan in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen via de spoorlijn tussen de stations Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort (zie bijlage 4). Uit de berekeningen blijkt het volgende:

- Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor niet leidt tot een contour voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ / jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering;
- Het groepsrisico als gevolg van het gerealiseerde vervoer in 2008 is ongeveer 0.005 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde;
- Voor het geschatte toekomstig transport in 2020 neemt het groepsrisico in geval van brandbaar gas in zogenaamde bloktreinen (risico-arm transport) toe ten opzichte van de huidige situatie maar het groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde niet (ongeveer 0,28 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde);
- Voor het geschatte toekomstig transport in 2020 neemt het groepsrisico in geval van brandbaar gas in zogenaamde bonte treinen (niet risico-arm transport) toe waarbij het groepsrisico de oriëntatiewaarde overschrijdt (5,98 keer de oriëntatiewaarde). Deze forse toename van het groepsrisico is een gevolg van de aanname dat er in de toekomst jaarlijks 600 spoorketelwagens met brandbaar gas zullen worden vervoerd in bont samengestelde treinen.

In het onderzoek wordt geconstateerd dat het bestemmingsplan Transvaalbuurt niet leidt tot een wijziging van het groepsrisico omdat binnen de zone rond de spoorweg geen nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan die een significante toename van de personendichtheid tot gevolg hebben. 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 indertijd 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 goederenwagens, dat wil zeggen bloktreinen (risico-arme treinen). Het



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

hiervoor beschreven onderzochte scenario van brandbaar gas in bonte treinen is daarmee niet meer aan de orde. Er zal ter plaatse van plangebied Transvaalbuurt in de toekomst dus geen sprake zijn van een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Het bestemmingsplan zelf leidt niet tot een wijziging van het groepsrisico en er is geen sprake van een overschrijving van de oriëntatiewaarde. Vanwege de toename van het groepsrisico als gevolg van de (te verwachten en toekomstige) veranderingen in de transportintensiteit is het noodzakelijk om een verantwoordingsparagraaf (zie bijlage 5) op te stellen zodat externe veiligheid is betrokken bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Gasleidingen

Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van hogedrukaardgasleidingen. Nader onderzoek is daarom niet nodig.

5.5 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): momenteel zijn in het plangebied een aantal kwetsbare bestemmingen aanwezig. Dit zijn functies waar de aanwezigen in de situatie van een ongeval minder zelfredzaam zijn. Minder zelfredzame personen zijn kinderen, ouderen, gehandicapten en zieken. In de Transvaalbuurt zijn geen ziekenhuizen, verpleeghuizen of verzorgingstehuizen aanwezig. Wel is er een aantal voorscholen/basisscholen en kinderdagverblijven gevestigd op de volgende adressen:

- Christiaan de Wetstraat 23;
- Danie Theronstraat 2;
- De la Reijstraat 1;
- Kraaipanstraat 56;
- Laing's Nekstraat 44;
- President Brandstraat 29;



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

- Tugelaweg 85.

Op Kraaipanstraat 56 na bevinden deze voorzieningen zich binnen 200 meter van de spoorlijn waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De voorscholen/basisscholen en kinderdagverblijven liggen daardoor binnen het invloedsgebied van de route waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Bij een eventueel ongeval met gevaarlijke stoffen zal de aandacht van de brandweer speciaal uitgaan naar deze functies aangezien kinderen over het algemeen minder zelfredzaam zijn.

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe vestiging van basisscholen mogelijk, met uitzondering van Kraaipanstraat 58-60. Dit gebouw staat momenteel leeg maar er zijn plannen om hier een wijkservicepunt met enkele wooneenheden te gaan realiseren (zie paragraaf 4.1). Het bestemmingsplan maakt verder in het plangebied een toename van het aantal kinderdagverblijven mogelijk.

Ad 2 (aanwezige risicobronnen): in en nabij het plangebied zijn, mede gelet op de provinciale risicokaart, geen risicobronnen aanwezig, behoudens de spoorlijn tussen Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort (zie paragraaf 5.4). Hierover worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Er kan zich een situatie voordoen dat er sprake is van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

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 de Transvaalbuurt zijn via meerdere zijden bereikbaar voor alarmdiensten, met uitzondering van een aantal gebouwen aan de Kraaipanstraat (nummers 50 t/m 73). Deze gebouwen zijn slechts vanaf één zijde te bereiken aangezien de gebouwen zich aan een doodlopende straat bevinden.

In het plangebied van dit bestemmingsplan bevinden zich geen brandweerkazernes, politiebureaus of ziekenhuizen. Deze zijn echter wel in de directe omgeving gevestigd:

- brandweerkazerne Victor aan Dapperstraat 325 (hemelsbreed op circa 350 meter van de Transvaalbuurt);
- brandweerkazerne Willem aan de Ringdijk 98 (hemelsbreed op circa 200 meter van de Transvaalbuurt);
- politiebureau 's Gravesandeplein aan de Ruyschstraat 401 (hemelsbreed op circa 450 meter van de Transvaalbuurt);
- politiebureau Linnaeusstraat aan de Linnaeusstraat 111 (direct grenzend aan de Transvaalbuurt);
- OLVG-ziekenhuis aan Oosterpark 9 (hemelsbreed op circa 300 meter van de Transvaalbuurt).

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



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

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).

Parameters	Bluswatervoorziening		
	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 het plangebied 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 in het plangebied voldoende vluchtwegen van een eventuele risicobron aanwezig zijn.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

6. LUCHTHAVENINDELINGSBESLUIT

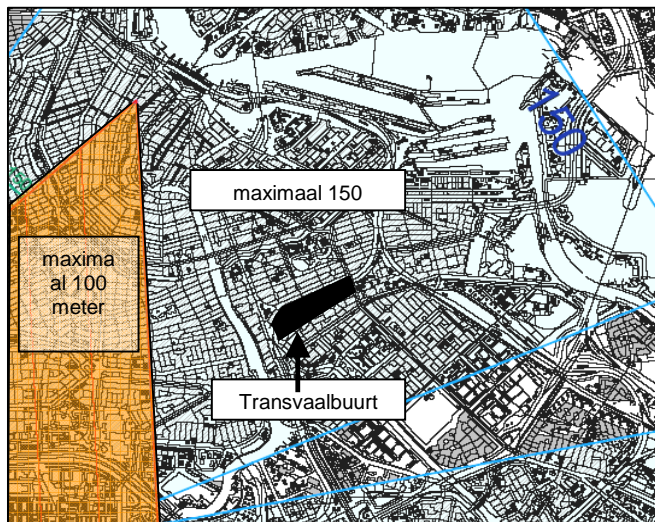
Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol en Luchthavenverkeersbesluit Schiphol.

Het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. In het besluit zijn voorschriften opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom de luchthaven, regels ten aanzien uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen, maximale geluidbelasting gedurende de nacht en etmaal.

Het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van:

- a. maximale bouwhoogten;
- b. vogelaantrekkende functies;
- c. toegestane functies (zoals woningen).

Het plangebied van het bestemmingsplan is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van maximale bouwhoogten. Ter plaatse van het plangebied geldt op grond van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol een maximum bouwhoogte van 150 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). De bouwhoogten in de Transvaalbuurt blijven ruim onder de 150 meter.



Afbeelding: kaartbijlage 4 van het Luchthavenindelingsbesluit: beperking in bouwhoogten

Het plangebied valt buiten de overige zones van het beperkingengebied.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

7. WATER

Het Rijk, de VNG, het Interprovinciaal Overleg en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat in juni 2008 is geactualiseerd. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorts bepaald dat waterbeheerders dienen te worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen.

De watertoets is een instrument om bij alle ruimtelijke plannen en besluiten waarin waterhuishoudkundige aspecten voorkomen te toetsen of in voldoende mate rekening wordt gehouden met die aspecten. Het gaat daarbij vooral om aandacht voor de waterkwantiteit (ruimte voor water, berging, infiltratie, aan- en afvoer), aandacht voor effecten op de waterkwaliteit en aandacht voor de veiligheid (overstroming).

Het plangebied 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 oppervlakte water en het grondwater waargenomen door Waternet. Waternet is een gezamenlijke uitvoerende dienst van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en de gemeente Amsterdam, en daarmee ook de waterbeheerder van het voorliggende plangebied. In het kader van de watertoets is door Waternet de Handleiding Watertoets en vergunningverlening opgesteld. Deze handleiding geeft duidelijkheid over de manier waarop Waternet de watertoets hanteert en over de regels die voor een plan moeten worden gevolgd. Voor Amsterdam is door Waternet in samenwerking met de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam een specifieke werkwijze uitgewerkt. Hierin is voor de meest voorkomende planvormen aangegeven welke processtappen moeten worden doorlopen en welke rollen en taken op welk moment relevant zijn voor initiatiefnemers en waterbeheerders. In het onderstaande wordt ingegaan op de voor dit bestemmingsplan relevante onderdelen.

Waterkering

De ten zuiden van de Transvaalbuurt gelegen Ringdijk is de boezemwaterkering van de Watergraafsmeer. De beschermingszone van deze waterkering is gelegen in het plangebied van het bestemmingsplan Transvaalbuurt. Binnen de beschermingszone (welke grotendeels is gelegen ter plaatse van de Ringvaart) wordt geen nieuwe bebouwing gerealiseerd. Eventuele nieuwe bebouwing is alleen toegestaan na ontheffing van de Keur.

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de beschermingszone van de Ringdijk doordat deze zone (voor zover gelegen in het plangebied) is aangeduid als 'waterkering'.

Waterkwantiteit

De gehele Transvaalbuurt maakt onderdeel uit van de Amstelland-west boezem en is aangemerkt als "boezemland tevens stadskern".



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Binnen het plangebied is alleen de oppervlaktewater aanwezig ter plaatse van de Ringvaart. Dit water is als zodanig bestemd. In het bestemmingsplan wordt niet voorzien in de demping van water. Het bestemmingsplan heeft derhalve geen gevolgen voor de waterkwantiteit.

Het bestemmingsplan leidt niet tot een directe toename van verharding, met uitzondering van de sloop-nieuwbouw van de Tugelawegblokken. Op de twee binnenterreinen van deze bouwblokken worden namelijk gebouwde parkeervoorzieningen gerealiseerd en de bouwdiepte van de blokken wordt wat dieper waardoor er sprake is van een toename van verharding. Waternet heeft aangegeven akkoord te zijn met het bouwplan.

Waterkwaliteit

In een klein deel van de Transvaalbuurt is nog een polderriool aanwezig ter plaatse van twee woonblokken die op de hoek van de Paardekraalstraat en de Transvaalkade liggen. Polderriolen zijn constructies in de grond die in het verleden zijn aangebracht ter vervanging van de oorspronkelijke sloten. Polderriolen op particulier terrein dienen om de binnenterreinen te ontwateren en om het grond- en regenwater af te voeren. Regelmatig zijn er ook vuilwaterlozingen op aangesloten. Het water uit het polderrioolstelsel komt via een gemaal rechtstreeks in het rioolstelsel terecht. De polderriolen op particuliere terrein zijn eigendom van de perceelseigenaren. De polderriolen in het openbare gebied zijn in het algemeen dieper liggende, ondoorlatende buizen, die in eigendom zijn van de gemeente Amsterdam. Waternet voert het beheer en onderhoud ervan uit. De particuliere polderriolen kennen problemen voor wat betreft de volksgezondheid, het grondwaterpeil en ongewenste milieueffecten. Dat komt vaak doordat onderhoud jarenlang is uitgebleven. De problemen uit zich als volgt:

- Er komt veel (grond)wateroverlast voor;
- In een aantal gevallen stroomt bij hevige regenval vuil water uit het reguliere riool terug het polderriool in; dit vormt een potentieel gevaar voor de volksgezondheid.

In het bestemmingsplan wordt niet voorzien in maatregelen die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de waterkwaliteit omdat de bestaande situatie wordt vastgelegd.

Grondwater

In het bestemmingsplan is geen nieuwe ondergrondse bebouwing voorzien. Het bestemmingsplan heeft derhalve geen gevolgen voor het grondwaterstanden.

Toets

Als partner in het overleg ex art. 3.1.1. Bro (zie paragraaf 12.3) is Waternet in de gelegenheid gesteld om dit bestemmingsplan te toetsen. Voor werkzaamheden of het realiseren van bouwwerken is de Integrale Keur van AGV toetsingskader (zie paragraaf 3.4).



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

8. NATUUR EN LANDSCHAP

Op grond van internationale verplichtingen moet Nederland de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de Nederlandse wet implementeren. Het gaat hierbij om behoud van de vogelstand (Vogelrichtlijn) en instandhouding van natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn). De bescherming is voor soortbescherming geregeld in de Flora en Faunawet (2002) en voor gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet.

Op grond van de Flora en Faunawet is het verboden beschermde planten te vernielen of te beschadigen, beschermde dieren te verstoren, verwonden of te doden. Daarnaast is het verboden rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten te beschadigen, weg te nemen of te vernielen. Ontheffing van deze regels is onder voorwaarde mogelijk voor onder andere bouwprojecten.

De mogelijkheid bestaat dat ook in een stad als Amsterdam beschermde flora en fauna voorkomt. De kennis over de aanwezigheid van verschillende soorten flora en fauna in Amsterdam is inmiddels zo groot dat het duidelijk is dat er in Amsterdam verschillende beschermde dier en plantensoorten voorkomen, zoals de vleermuis en verschillende vogelpopulaties. Met de mogelijke aanwezigheid van beschermde flora en fauna zal bij (ver)bouwiniciatieven dan ook zeker rekening gehouden moeten worden.

De aanwezigheid van een beschermde dier- of plantensoort betekent overigens niet dat daardoor een bouwiniciatief niet door kan gaan. Vaak moet alleen aangetoond worden dat het verdwijnen van de betreffende plant of diertje op deze specifieke plek geen gevolgen heeft voor de instandhouding van de soort in dit gebied, Amsterdam of de regio. Ook kan er bij een bouwiniciatief rekening worden gehouden met mitigerende of compenserende flora en fauna maatregelen, zoals de toepassing van daktuinen, sedumdaken, gevelgroen of (inbouw) nestkasten.

Het plangebied is niet aangewezen als beschermd gebied in de zin van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

In het bestemmingsplan voor de Transvaalbuurt is rekening gehouden met één fysieke ontwikkeling die leidt tot nieuwe bebouwing, namelijk de sloop-nieuwbouw van de woonblokken aan de Tugelaweg. In april 2010 is door Dro een natuurtoets uitgevoerd om te zien of de sloop-nieuwbouw gevolgen heeft voor eventueel aanwezige en beschermde flora en fauna (zie bijlage 6). Uit de natuurtoets blijkt dat er ter plaatse van de te slopen bebouwing mogelijk gierzwaluwen en huismussen voorkomen. De eventuele nesten van deze broedvogels zijn jaarrond beschermd. Daarnaast is de bebouwing geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen waarbij het aannemelijk is dat er gewone dwergvleermuizen en/of ruige dwergvleermuizen in de gebouwen voorkomen. Verder zijn er geen beschermde plant- en diersoorten waargenomen.

Naar aanleiding van de natuurtoets dient er te worden nagegaan of er sprake is van de aanwezigheid van vleermuizen, gierzwaluwen en/of huismussen. Daarom is door Dro een inventarisatie naar de eventuele aanwezigheid van vleermuizen uitgevoerd (d.d. december 2010, zie bijlage 7). Tijdens de vleermuizeninventarisatie, uitgevoerd volgens het Vleermuizenprotocol 2010, is tevens gekeken naar de eventuele aanwezigheid van broedvogels



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

als gierzwaluwen of huismussen. Uit de vleermuizeninventarisatie blijkt dat in de te slopen bebouwing geen zomer- en kraamverblijven van vleermuizen zijn waargenomen. Ook zijn er geen balts- en paarverblijfplaatsen van vleermuizen waargenomen in de te slopen bebouwing. Waarschijnlijk zijn er ook geen winterverblijven aanwezig. Wel zijn er foeragerende vleermuizen (Gewone dwergvleermuis) rondom de te slopen bouwblokken aangetroffen. De sloop-nieuwbouw heeft geen effect op foeragerende vleermuizen zodat er geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig is.

Tijdens de vleermuizeninventarisatie zijn geen broedvogels als gierzwaluwen en/of huismussen waargenomen. Omdat de aanwezigheid van dergelijke broedvogels niet geheel kan worden uitgesloten wordt aanbevolen om contact op te nemen met de Gierzwaluwwerkgroep Amsterdam. Indien er wel sprake is van de aanwezigheid van gierzwaluwen en/of huismussen zullen er maatregelen worden getroffen.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt
Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam
Toelichting
15 november 2011

9. CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

9.1 Cultuurhistorie

Door de provincie Noord-Holland is een cultuurhistorische waardenkaart gemaakt. Daarop zijn onder andere archeologische en geografisch historisch waardevolle vlakken en lijnen weergegeven.



Afbeelding: uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart

In de Transvaalbuurt is alleen de Ringvaart aangemerkt als geografische lijn van waarde. In de toelichting bij de kaart is aangegeven dat ringdijken, ringvaarten en afwateringsloten kenmerkende elementen zijn van de veelvuldige aanwezige droogmakerijen in de Meerlanden-Amsterdam. De ringvaart van de Watergraafsmeer is duidelijk herkenbaar, alleen in het noordoosten is deze grotendeels verdwenen. Het zuidwestelijke deel van de ringvaart was een schakel in de trekvaartverbinding vanuit Muiden en Weesp naar Amsterdam. De ringvaart heeft een ruimtelijke en genetische samenhang met het afwateringspatroon, het wegenpatroon rondom de ringdijk en de ringdijk zelf. Ringvaarten zijn niet zeldzaam. De Ringvaart blijft in haar huidige hoedanigheid behouden, in het bestemmingsplan is de Ringvaart conserverend bestemd.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

In de Transvaalbuurt is veel monumentwaardige bebouwing aanwezig, zoals ook blijkt uit de hoge stedenbouwkundige en architectonische waarderingen zoals weergegeven op de architectuurordekaarten van de welstandsnota. Momenteel is er nog geen bebouwing in de Transvaalbuurt aangewezen als monument. De verwachting is dat een deel van de bebouwing in de toekomst alsnog als monument zal worden aangewezen.



Afbeelding: uitsnede architectuurordekaart

In de nota Toekomst met geschiedenis (zie paragraaf 3.5) is een beleidskeuze gemaakt ten aanzien van behoudenswaardige bebouwing dan wel behoudenswaardige straatwanden. Om de behoudenswaardige bebouwing dan wel bebouwing met een behoudenswaardige straatwand juridisch-planologisch te beschermen is verankering van de beleidskeuzenkaart in het bestemmingsplan gewenst. Ter bescherming van de verwezenlijkte bestemmingen is in het bestemmingsplan de sloop van de behoudenswaardige bebouwing dan wel bebouwing met een behoudenswaardige straatwand verboden, tenzij er een omgevingsvergunning voor het slopen wordt verleend door het Dagelijks Bestuur. De motivatie om deze panden te beschermen is dat de Transvaalbuurt stedenbouwkundig gezien wordt gekenmerkt door bebouwing met een zekere mate van kwaliteit. De te beschermen panden leveren hier een belangrijke bijdrage aan. Een vergunning voor het slopen wordt geweigerd indien het stedenbouwkundig belang door de sloop onevenredig wordt geschaad dan wel indien er geen omgevingsvergunning voor het bouwen van de ter plaatse geprojecteerde nieuwbouw is verleend. De motivering voor het al dan niet onevenredig schaden van het stedenbouwkundig belang vormt de Nota Toekomst met Geschiedenis, aangezien hier mede in is aangegeven waar ontwikkelingspotentie is en onder welke voorwaarden ontwikkeling kan plaatsvinden.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

9.2 Archeologie

Op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg dient de stadsdeelraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

Voor het plangebied is door Bureau Monumenten & Archeologie in november 2009 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 8). In het onderzoek is het plangebied vanwege de historisch-topografische inventarisatie ingedeeld in een aantal zones met verschillende archeologische verwachtingen:

- zone A bewoning langs de Oetewalerweg: het betreft de zone van bewoning achter de middeleeuwse weg (de huidige Linnaeusstraat). De archeologische verwachting is hoog.
- zone B uitspanning/Buiten Nieuw Bloemendaal: vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is hoog.
- zone C uitspanning of Buiten De Nieuwe Plaats Rooiaal: vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is hoog.
- zone D uitspanning of Buiten 't Nieuwe Swart HuyS: vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is hoog.
- zone E Herberg Nieuw Zomergroen/De Warme Hand: vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is hoog.
- zone F bewoning/tuin langs de Rhijnspoorweg: het betreft de zone van bewoning langs de in 1843 aangelegde Rhijnspoorweg. Vanwege de korte gebruikperiode hebben de archeologische sporen een lage dichtheid en weinig onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is laag.
- zone G Middeleeuwse ontginningen: hier kunnen sporen voorkomen die verband houden met bewoning en landgebruik vanaf de 12^{de} eeuw. De archeologische verwachting is laag.
- zone H Ringvaart watergraafsmeer polder: de materiële neerslag betreft losse vondsten en afval en in de Ringvaart gegooid of verloren voorwerpen. Dergelijke overblijfselen hebben geen samenhang en hebben een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is laag.
- zone I verstoring: bij de aanleg van de bebouwing in het eerste kwart van de 20^{ste} eeuw is het bodemarchief dermate verstoord dat de kans op aanwezigheid van archeologische waarden gering is.

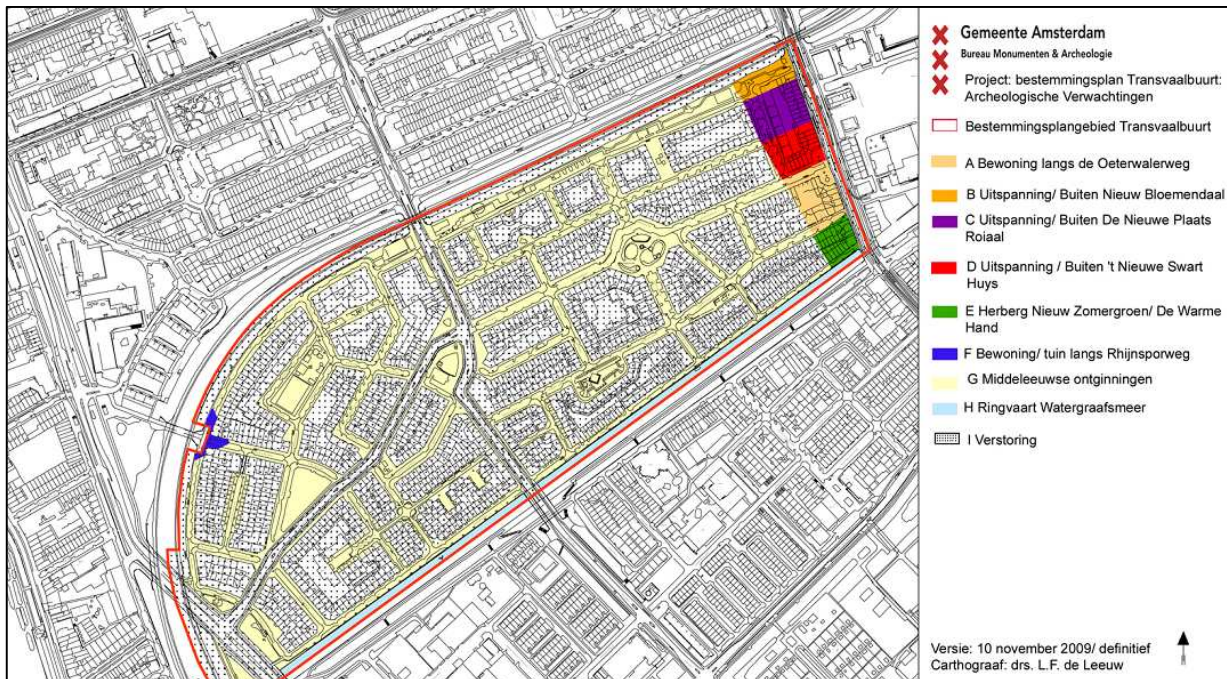


Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011



Afbeelding: Archeologische verwachtingenkaart

Voor de langs de Linnaeusstraat gelegen zones A, B, C, D en E geldt dat er in geval van grondroerende werkzaamheden archeologisch veldonderzoek plaats dient te vinden, tenzij het een bodemingreep van minder dan 500 m² en minder dan 2,0 meter onder maaiveld betreft. Voor de ter plaatse van de Ringvaart gelegen zone H geldt, ondanks de lage archeologische verwachting, dat er in geval van grondroerende werkzaamheden een archeologisch veldonderzoek nodig is, tenzij het een bodemingreep van minder dan 10.000 m² in de waterbodem betreft.

In de overige zones is sprake van een hoge mate van verstoring en een lage verwachting. Voor deze delen geldt een vrijstelling van archeologische maatregelen.

In het bestemmingsplan geldt voor de zones waar geen vrijstelling van archeologische maatregelen van toepassing is een dubbelbestemming. In de planregels zijn voor deze gronden daarbij eisen gesteld ten aanzien van het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen. Ook geldt dat voor bepaalde aanlegwerkzaamheden een omgevingsvergunning voor het aanleggen is vereist. Voor een uitgebreidere uitleg over de werking van deze regeling wordt verwezen naar paragraaf 10.2.

In geval archeologische resten worden aangetroffen bij de uitvoering van de bodemwerkzaamheden geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat bodemvondsten ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld worden zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

10. JURIDISCHE PLANBESCHRJVING

10.1 De planvorm

Opbouw van dit bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan de standaarden voor vergelijkbaarheid (de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen, het SVBP 2008) alsmede de 'Werkafpraak SVBP begrippen vs. Wabo' (Geonovum, concept september 2010) en is als digitaal plan (GML-bestand) opgesteld.

Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen: de verbeelding (voorheen genoemd de plankaart, ook aangeduid met GML-bestand), de regels (voorheen de voorschriften) en de toelichting.

De verbeelding alsmede de regels van het bestemmingsplan vormen het juridisch gedeelte. Dit gedeelte is bindend voor zowel burgers als overheid.

Opbouw regels

De regels zijn in vier groepen ingedeeld:

1. inleidende regels die onder andere duidelijk maken wat met diverse termen wordt bedoeld en op welke wijze wordt gemeten;
2. bestemmingsregels van de voorkomende bestemmingen in het plangebied (bijvoorbeeld "wonen" of "verkeer");
3. algemene regels, welke niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben maar voor het gehele plangebied gelden (zoals de algemene gebruiksregels en de algemene afwijkingsregels);
4. overgangs- en slotregels.

Voor de bestemmingsregels (groep 2) is per artikel de volgende indeling gehanteerd:

1. bestemmingsomschrijving;
2. bouwregels;
3. afwijking van de bouwregels (indien noodzakelijk);
4. specifieke gebruiksregels (indien noodzakelijk);
5. afwijking van de gebruiksregels (indien noodzakelijk);
6. wijzigingsbevoegdheid (indien noodzakelijk).

10.2 Toelichting op de regels

In deze paragraaf wordt van elk artikel een korte uitleg gegeven teneinde de regels inzichtelijker en minder 'juridisch' te maken.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

Dit artikel bevat de definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden. De begripsbepalingen zijn in alfabetische volgorde (met uitzondering van de begripsbepalingen voor 'plan' en 'bestemmingsplan').

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is geregeld op welke manier moet worden gemeten.

Bestemmingsregels

Artikel 3 Centrum

De bebouwing rond het Krugerplein en in de Linnaeusstraat, de Pretoriusstraat en de Maritzstraat is bestemd als 'Centrum'. In dit gebied ligt het accent op niet-woonfuncties in de plint met daarboven wonen.

Binnen deze bestemming zijn gelet op lid 1 diverse functies toegestaan. De eerste bouwlaag (begane grond), de kelder en het souterrain van de bebouwing mag worden gebruikt voor bedrijven (zie begripsbepaling in artikel 1), detailhandel, dienstverlening, horeca I, IIa, III en IV, kantoren en maatschappelijke dienstverlening. Voor horeca I, IIa, III en IV geldt daarbij dat deze alleen op het huidige adres bij recht mogelijk zijn gemaakt om te voorkomen dat er op bepaalde plekken een horecacluster kan ontstaan. Er is op de verbeelding daarom een aanduiding opgenomen waarbij de betreffende horecacategorie alleen is toegestaan ter plaatse van de betreffende aanduiding (dus horeca I ter plaatse van de aanduiding 'horeca van categorie I', etc.). Een uitbreiding van het aantal horecavestigingen of verplaatsing van een horecavestiging is alleen mogelijk na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid of een wijzigingsbevoegdheid (zie uitleg verderop).

Naast de hiervoor genoemde functies zijn in de eerste bouwlaag ook belwinkels, een internetcafé en wonen toegestaan, met dien verstande dat deze functies uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de gronden die op de planverbeelding als zodanig zijn aangeduid. Het gaat daarbij om een bestaande vestiging c.q. bestaande woningen. De functies belwinkel, internetcafé en wonen zijn niet wenselijk in de in de eerste bouwlaag (begane grond) van het gebied met hoofdzakelijk niet-woonfuncties aangezien het stadsdeel de hoofdassen wil versterken met representatieve niet-woonfuncties in de eerste bouwlaag en deze functies de kwaliteit van het gebied verzwakken. Het bestaande gebruik wordt gerespecteerd maar deze functies zijn daarbij wel op het huidige adres vastgelegd zodat er geen nieuwe vestigingen dan wel nieuwe woningen in de plint kunnen komen. Ter plaatse van de bestaande belwinkel, internetcafé c.q. woningen is ook het gebruik mogelijk als bedrijf, detailhandel, dienstverlening, kantoor en maatschappelijke dienstverlening in de eerste bouwlaag. Op die manier is ook een ander gebruik mogelijk indien het huidige gebruik als belwinkel, internetcafé of woning wordt beëindigd. Daarnaast is in lid 5 een wijzigingsbevoegdheid voor de belwinkel en woningen opgenomen (zie uitleg verderop).



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Op de tweede bouwlaag en hoger wordt gewoond. Vandaar dat vanaf de tweede bouwlaag en hoger uitsluitend wonen is toegestaan (inclusief short stay en aan huis verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteiten, zie ook begripsbepaling 'woning' in artikel 1). Uitzondering is het adres waar momenteel al een niet-woonfunctie in de tweede bouwlaag is gevestigd (Krugerplein 23). Hier is door middel van een aanduiding ter plaatse van het betreffende adres, naast wonen, ook het gebruik ten behoeve van een niet-woonfunctie in de tweede bouwlaag toegestaan. Voor horeca geldt daarbij wel de beperking dat in de tweede bouwlaag uitsluitend opslag en personeelsruimte is toegestaan en geen ruimte voor bezoekers.

Naast de hiervoor genoemde functies mogen de gronden ook worden gebruikt voor aan de hoofdfunctie ondergeschikte verkeers- en groenvoorzieningen, tuinen en erven.

Op de gronden met de bestemming 'Centrum' mogen gebouwen en bouwwerken (geen gebouwen zijnde) worden gebouwd (lid 2). Daarbij geldt dat gebouwen binnen de weergegeven bouwvlakken dienen te worden gebouwd en de maximum bouwhoogte en eventueel goothoogte zoals is aangeduid in acht dienen te worden genomen. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte zoals weergegeven in de regels.

Ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' mag tot aan de vloer van de tweede bouwlaag geen bebouwing worden opgericht zodat de doorgang naar het binnenterrein gevrijwaard blijft van bebouwing. Uitzondering zijn eventuele ondersteuningsconstructies die nodig zijn voor de bovengelegen bouwlagen.

In lid 3 is bepaald wat het maximum bruto vloeroppervlak per vestiging mag bedragen. Voor detailhandel en dienstverlening geldt daarbij een maximum van 300 m² per vestiging. Dit metrage is gebaseerd op de kleinschaligheid binnen het woonwerkgebied. Omdat enkele vestigingen in de bestaande situatie groter zijn dan 300 m² (zoals twee supermarkten) is in lid 3 onder a een aantal grotere vestigingen als uitzondering toegestaan. Daarbij is ook aangegeven wat het maximum bruto vloeroppervlak van deze vestigingen mag zijn. Deze grotere vestigingen zijn op adres vastgelegd. Om enige flexibiliteit te bieden is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de "verplaatsing" van grotere vestigingen zodat kan worden ingespeeld op ontwikkelingen/veranderingen (zie uitleg lid 5).

Ook voor andere niet-woonfuncties is in lid 3 onder b een maximum bruto vloeroppervlak per vestiging opgenomen. Dit bedraagt 150 m². Ook hier geldt dat de bestaande grotere vestigingen als uitzondering op het bestaande adres zijn toegestaan en dat verplaatsing mogelijk is door toepassing van de wijzigingsbevoegdheid (zie uitleg lid 5).

Binnen detailhandelvevestigingen en dienstverleningsvestigingen bevindt zich in de praktijk soms ook ondergeschikte horeca, zoals een zitgelegenheid bij de bakker. Om hier in te voorzien is in lid 4 onder 1 een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor ondergeschikte horeca. Daarbij is bepaald wat het maximum bruto vloeroppervlak van de ondergeschikte horeca mag zijn. Ook is bepaald dat uitsluitend horeca I en IV als ondergeschikte horeca bij detailhandel en dienstverlening zijn toegestaan. Een horeca III gelegenheid is niet wenselijk als ondergeschikte horeca bij detailhandel of dienstverlening.

In geval van toepassing van de afwijkingsbevoegdheid door het Dagelijks Bestuur zal het stadsdeelbeleid ten aanzien van ondergeschikte horeca worden betrokken. In artikel 1 is aangegeven wat precies met ondergeschikte horeca wordt bedoeld.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Het stadsdeel heeft de wens om meer horeca in de buurtas gevestigd te hebben om zo de levendigheid en de aantrekkingskracht van de buurtas te versterken. Het gaat daarbij om (meer) horeca I en met name meer horeca IV. In lid 4 onder 2 is daarom een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om buiten de aanduidingen op de verbeelding extra horecavestigingen toe te staan. Per horecacategorie is aangegeven wat het maximum aan horecavestigingen mag zijn. Het gaat daarbij om één extra horeca I-vestiging en drie extra horeca IV-vestigingen. Daarbij geldt wel dat toepassing van de afwijkingsbevoegdheid niet mag leiden tot een verstoring van de detailhandelsstructuur in de Transvaalbuurt.

Om enige schaalvergroting in het gebied mogelijk te maken is in lid 4 onder 3 tevens een afwijkingsbevoegdheid opgenomen waardoor het Dagelijks Bestuur bevoegd is om in afwijking van het bepaalde in lid 3 een omgevingsvergunning te verlenen ten behoeve van een ruimer maximum bruto vloeroppervlak voor enerzijds detailhandel, dienstverlening en maatschappelijke dienstverlening en anderzijds bedrijven, horeca I en IV en kantoren. In de afwijkingsbevoegdheid is aangegeven om hoeveel vestigingen het maximaal mag gaan en wat het oppervlak van deze vestigingen maximaal mag bedragen. Toepassing van de afwijkingsbevoegdheid mag niet leiden tot een verstoring van de detailhandelsstructuur in de Transvaalbuurt of een onevenredige aantasting van het woon- of leefklimaat in de omgeving van de betreffende vestigingen. Per geval zal het stadsdeel een afweging maken waarbij het stadsdeel o.a. ook de locatie (voldoende parkeergelegenheid en bereikbaarheid) en eventuele overlast voor reeds aanwezige functies in de directe omgeving (zowel niet-woonfuncties als woonfuncties) betreft.

In lid 5 is tenslotte een aantal wijzigingsbevoegdheden opgenomen ten behoeve van de flexibiliteit van het bestemmingsplan. De wijzigingsbevoegdheid in sub 1 heeft betrekking op de bestaande belwinkels, internetcafé en bestaande woningen in de eerste bouwlaag. Zoals hiervoor is aangegeven zijn deze functies niet gewenst in de eerste bouwlaag langs de hoofdassen. Vandaar dat deze functies door middel van een aanduiding op het bestaande adres zijn vastgelegd zodat deze functies in omvang niet kunnen toenemen. Door toepassing van de wijzigingsbevoegdheid kan het Dagelijks Bestuur anticiperen op eventuele beëindiging van het betreffende gebruik ter plaatse. Door de wijzigingsbevoegdheid kan de betreffende aanduiding na beëindiging van het gebruik worden geschrapt zodat het gebruik als belwinkel, internetcafé c.q. woning ter plaatse niet meer is toegestaan.

Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid is alleen mogelijk indien het betreffende gebruik langer dan een jaar is beëindigd. Bij de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid wordt artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening in acht genomen. Dat houdt onder meer in dat afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is op de voorbereiding van een wijzigingsbesluit.

In sub 2 van lid 5 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waardoor de mogelijkheid bestaat om één of meerdere op de verbeelding opgenomen aanduiding ter plaatse van bestaande horecavestigingen te verplaatsen (met uitzondering van horeca IIa). Dit kan nodig zijn indien er ter plaatse van een aangeduide horecavestiging inmiddels een andere niet-woonfunctie is gevestigd (niet zijnde horeca) en er zich elders in het gebied een horecabedrijf wil vestigen. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid leidt niet tot een toename van het aantal horecavestigingen. In de wijzigingsbevoegdheid is bepaald dat toepassing niet mag leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving van de horecavestigingen. Dat zou het geval kunnen zijn indien er sprake is van meerdere



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

horecavestigingen bij elkaar. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid mag niet leiden tot een verstoring van de detailhandelsstructuur in de Transvaalbuurt of een verstoring van het woon- en leefklimaat rondom de horecavestiging. Per geval zal het stadsdeel een afweging maken waarbij het stadsdeel o.a. ook de locatie (ligging aan een doorgaande route en ligging ten opzichte van overige horeca) en eventuele overlast voor reeds aanwezige functies in de directe omgeving (zowel niet-woonfuncties als woonfuncties) betreft.

In lid 3 onder a en b zijn grotere vestigingen per adres toegestaan. In sub 3 van lid 5 is daarom een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waardoor “verplaatsing” van grotere vestigingen binnen de bestemming mogelijk wordt gemaakt. Dit is aan de orde indien een bestaande grotere vestiging wordt opgesplitst in kleinere vestigingen maar er elders binnen de bestemming behoefte bestaat aan een grotere vestiging. Ook hier geldt dat toepassing niet leidt tot een toename van het aantal grotere vestigingen. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid mag bovendien niet leiden tot een verstoring van de detailhandelsstructuur in de Transvaalbuurt.

Artikel 4 Gemengd - 1

In de Transvaalbuurt is op de Ben Viljoenstraat een gebouw aanwezig dat (kan) worden gebruikt voor bedrijven, kantoren en/of maatschappelijke dienstverlening. Het gebouw is bestemd als ‘Gemengd - 1’. Gronden met deze bestemming mogen gelet op lid 1 worden gebruikt voor bedrijven, kantoren en maatschappelijke dienstverlening. Ten aanzien van maatschappelijke dienstverlening geldt conform lid 4 dat geluidsgevoelige maatschappelijke dienstverlening niet is toegestaan. Dergelijke geluidsgevoelige functies komen momenteel niet voor in het gebouw en zijn om akoestische redenen niet wenselijk. In artikel 1 is aangegeven wat onder geluidsgevoelige maatschappelijke dienstverlening wordt verstaan.

In het gebouw is ook ondergeschikte horeca toegestaan, zoals een kantine. Dergelijke ondergeschikte horeca mag maximaal 10% van het bruto vloeroppervlak van de hoofdfunctie bedragen.

Naast de genoemde functies mogen de gronden ook worden gebruikt voor aan de hoofdfunctie ondergeschikte verkeers- en groenvoorzieningen, tuinen en erven.

Op de gronden met de bestemming ‘Gemengd - 1’ mogen gebouwen en bouwwerken (geen gebouwen zijnde) worden gebouwd (lid 2). Daarbij geldt dat gebouwen binnen de weergegeven bouwvlakken dienen te worden gebouwd en de maximum bouwhoogte en eventueel goothoogte zoals is aangeduid in acht dient te worden genomen. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte zoals weergegeven in de regels.

Ter plaatse van de aanduiding ‘onderdoorgang’ mag tot aan de vloer van de tweede bouwlaag geen bebouwing worden opgericht zodat de onderdoorgang gevrijwaard blijft van bebouwing. Uitzondering zijn eventuele ondersteuningsconstructies die nodig zijn voor de bovengelige bouwlagen.

In lid 3 is een afwijkingsbevoegdheid ten aanzien van de bouwregels opgenomen om enige flexibiliteit te bieden. Deze afwijkingsbevoegdheid geeft het Dagelijks Bestuur de mogelijkheid om in afwijking van het bepaalde dat gebouwen binnen bouwvlakken worden gebouwd een omgevingsvergunning te verlenen voor gebouwen buiten het bouwvlak. Door middel van de afwijkingsbevoegdheid kan per bestemmingsvlak maximaal 20% van de gronden buiten het



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

betreffende bouwvlak worden bebouwd met gebouwen (zoals fietsenstallingen) waarbij de maximum bouwhoogte 4 meter bedraagt.

Artikel 5 Gemengd - 2

Het gebouw aan de Tugelaweg 85 krijgt een nieuwe invulling waarbij gedacht wordt aan bedrijven, kantoren, maatschappelijke dienstverlening en/of wonen. Het perceel is bestemd als 'Gemengd - 2'. Gronden met deze bestemming mogen gelet op lid 1 worden gebruikt voor bedrijven, kantoren, maatschappelijke dienstverlening en wonen. Ten aanzien van maatschappelijke dienstverlening geldt conform lid 4 dat geluidsgevoelige maatschappelijke dienstverlening niet is toegestaan. Dergelijke geluidsgevoelige functies komen momenteel niet voor in het gebouw en zijn om akoestische redenen en in verband met externe veiligheid niet wenselijk. In artikel 1 is aangegeven wat onder geluidsgevoelige maatschappelijke dienstverlening wordt verstaan.

In het gebouw is ook ondergeschikte horeca toegestaan, zoals een kantine. Dergelijke ondergeschikte horeca mag maximaal 10% van het bruto vloeroppervlak van de hoofdfunctie bedragen.

Naast de genoemde functies mogen de gronden ook worden gebruikt voor aan de hoofdfunctie ondergeschikte verkeers- en groenvoorzieningen, tuinen en erven.

Op de gronden met de bestemming 'Gemengd - 2' mogen gebouwen en bouwwerken (geen gebouwen zijnde) worden gebouwd (lid 2). Daarbij geldt dat gebouwen binnen de weergegeven bouwvlakken dienen te worden gebouwd en de maximum bouwhoogte en eventueel goothoogte zoals is aangeduid in acht dient te worden genomen. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte zoals weergegeven in de regels.

In lid 3 is een afwijkingsbevoegdheid ten aanzien van de bouwregels opgenomen om enige flexibiliteit te bieden. Deze afwijkingsbevoegdheid geeft het Dagelijks Bestuur de mogelijkheid om in afwijking van het bepaalde dat gebouwen binnen bouwvlakken worden gebouwd een omgevingsvergunning te verlenen voor gebouwen buiten het bouwvlak. Door middel van de afwijkingsbevoegdheid kan per bestemmingsvlak maximaal 20% van de gronden buiten het betreffende bouwvlak worden bebouwd met gebouwen (zoals fietsenstallingen) waarbij de maximum bouwhoogte 4 meter bedraagt.

Artikel 6 Groen

De bestaande, grotere groenvlakken/stroken in de Transvaalbuurt zijn in dit bestemmingsplan bestemd als 'Groen'. Gronden met deze bestemming mogen gelet op lid 1 worden gebruikt voor groenvoorzieningen, fiets- en/of voetpaden, nutsvoorzieningen, sport- en speelvoorzieningen, water, waterstaatsdoeleinden en oevervoorzieningen. Sommige gronden zijn gelegen in de beschermingszone van de Ringdijk. In deze zone is de Keur van toepassing (zie hoofdstuk 7).

Op de gronden met de bestemming 'Groen' mogen gebouwen en bouwwerken (geen gebouwen zijnde) worden gebouwd (lid 2). Daarbij geldt dat gebouwen slechts zijn toegestaan ten behoeve van nutsvoorzieningen en waterstaatsdoeleinden. De nutsvoorzieningen en waterstaatsdoeleinden zijn van algemeen belang. Deze voorzieningen zijn daarom niet gekoppeld aan een aanduiding maar toegestaan binnen de gehele bestemming. Wel zijn er in lid



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

2, sub 2 regels opgenomen over het totaal maximum oppervlak aan gebouwen binnen de bestemming en de maximum bouwhoogte van deze gebouwen.

Voor bouwwerken (geen gebouwen zijnde) zijn eveneens regels opgenomen.

Artikel 7 Maatschappelijk

In de Transvaalbuurt komen op diverse plekken gebouwen voor waarin maatschappelijke dienstverlening (op alle bouwlagen) is gevestigd, zoals scholen en het multifunctionele centrum in de Joubertstraat. Deze gronden zijn bestemd als 'Maatschappelijk', met uitzondering van het buurtcentrum aan de Ben Voljoenstraat en Tugelaweg 85 (zie 'Gemengd - 1' en 'Gemengd - 2'). Gronden met deze bestemming 'Maatschappelijk' mogen gelet op lid 1 worden gebruikt voor maatschappelijke dienstverlening (zie artikel 1 voor de begripsbepaling) en aan maatschappelijke dienstverlening ondergeschikte horeca (zoals een kantine of bezoekersrestaurant tot een maximum van 10%). Ten aanzien van maatschappelijke dienstverlening geldt conform lid 4 dat geluidsgevoelige maatschappelijke dienstverlening niet is toegestaan op gronden die zijn aangeduid met de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk uitgesloten - geluidsgevoelig'. Ter plaatse van deze gronden komen geluidsgevoelige functies momenteel niet voor en deze zijn om akoestische redenen ook niet wenselijk. In artikel 1 is aangegeven wat onder geluidsgevoelige maatschappelijke dienstverlening wordt verstaan.

Naast de genoemde functies mogen de gronden ook worden gebruikt voor aan de hoofdfunctie ondergeschikte verkeers- en groenvoorzieningen, tuinen en erven.

Op de gronden met de bestemming 'Maatschappelijk' mogen gebouwen en bouwwerken (geen gebouwen zijnde) worden gebouwd (lid 2). Daarbij geldt dat gebouwen binnen de weergegeven bouwvlakken dienen te worden gebouwd en de maximum bouwhoogte en eventueel goothoogte zoals is aangeduid in acht dient te worden genomen. Bij sommige bouwvlakken is een maximum bebouwingspercentage opgenomen. Door middel van een dergelijk bebouwingspercentage wordt enerzijds enige flexibiliteit geboden ten aanzien van de situering van de bebouwing geboden terwijl er anderzijds wordt voorkomen dat het bouwvlak geheel bebouwd wordt. De opgenomen bebouwingspercentages zijn gebaseerd op de huidige situatie. In artikel 2 is aangegeven hoe het maximum bebouwingspercentage dient te worden bepaald.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte zoals weergegeven in de regels.

Ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' mag tot aan de vloer van de tweede bouwlaag geen bebouwing worden opgericht zodat de doorgang naar het binnenterrein gevrijwaard blijft van bebouwing. Uitzondering zijn eventuele ondersteuningsconstructies die nodig zijn voor de bovengelegen bouwlagen.

In lid 3 is een afwijkingsbevoegdheid ten aanzien van de bouwregels opgenomen om enige flexibiliteit te bieden. Deze afwijkingsbevoegdheid geeft het Dagelijks Bestuur de mogelijkheid om in afwijking van het bepaalde dat gebouwen binnen bouwvlakken worden gebouwd een omgevingsvergunning te verlenen voor het bouwen van gebouwen buiten het bouwvlak. Door middel van de afwijkingsbevoegdheid kunnen bij de adressen Christiaan de Wetstraat 21-23 en de President Brandstraat 29 gebouwen (zoals fietsenstallingen) buiten het betreffende bouwvlak worden gebouwd. Deze gebouwen buiten het bouwvlak dienen te voldoen aan de in de afwijkingsbevoegdheid aangegeven maximum percentages en maximum bouwhoogtes.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Artikel 8 Tuin

De binnenterreinen in de Transvaalbuurt worden hoofdzakelijk gebruikt als tuin. Deze gronden zijn daarom bestemd als 'Tuin'. Gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor tuinen, erven, bijbehorende voetpaden, groenvoorzieningen en het gebruik conform het toegestane gebruik van de aangrenzende (hoofd)bebouwing. Het gebruik conform het toegestane gebruik van de aangrenzende (hoofd)bebouwing heeft een relatie met de bouwregeling die in lid 2 is opgenomen. Bestaande uitbouwen of bijgebouwen zijn in het bestemmingsplan geregeld voor zover ze niet vergunningsvrij zijn. Uitbouwen en bijgebouwen mogen tot een bepaalde omvang vergunningsvrij worden gerealiseerd. Het stadsdeel vindt het niet wenselijk om in het bestemmingsplan ruimere bouw mogelijkheden op te nemen dan vergunningsvrij mag worden gerealiseerd, met uitzondering van de reeds bekende en bestaande uitbouwen en bijgebouwen die niet vergunningsvrij zijn.

Ook is conform de bestaande situatie een nutsvoorziening toegestaan ter plaatse van een tuin bij de Paardekraalstraat.

In lid 2, sub 1 is geregeld dat binnen de bestemming 'Tuin' gebouwen mogen worden gebouwd. Het gaat daarbij om een drietal situaties:

- De bestaande nutsvoorziening aan de Paardenkraalstraat.
- In sommige tuinen staan bijgebouwen met een omvang die groter is dan wat vergunningsvrij is toegestaan. Deze bijgebouwen zijn aangeduid en in de regels is vastgelegd dat de maximale bouwhoogte 4 meter bedraagt.
- In enkele tuinen en erven van de bebouwing van het winkelgebied is op de verbeelding een aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - uitbouw' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding mag, direct aan uitsluitend de eerste bouwlaag van de aangrenzende bouwlaag, een uitbouw worden gebouwd. De bouwhoogte mag daarbij niet hoger zijn dan de bouwhoogte van de aangrenzende bouwlaag en in ieder geval niet hoger zijn dan 4 meter. De uitbouw mag worden gebruikt ten behoeve van het toegestane gebruik van de aangrenzende hoofdbebouwing (bijvoorbeeld detailhandel). Door de uitbouw mogelijkheid kunnen de vestigingen in het winkelgebied in (beperkte mate) fysiek uitbreiden.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximum bouwhoogte zoals weergegeven in de regels in lid 2, sub 2.

De bouwregeling in lid 2 heeft geen betrekking op vergunningsvrije bouwwerken als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Dergelijke vergunningsvrije bouwwerken worden namelijk niet getoetst aan het bestemmingsplan.

Artikel 9 Verkeer - 1

De verkeersruimte in de Transvaalbuurt is bestemd als 'Verkeer - 1', met uitzondering van de spoorbaan en grotere fiets- en voetgangersgebieden als pleinen. Gronden met de bestemming 'Verkeer - 1' mogen worden gebruikt voor rijwegen, fiets- en/of voetpaden, parkeren, tramvoorzieningen, groenvoorzieningen, bermen, water en sport- en speelvoorzieningen. Voor tramvoorzieningen geldt dat deze alleen zijn toegestaan ter plaatse van de gronden die als



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

'specifieke vorm van verkeer-tram' zijn aangeduid. Sommige gronden zijn gelegen in de beschermingszone van de Ringdijk. In deze zone is de Keur van toepassing (zie hoofdstuk 7).

In lid 2 is bepaald dat er binnen de bestemming geen gebouwen mogen worden gebouwd, met uitzondering van de gronden die zijn aangeduid als 'parkeergarage' (Kraaipanstraat en de binnenterreinen van twee blokken aan de Tugelaweg). Voor gronden met deze aanduiding geldt een maximum bouwhoogte zoals is aangegeven in de verbeelding.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn bebouwingsregels opgenomen.

Artikel 10 Verkeer - 2

De grotere fiets- en/of voetgangersgebieden zoals pleinen zijn bestemd als 'Verkeer - 2'. Gronden met de bestemming 'Verkeer - 2' mogen worden gebruikt voor pleinen, fiets- en/of voetpaden, groenvoorzieningen, bermen, water en sport- en speelvoorzieningen. De op het Krugerplein aanwezige nutsvoorziening is apart aangeduid en toegestaan, evenals de kiosk op de hoek van de Pretoriusstraat en de Linnaeusstraat.

In lid 2 is bepaald dat er binnen de bestemming alleen gebouwen mogen worden gebouwd ten behoeve van een beheerdersgebouw, een kiosk of een nutsvoorziening. De gronden waar gebouwen zijn toegestaan zijn daarbij specifiek aangeduid. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn bebouwingsregels opgenomen.

Artikel 11 Verkeer - 3

De spoorbaan is bestemd als 'Verkeer - 3'. Gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor spoorwegvoorzieningen, geluidswerende voorzieningen, groenvoorzieningen en water. Tevens zijn ter plaatse van speciaal daarvoor aangeduide gronden ook bruggen, viaducten en een railtracé (metro) toegestaan. Sommige gronden zijn gelegen in de beschermingszone van de Ringdijk. In deze zone is de Keur van toepassing (zie hoofdstuk 7).

In lid 2 is bepaald dat er binnen de bestemming geen gebouwen mogen worden gebouwd. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn bebouwingsregels opgenomen. Vanwege de ligging op een spoordijk wordt de hoogte van bouwwerken gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf in plaats van het gebruikelijke peil.

Artikel 12 Water

Het water van de Ringvaart is bestemd als 'Water'. Binnen deze bestemming zijn bruggen, duikers, dammen (met inbegrip van bijbehorende rijwegen voor autoverkeer en fiets- en voetpaden), oevervoorzieningen, landhoofden, vlonders en steigers, vaarwater, sierwater en waterstaatsdoeleinden toegestaan. Ten aanzien van bruggen geldt dat deze alleen zijn toegestaan ter plaatse van de gronden die zijn aangeduid als 'brug'. De gronden zijn gelegen in de beschermingszone van de Ringdijk. In deze zone is de Keur van toepassing (zie hoofdstuk 7).

In lid 2 is bepaald dat er binnen de bestemming geen gebouwen mogen worden gebouwd. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn bebouwingsregels opgenomen.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

In lid 3, sub 1 is benadrukt dat het gebruik van het water als ligplaats voor woonboten, passagiersvaartuigen, pleziervaartuigen, bedrijfsvaartuigen en stationerende vaartuigen als verboden gebruik is aangemerkt. In artikel 1 is aangegeven wat onder de verschillende vaartuigen wordt verstaan.

Artikel 13 Wonen

Het grootste deel van de gebouwen in de Transvaalbuurt is bestemd als 'Wonen'. Gelet op lid 1 van de bestemming is het gebruik als wonen op alle bouwlagen toegestaan, inclusief short stay en aan huis verbonden beroeps- en bedrijfsactiviteiten (zie begripsbepaling woning in artikel 1). Uitzondering hierop zijn de adressen waar in de bestaande situatie niet-woonfuncties in de eerste bouwlaag (begane grond), de kelder en/of het souterrain aanwezig zijn. Het beleid van het stadsdeel is er namelijk op gericht om de menging van wonen en niet-woonfuncties zoveel mogelijk te beschermen en waar mogelijk te versterken. De bestaande niet-woonfuncties zijn daarom beschermd. Dit is gedaan door ter plaatse van de adressen waar momenteel niet-woonfuncties zijn gevestigd geen wonen in de eerste bouwlaag, de kelder en/of het souterrain toe te staan. Op die manier kan het aantal niet-woonfuncties in deze woongebouwen niet afnemen. Ter plaatse van de bestaande niet-woonfuncties is een aanduiding 'wonen uitgesloten' opgenomen. De gronden met deze aanduiding mogen voor wat betreft de eerste bouwlaag, de kelder en/of het souterrain wel worden gebruikt voor bedrijven, detailhandel, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke dienstverlening.

Ten aanzien van maatschappelijke dienstverlening geldt nog dat geluidsgevoelige maatschappelijke dienstverlening niet is toegestaan. Dergelijke geluidsgevoelige functies komen momenteel niet voor en zijn om akoestische redenen ook niet wenselijk. In artikel 1 is aangegeven wat onder geluidsgevoelige maatschappelijke dienstverlening wordt verstaan. Verder geldt voor enkele niet-woonfuncties dat deze ter plaatse van een aantal adressen ook zijn toegestaan op de tweede bouwlaag, conform de bestaande situatie. Dit is door middel van een aanduiding weergegeven.

In de eerste bouwlaag van de woongebouwen komen op enkele plekken ook horeca en/of een belwinkel voor. Deze functies zijn in dit gebied waar wonen overheerst minder passend in verband met overlast dan wel ruimtelijke uitstraling. Vandaar dat deze voorzieningen specifiek op het bestaande adres zijn vastgelegd door middel van een aanduiding 'horeca van categorie I', 'horeca van categorie III', 'horeca van categorie IV' of 'belwinkel'. Deze functies kunnen daardoor niet verplaatst worden binnen het plangebied. Uitzondering is horeca IV (restaurants). Deze horecacategorie is namelijk ook toegestaan op adressen waar nu horeca I of horeca III is gevestigd (en die ook als zodanig zijn aangeduid).

De gronden die zijn aangeduid als 'belwinkel', 'horeca van categorie I', 'horeca van categorie III' of 'horeca van categorie IV' zijn tevens aangeduid met 'wonen uitgesloten'. Daardoor is ook het gebruik als bedrijven, detailhandel, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke dienstverlening toegestaan. Het gebruik als wonen is daardoor ter plaatse uitgesloten. Daarnaast is in lid 5 een wijzigingsbevoegdheid voor de belwinkel en horeca opgenomen (zie uitleg verderop).

De bestaande parkeergarages in de eerste bouwlaag zijn aangeduid als 'parkeergarage'. Uitsluitend ter plaatse van deze aanduiding mag geparkeerd worden. Daarnaast zijn in- en uitritten ten behoeve van autoparkeren toegestaan in een deel van de nieuwe bebouwing langs



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

de Tugelaweg. Door middel van de in- en uitritten zijn de parkeervoorzieningen op de binnenterreinen van de blokken bereikbaar. De betreffende gronden waar de in- en uitritten (mogelijk) komen zijn aangeduid als 'specifieke vorm van wonen – in- en uitrit'. Omdat de precieze locaties van de in- en uitritten momenteel niet bekend zijn is enige marge aangehouden.

Naast de hiervoor genoemde functies mogen de gronden ook worden gebruikt voor bijbehorende ondergeschikte verkeers- en groenvoorzieningen, tuinen en erven. Nutsvoorzieningen zijn toegestaan ter plaatse van de speciaal daarvoor aangeduide gronden.

Op de gronden met de bestemming 'Wonen' mogen gebouwen en bouwwerken (geen gebouwen zijnde) worden gebouwd (lid 2). Daarbij geldt dat gebouwen binnen weergegeven bouwvlakken dienen te worden gebouwd en de maximum bouwhoogte en eventueel goothoogte zoals is aangeduid in acht dienen te worden genomen. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte zoals weergegeven in de regels.

Ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' mag tot aan de vloer van de tweede bouwlaag geen bebouwing worden opgericht zodat de doorgang naar het binnenterrein gevrijwaard blijft van bebouwing. Uitzondering zijn eventuele ondersteuningsconstructies die nodig zijn voor de bovengelegen bouwlagen.

Zoals hiervoor is aangegeven is het beleid van het stadsdeel er op gericht om de menging van wonen en niet-woonfuncties zoveel mogelijk te beschermen en waar mogelijk te versterken. Panden waarvan de eerste bouwlaag worden gebruikt als niet-woonfunctie zijn daarom beschermd door middel van een aanduiding 'wonen uitgesloten' (zie voorgaande). Om een uitbreiding van het aantal niet-woonfuncties mogelijk te maken is in lid 3 een maximum aantal extra vestigingen bedrijven, detailhandel, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke dienstverlening toegestaan. Deze vestigingen hoeven daarbij niet ter plaatse van de aanduiding 'wonen uitgesloten' te worden gerealiseerd. Per straat is aangegeven om hoeveel extra vestigingen het gaat, waarbij het aantal vestigingen is gebaseerd op de lengte en het karakter van de straten. Door de beperkte grootte van de straten is inzichtelijk hoeveel extra vestigingen van een niet-woonfunctie in een betreffende straat mogelijk zijn naast de reeds aangeduide niet-woonfuncties. Veel panden in de Transvaalbuurt kunnen, met behulp van wat kleinschalige ingrepen, fysiek gezien voor meerdere doeleinden worden gebruikt.

In lid 3 is, naast het al eerder vermelde maximum aantal extra vestigingen voor bedrijven, detailhandel, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke dienstverlening, ook bepaald wat het maximum bruto vloeroppervlak per vestiging mag bedragen. Voor deze functies geldt daarbij een maximum van 150 m² per vestiging. Omdat één vestiging in de bestaande situatie groter is dan 150 m² (Transvaalkade 13-14 met 300 m²) is in lid 3 tevens een grotere vestiging als uitzondering toegestaan. Daarbij is ook aangegeven wat het maximum bruto vloeroppervlak van deze vestiging mag zijn en om welk adres het gaat. Om enige flexibiliteit te bieden is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de "verplaatsing" van de grotere vestiging zodat kan worden ingespeeld op ontwikkelingen/veranderingen (zie uitleg lid 5). Zo zou er elders binnen het woongebied een nieuw grote vestiging kunnen worden gerealiseerd indien de bestaande vestiging is opgedeeld in meerdere kleine vestigingen of is verdwenen.

Ook voor horeca I, III en IV geldt een maximum bruto vloeroppervlak per vestiging van 150 m². Er zijn geen bestaande grotere vestigingen.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Om enige schaalvergroting in het gebied mogelijk te maken is in lid 4 een afwijkingsbevoegdheid opgenomen waardoor het Dagelijks Bestuur bevoegd is om in afwijking van het maximum bruto vloeroppervlak voor bedrijven, kantoren en maatschappelijke dienstverlening een omgevingsvergunning te verlenen voor een ruimer maximum bruto vloeroppervlak. In de afwijkingsbevoegdheid is aangegeven om hoeveel vestigingen het maximaal mag gaan en wat het oppervlak van deze vestigingen maximaal mag bedragen.

De afwijkingsbevoegdheid heeft geen betrekking op detailhandel en dienstverlening. Schaalvergroting van deze functies zou kunnen leiden tot concurrentie met de winkels en dienstverlening in de hoofdassen en is daarom niet wenselijk.

In lid 5 is tenslotte een aantal wijzigingsbevoegdheden opgenomen:

- De eerste wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op bedrijven, detailhandel, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke dienstverlening door het schrappen van één of meer horeca-aanduidingen. Daardoor is het gebruik als horeca ter plaatse niet langer toegestaan maar uitsluitend nog het (al toegestane) gebruik als bedrijven, detailhandel, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke dienstverlening. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid is alleen mogelijk indien het betreffende gebruik als horeca langer dan een jaar is beëindigd. Ook is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om flexibiliteit te bieden ten aanzien van het maximum aantal extra vestigingen bedrijven, detailhandel, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke dienstverlening per straat/plein zoals opgenomen in lid 3. De situatie kan zich voordoen dat zich in een straat meer niet-woonfuncties willen vestigen dan nu is voorzien terwijl er elders juist minder niet-woonfuncties worden gerealiseerd. Onder voorwaarde dat dat niet tot een onevenredige aantasting van het woon- of leefklimaat in de betreffende straten leidt mogen de maxima door middel van de wijzigingsbevoegdheid worden aangepast. Het totale maximum aantal vestigingen mag daarbij echter niet toenemen.
- De tweede wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op de aanduiding 'wonen uitgesloten'. De wijzigingsbevoegdheid is bedoeld om flexibiliteit te bieden in geval een bestaande niet-woonfunctie binnen de bestemming verhuist of als een bestaand pand leeg komt te staan en er zich elders een nieuwe niet-woonfunctie wil vestigen. Door middel van de wijzigingsbevoegdheid kan het Dagelijks Bestuur de aanduiding 'wonen uitgesloten' verplaatsen. Daardoor is voor de gronden waar de aanduiding eerst was gesitueerd het gebruik als wonen in de eerste bouwlaag mogelijk en ter plaatse van de nieuwe locatie is het gebruik als wonen niet toegestaan (en het gebruik als niet-woonfunctie wel).
- De derde wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op de bestaande belwinkel. Zoals hiervoor is aangegeven is deze functie niet gewenst in het woongebied. Vandaar dat deze functie door middel van een aanduiding op het bestaande adres is vastgelegd. Door middel van de wijzigingsbevoegdheid kan het Dagelijks Bestuur anticiperen op eventuele beëindiging van het betreffende gebruik ter plaatse. Door de wijzigingsbevoegdheid kan de betreffende aanduiding worden geschrapt zodat het gebruik als belwinkel ter plaatse niet meer is toegestaan. Het gebruik ten behoeve van bedrijf, detailhandel, dienstverlening, kantoor en maatschappelijke dienstverlening blijft wel gewoon mogelijk. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid is alleen mogelijk indien het betreffende gebruik langer dan een jaar is beëindigd.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

- De vierde wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op maatschappelijke dienstverlening. Toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid biedt het Dagelijks Bestuur de mogelijkheid om ter plaatse van de gronden met de bestemming 'Wonen' ook maatschappelijke dienstverlening over alle bouwlagen toe te staan. Deze wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om in geval van leegstand van een gebouw te kunnen anticiperen op de eventuele vestiging van een culturele instelling of een culturele ondernemer als gebruiker. De wijzigingsbevoegdheid kan uitsluitend worden toegepast indien het betreffende gebruik als wonen langer dan een jaar is beëindigd. Daarnaast zijn binnen de bestemming 'Wonen' maximaal 2 vestigingen maatschappelijke dienstverlening over alle bouwlagen toegestaan waarbij het maximum bruto vloeroppervlak per vestiging 800 m² bedraagt.
- De vijfde wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op het schrappen van de aanduiding 'onderdoorgang' zodat de onderdoorgang dichtgebouwd kan worden. Voorwaarde is dat de betreffende doorgang geen vluchtweg is of onderdeel is van een route voor nood- en hulpdiensten.
- De zesde wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op de mogelijke "verplaatsing" van de bestaande grotere vestiging. In lid 3 is bepaald waar deze grotere vestiging is toegestaan. Het kan echter gebeuren dat een bestaande grotere vestiging in de loop der tijd wordt opgedeeld in meerdere kleinere vestigingen terwijl er elders behoefte bestaat aan een grotere vestiging. In dat geval kan er gebruik worden gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid zal niet leiden tot een toename van het aantal grotere vestigingen en mag niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- of leefklimaat in de betreffende straten.
- De zevende en laatste wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op de aanduiding 'wonen uitgesloten'. In tegenstelling tot de derde wijzigingsbevoegdheid gaat het hierbij niet om het verplaatsen van aanduidingen maar om het schrappen van aanduidingen. Dit om in geval een pand leeg komt te staan en er geen nieuwe niet-woonfunctie in komt het gebruik als wonen mogelijk te maken. Op die manier wordt voorkomen dat de kwaliteit van het gebied door leegstand achteruitgaat. Om het gebruik als wonen mogelijk te maken kan niet alleen de aanduiding 'wonen uitgesloten' worden geschrapt maar ook de aanduidingen 'belwinkel', 'horeca I', 'horeca III' en 'horeca IV'. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid is alleen mogelijk indien het betreffende gebruik langer dan een jaar is beëindigd.

Bij de toepassing van een wijzigingsbevoegdheid wordt artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening in acht genomen. Dat houdt onder meer in dat afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is op de voorbereiding van een wijzigingsbesluit.

Artikel 14-15 Waarde - Archeologie - 1 en Waarde - Archeologie - 2

In het kader van het bestemmingsplan is (algemene) archeologische onderzoek verricht voor het plangebied (zie paragraaf 9.2). Daaruit kwam naar voren dat zich in het plangebied een aantal zones bevinden waar een hoge of lage archeologische verwachting geldt. Deze zones zijn in het bestemmingsplan door middel van dubbelbestemmingen weergegeven. Door middel van deze dubbelbestemmingen zijn deze zones mede bestemd voor de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Dat houdt in geval van bouwwerkzaamheden in dat er een



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

inventariserend veldonderzoek (IVO) moet worden overlegd indien de bouwwerkzaamheden betrekking hebben op een gebied met een bepaalde omvang en de bouwwerkzaamheden op een bepaalde diepte plaatsvinden. In het belang van de archeologische waarden kunnen vervolgens voorschriften worden verbonden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen. Een IVO is niet nodig indien uit archeologisch bureauonderzoek blijkt dat er ter plaatse sprake is van een negatieve archeologische verwachting. Dit kan aan de orde zijn omdat de (algemene) archeologische bureauonderzoeken die voor het plangebied Transvaalbuurt zijn verricht niet op detailniveau zijn.

Voor de volgorde van verschillende samenvallende bestemmingen op dezelfde grond wordt verwezen naar artikel 21.

Voor het uitvoeren van bepaalde aanlegwerkzaamheden in de bodem kan een omgevingsvergunning voor het aanleggen noodzakelijk zijn. Indien een dergelijke omgevingsvergunning voor het aanleggen nodig is kan deze pas worden verleend indien er een IVO is uitgevoerd. In het belang van de archeologische waarden kunnen vervolgens voorschriften worden verbonden aan de omgevingsvergunning voor het aanleggen.

Algemene regels

Artikel 16 Antidubbelregel

Door middel van dit artikel wordt voorkomen dat grond welke betrokken is geweest bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van een later bouwplan wederom betrokken is.

Artikel 17 Algemene bouwregels

In dit artikel is in lid 1 aangegeven dat bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen van gebouwen mogen worden overschreden ten behoeve van ondergeschikte bouwdelen. In het artikel is aangegeven om welke ondergeschikte bouwdelen het gaat en welke maximale overschrijding is toegestaan.

In lid 2 is een omgevingsvergunningstelsel voor het slopen opgenomen. Dat houdt in dat het verboden is om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning één of meer gebouwen te slopen. In paragraaf 9.1 is reeds ingegaan op de motivering van deze regeling.

Artikel 18 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik niet is toegelaten. Zo zijn bedrijven, genoemd in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor) uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn automatenhallen, seksinrichtingen en prostitutiebedrijven voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen al elders in de stad gevestigd zijn en de verwachting is dat een dergelijk gebruik in dit plangebied, welke voornamelijk een woonfunctie heeft, voor onaantoonbare overlast zal zorgen.

Onder sub 2 van lid 1 is de zogenaamde toverformule opgenomen. Deze geeft het Dagelijks Bestuur de mogelijkheid om in afwijking van het bestemmingsplan een omgevingsvergunning te



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

verlenen indien strikte toepassing van de regels leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende reden wordt gerechtvaardigd.

In lid 2, sub 1 is bepaald dat in het plangebied uitsluitend bedrijven zijn toegestaan die vallen onder categorie A (in hetzelfde gebouw) en eventueel categorie B (in geval de bedrijven afgescheiden zijn van woningen en geluidsgevoelige maatschappelijke voorzieningen, dus in een apart gebouw) van de in de bijlage van de regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten. In de Transvaalbuurt is ook een aantal bedrijven gevestigd dat niet aan lid 2 sub 1 voldoet. Deze bestaande bedrijven zijn in lid 2 sub 2 toegestaan, maar zijn daarbij wel op het huidige adres vastgelegd.

Onder sub 3 van lid 2 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het geval een bedrijf niet onder categorie A of B valt of niet voldoet aan sub 1 van lid 2 maar qua milieuhinder wel vergelijkbaar is met categorie A of B.

In lid 2, sub 4 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waardoor het mogelijk is om de Staat van Bedrijfsactiviteiten te wijzigen door bedrijven en/of bedrijfsoorten toe te voegen dan wel bedrijven en/of bedrijfsoorten bij een andere categorie in te delen. Ook is het mogelijk om de adressen van de bestaande bedrijven die niet aan sub 1 van lid 2 voldoen (zoals opgenomen in lid 2, sub 2) te schrappen zodat ter plaatse alleen nog een bedrijf is toegestaan dat aan lid 2, sub 1 voldoet. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid is alleen mogelijk indien het betreffende gebruik langer dan een jaar is beëindigd. Bij de toepassing van een wijzigingsbevoegdheid wordt artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening in acht genomen. Dat houdt onder meer in dat afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is op de voorbereiding van een wijzigingsbesluit.

Artikel 19 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is geregeld dat enige flexibiliteit mogelijk is ten aanzien van de gestelde regels in het plan. Afwijking verlenen gebeurt altijd met inachtneming van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, zodat belanghebbenden onder meer de mogelijkheid hebben om zienswijzen in te dienen wanneer op grond van dit artikel van het plan wordt afgeweken. Een aantal van de gegeven maxima kunnen op grond van dit artikel in zeer beperkte mate worden overschreden.

Artikel 20 Algemene wijzigingsregels

Voor het gehele plangebied gelden algemene wijzigingsregels. Deze wijzigingsregels hebben geen betrekking op een specifieke bestemming maar hebben betrekking op meerdere bestemmingen.

De wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op hotels. In Amsterdam is, afhankelijk van de periode, een tekort aan hotels. Om eventueel te kunnen anticiperen op een initiatief van een hotelondernemer om een hotel te realiseren binnen bestaande bebouwing is in lid 1 een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Door toepassing van de wijzigingsbevoegdheid kunnen er in het plangebied maximaal 2 hotels worden gerealiseerd. Daarbij is een hotelvestiging over alle bouwlagen toegestaan, met een maximum van 800 m² per vestiging. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid mag niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving van de betreffende hotelvestiging.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Bij de toepassing van een wijzigingsbevoegdheid wordt artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening in acht genomen. Dat houdt onder meer in dat afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is op de voorbereiding van een wijzigingsbesluit.

Artikel 21 Overige regels

Hierin is bepaald welke bestemming prevaleert indien de gronden dubbelbestemd zijn.

Overgangs- en slotregels

Artikel 22 Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan.

Het eerste lid regelt de bebouwing, waarbij vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven omgevingsvergunning voor het bouwen mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. In lid 2 wordt geregeld dat eenmalig tot 10% afwijking kan worden verleend voor het vergroten van het bouwwerk als bedoeld in lid 1. Deze afwijking kan gelet op het bepaalde in lid 3 niet worden toegepast indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Het vierde lid van dit artikel regelt het gebruik. Het gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. In lid 5 is geregeld dat gebruik als bedoeld in lid 4 niet mag worden gewijzigd in een ander strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang afneemt. Indien het strijdig gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken is het conform het bepaalde in lid 6 niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde in lid 7 is het bepaalde in lid 4 niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Artikel 23 Slotregel

Dit wordt ook wel de citeerbepaling genoemd. Hierin wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan genoemd is.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

11. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient de financiële haalbaarheid van het plan aangetoond te worden. Dit om te voorkomen dat een rechtssituatie geldt die niet realistisch blijkt te zijn. In afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening zijn regels opgenomen ten aanzien van grondexploitatie. In artikel 6.12 lid 1 is daarbij bepaald dat de gemeenteraad (of in dit geval de stadsdeelraad) een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Gelet op artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening gaat het om bouwplannen die betrekking hebben op:

- de bouw van één of meer woningen;
- de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

De in lid 1 opgenomen verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan geldt niet indien het verhaal van kosten op een andere manier verzekerd is (zoals een vooraf afgesloten privaatrechtelijke overeenkomst) of indien het stellen van eisen of regels niet noodzakelijk is. Dit volgt uit artikel 6.12 lid 2.

Het bestemmingsplan Transvaalbuurt is overwegend conserverend van aard. Dat houdt in dat voor wat betreft bebouwing hoofdzakelijk uitgegaan wordt van de bestaande situatie. In het plangebied speelt daarnaast een aantal (mogelijke) ontwikkelingen, waarbij met een deel van deze ontwikkelingen rekening is gehouden in het bestemmingsplan. Het gaat op dit moment om de volgende ontwikkelingen:

1. Wonen ter plaatse van niet-wonen: deze mogelijke ontwikkeling betreft de functiewijziging van niet-wonen naar wonen in een bestaand gebouw binnen de bestemming "Wonen". De eventuele ontwikkeling is mogelijk gemaakt door middel van een wijzigingsbevoegdheid.
2. Beëindiging gebruik: deze mogelijke ontwikkeling betreft de beëindiging van een bepaalde functie op een specifiek adres (zoals een belwinkel) in een bestaand gebouw. De eventuele ontwikkeling is mogelijk gemaakt door middel van een wijzigingsbevoegdheid.
3. Tugelawegblokken: deze ontwikkeling betreft gedeeltelijke sloop-nieuwbouw.
4. Tugelaweg 85: deze ontwikkeling betreft de verbouwing van een gebouw zodat het gebruik als wonen mogelijk is. Het gaat daarbij om meer dan 10 woningen.
5. Hotels: deze mogelijke ontwikkeling betreft de realisatie van hotels in bestaande gebouwen. De eventuele ontwikkeling is mogelijk gemaakt door middel van een wijzigingsbevoegdheid.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

6. Maatschappelijke dienstverlening: deze mogelijke ontwikkeling betreft de realisatie van maatschappelijke dienstverlening (culturele functies) in bestaande gebouwen. De eventuele ontwikkeling is mogelijk gemaakt door middel van een wijzigingsbevoegdheid.

Gelet op het voorgaande komen de ontwikkelingen genoemd onder 3, 4, 5 en 6 in eerste instantie in aanmerking voor het maken van een exploitatieplan. Voor de overige ontwikkelingen geldt dat deze ontwikkelingen niet in aanmerking komen voor het maken van een exploitatieplan. De ontwikkelingen genoemd onder 1 en 2 (wonen en beëindiging gebruik) zijn namelijk niet aan te merken als een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Voor de ontwikkeling onder 3 (Tugelawegblokken) geldt dat hier een privaatrechtelijke overeenkomst voor zal worden afgesloten. Bij de ontwikkeling onder 4 (Tugelaweg 85) geldt dat er geen sprake van kostenverhaal zal zijn aangezien het stadsdeel momenteel eigenaar van het pand is. Bij verkoop van het gebouw zal er een privaatrechtelijke overeenkomst worden afgesloten tussen de ontwikkelaar en het stadsdeel. Bij de ontwikkelingen onder 5 en 6 (hotels en maatschappelijke dienstverlening) geldt dat deze via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk worden gemaakt zodat pas in het kader van het wijzigingsplan een exploitatieplan hoeft te worden opgesteld (artikel 6.12 lid 4), tenzij er op een andere wijze wordt voorzien in het verhaal van kosten. Voor deze ontwikkelingen hoeft derhalve (nog) geen exploitatieplan te worden vastgesteld bij het nieuwe bestemmingsplan.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

12. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

12.1 Maatschappelijk overleg

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft van 26 maart 2010 t/m 6 mei 2010 ter visie gelegen voor inspraak. Het voorontwerp is voorafgaand aan de ter inzage legging ook voorgelegd aan Buurtbeheer Transvaal en de partners in de Wijkaanpak. Tevens is er op 13 april 2010 een informatieavond georganiseerd.

In de periode dat het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen is een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijk te reageren. Van deze gelegenheid hebben de volgende personen gebruik gemaakt²

1. Inspreker 1, telefonisch ingekomen op 13 april 2010;
2. Inspreker 2 namens actiegroep Eén brug te ver, ingekomen per e-mail op 15 april 2010;
3. Inspreker 3 mede namens Buurtbeheer Transvaal, ingekomen op 4 mei 2010;
4. Inspreker 4 namens Class Logic, KI Media CV en Synergy Providers Ltd, ingekomen op 4 mei 2010.

De inspraakreacties onder 1 t/m 4 zijn tijdig ingekomen en zullen in het navolgende worden behandeld. De inspraakreactie onder 2 is per e-mail binnengekomen en is daardoor strikt genomen niet in overeenstemming met de indieningvereisten zoals aangegeven in de kennisgeving van de ter inzage legging van het voorontwerp bestemmingsplan. Desondanks is de inspraakreactie wel meegenomen in het navolgende.

1. Inspreker 1

1.1 Opmerking

Volgens de inspreker is ter plaatse van het pand Transvaalkade 6 ten onrechte een aanduiding 'wonen uitgesloten' opgenomen aangezien het gehele pand, inclusief souterrain, volgens de inspreker in gebruik is als woning. Bij de Kamer van Koophandel staat weliswaar een schildersbedrijf op het adres gevestigd maar het bedrijfspand van het schildersbedrijf bevindt zich elders.

Antwoord

Op basis van de indertijd bij het stadsdeel bekende gegevens (Kamer van Koophandel) en omdat het functiegebruik vanaf straat niet goed waarneembaar was, is in het voorontwerp ter plaatse van de betreffende woning een aanduiding 'wonen uitgesloten' opgenomen. Uit de opmerking van de inspreker en uit nadere gegevens bij het stadsdeel blijkt dat het betreffende adres in gebruik is als woning. Het bestemmingsplan is daarom aangepast doordat de aanduiding 'wonen uitgesloten' ter plaatse van het betreffende pand is geschrapt.

1.2 Opmerking

De inspreker geeft aan niet in te kunnen stemmen met een nieuwe langzaamverkeersverbinding over de Ringvaart.

² In verband met de Wet bescherming persoonsgegevens zijn de persoonsgegevens van de insprekers niet vermeld.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Antwoord

In de commissiebehandeling van 2 maart 2009 is in het kader van de behandeling van het Plan van Aanpak bestemmingsplan Transvaalbuurt door Méérbelangen, VVD, CDA en D66 aangegeven dat het bestemmingsplan bij voorkeur zou moeten voorzien in een langzaamverkeerverbinding over de Ringvaart. Tijdens de commissievergadering van 18 januari 2010 hebben zowel een commissiemeerderheid als het Dagelijks Bestuur aangegeven momenteel geen nut en noodzaak te zien voor de bouw van de brug. Mede naar aanleiding van de inspraakreactie is het bestemmingsplan aangepast doordat naast de bestaande bruggen geen nieuwe bruggen zijn toegestaan.

2. Inspreker 2 namens actiegroep Eén brug te ver

2.1 Opmerking

De inspreker geeft aan onaangenaam verrast te zijn door het feit dat in het bestemmingsplan een langzaamverkeersverbinding (brug) over de Ringvaart mogelijk is gemaakt. Dit zou niet stroken met de besluitvorming in de commissievergadering van 18 januari 2010.

Antwoord

Zie de beantwoording van opmerking 1.2.

3. Inspreker 3 mede namens Buurtbeheer Transvaal

De inspreker geeft aan dat de reactie grotendeels tot stand gekomen is door een werkgroep van Buurtbeheer. Omdat Buurtbeheer door omstandigheden niet meer in staat is om inhoudelijk te reageren voor de sluiting van inspraak is de reactie als eigen reactie ingediend zodat het stadsdeel antwoord kan geven op de ideeën van Buurtbeheer/inspreker voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

3.1 Opmerking

De inspreker geeft aan de begeleidende teksten over een visie op het parkeren in de buurt te missen.

Antwoord

Het bestemmingsplan is overwegend conserverend van aard. Er worden daarom geen wijzigingen voorzien in de situatie ten aanzien van parkeren. Parkeren zal net als in de huidige situatie op straat plaatsvinden of, voor zover aanwezig, in een gebouwde parkeervoorziening.

3.2 Opmerking

In artikel 21 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om twee hotels mogelijk te maken. De inspreker is niet tegen een hotel maar vindt dat de wijzigingsbevoegdheid aangescherpt kan worden door:

1. een hotel alleen toe te staan in het uiterste westen van de Transvaalbuurt, namelijk de omgeving van President Steynplantsoen en Hofmeyrstraat. Dit vanwege de ligging nabij het openbaar vervoersknooppunt Amsterdam Amstel;



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

2. maximaal één hotel toe te staan met een maximale grootte van 800 m² aangezien één hotel meer dan genoeg zou zijn en een groter hotel de buurt onredelijk zou belasten;
3. te stellen dat een hotel niet mag bijdragen aan het verhogen van de parkeerdruk, het hotel zou zelf in de eigen parkeerbehoefte moeten oplossen.

Antwoord

Het westelijk deel van het plangebied is vanwege de ligging bij treinstation Amsterdam Amstel maar ook metrostation Wibautstraat goed bereikbaar voor toeristen en daardoor geschikt voor de vestiging van een hotel. Het stadsdeel wil op voorhand de vestiging van een hotel in een ander deel van de Transvaalbuurt echter niet uitsluiten, bijvoorbeeld in de omgeving van de Linnaeusstraat. Dat gebied is per tram en bus bereikbaar en ligt tevens op loopafstand van treinstation Muiderpoort. Bij het al dan niet toepassen van de wijzigingsbevoegdheid zal het stadsdeel in de afweging meenemen of een betreffende locatie nabij een openbaar vervoershalte is gelegen. Ook wil het stadsdeel niet op voorhand uitsluiten dat er twee hotelvestigingen in het plangebied komen. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat meer dan één hotel de buurt onredelijk zou belasten. De vestiging van hotels kan een positieve uitwerking op de buurt hebben, zoals ook blijkt uit ervaringen van het stadsdeel met hotelvestiging elders.

Ten aanzien van parkeren geldt dat het stadsdeel hier bij de eventuele toepassing van de wijzigingsbevoegdheid een afweging in maakt in het kader van sub c (toepassing van de wijzigingsbevoegdheid mag niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving van de betreffende hotelvestiging). Omdat er een betaald-parkeerregime in de buurt geldt is de verwachting, mede gelet op ervaringen met andere hotels in vergelijkbare buurten, dat er nauwelijks toeristen met de auto zullen komen. Om de eventuele realisatie van al dan niet gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk te maken is het bestemmingsplan aangepast doordat in de wijzigingsbevoegdheid tevens het mogelijk maken van parkeervoorzieningen is opgenomen.

3.3 Opmerking

Ten aanzien van een eventueel hotel wil de inspreker graag nog inbrengen dat het hotel een bepaald percentage van het personeel uit de buurt of het stadsdeel betreft. De inspreker is zich er van bewust dat dit niet in een bestemmingsplan te regelen is maar is wel benieuwd of het stadsdeel bereid is iets dergelijks apart te regelen.

Antwoord

Het verzoek van de inspreker kan inderdaad niet door middel van een bestemmingsplan worden geregeld. Het stadsdeel kan zich echter vinden in het idee van de inspreker en zal dit bij een eventueel initiatief aan de orde stellen bij de desbetreffende initiatiefnemer. Het idee sluit overigens ook aan bij de huidige werkwijze die het stadsdeel hanteert (door middel van accountmanagers).

3.4 Opmerking

Door de inspreker wordt geconstateerd dat de begane grond van de Pretoriusstraat, het Krugerplein en de Maritzstraat bestemd zijn voor niet-woonfuncties waarbij de bestaande woningen omgevormd kunnen worden naar een bedrijfspand. Buurtbeheer heeft in een



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

eerder stadium al opgemerkt dat de wijzigingsmogelijkheid ook andersom zou moeten gelden om te voorkomen dat er leegstand ontstaat. Deze leegstand zou erg nadelig zijn voor de leefbaarheid van de bewoners en de uitstraling naar derden. De inspreker is van mening dat op een eenvoudige en beperkte manier aan dit idee kan worden voldaan door het functiegebruik als wonen niet te schrappen indien een bestaande woning is omgevormd naar een bedrijfspand zodat het pand later, mocht dat nodig zijn, weer omgevormd kan worden naar woning.

Antwoord

Het stadsdeel heeft de wens om de hoofdassen te versterken door meer niet-woonfuncties mogelijk te maken. De bestaande woningen worden daarbij gerespecteerd doordat het gebruik als wonen als uitzondering op de betreffende adressen is toegestaan. In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om het gebruik als wonen ter plaatse van één of meerdere bestaande woningen te schrappen indien de betreffende woning is omgezet naar een niet-woonfunctie. Deze wijzigingsbevoegdheid kan pas een jaar nadat het gebruik als woning is beëindigd worden toegepast. Het stadsdeel is daarbij niet verplicht om de wijzigingsbevoegdheid toe te passen. Indien het stadsdeel de wijzigingsbevoegdheid niet toepast blijft het gebruik als wonen ter plaatse van het betreffende adres mogelijk. Het stadsdeel kan per geval overwegen of zij de wijzigingsbevoegdheid zal toepassen.

In geval van langdurige leegstand van niet-woonfuncties kan een procedure voor een buitenplanse afwijking om niet-woonfuncties om te zetten naar wonen opgestart worden. Hierbij moeten o.a. milieuaspecten, zoals geluid, bekeken worden.

3.5 Opmerking

De inspreker vindt dat de ouderenvoorziening in de Hofmeyrstraat/Kraaipanstraat zou moeten voorzien in de eigen parkeerbehoefte.

Antwoord

Voor het project "Kraaipanschool en omgeving" wordt een separate planologische procedure gevoerd. In deze separate planologische procedure wordt ingegaan op parkeren. In het voorliggende bestemmingsplan is uitgegaan van de huidige situatie.

3.6 Opmerking

De in het verlengde van de Ben Viljoenstraat gelegen onderdoorgang bij de spoorbaan (viaduct 144s) maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Transvaalbuurt. De inspreker vindt dat de tunnel bij de Transvaalbuurt hoort en is niet op de hoogte van de reden dat de onderdoorgang buiten het bestemmingsplan is gelaten.

Antwoord

De onderdoorgang is gelegen tussen de Transvaalbuurt en de toekomstige Parooldriehoek. De indeling van een buurt wordt niet bepaald door de grenzen van een bestemmingsplan. Dat de onderdoorgang buiten het bestemmingsplan is gelegen wil dus niet zeggen dat de onderdoorgang niet (deels) tot de Transvaalbuurt behoort. Overigens is het bestemmingsplan inmiddels om een andere reden aangepast waardoor de onderdoorgang in het geheel in bestemmingsplan Transvaalbuurt is gelegen.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

3.7 Opmerking

De inspreker vindt het opvallend dat het binnenterrein van het woonblok Pretoriusstraat-Smitstraat-Transvaalstraat-Laing's Nekstraat de bestemming 'Maatschappelijk' heeft gekregen waarbij het bestemmingsvlak voor 50% bebouwd mag worden tot een bouwhoogte van 8 meter. De inspreker vindt het niet wenselijk dat bij eventuele nieuwbouw deze nieuwbouw pal tegen bestaande erfafscheidingen van de woningen/tuinen kan worden gebouwd. De inspreker pleit voor een minimale afstand van tenminste 2,5 meter van de erfafscheiding.

Antwoord

Het stadsdeel heeft, om eventuele (gedeeltelijke) herontwikkeling mogelijk te maken, de betreffende gronden flexibel bestemd. Op grond van de bestemmingsregeling zoals opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan zou het daarbij kunnen gebeuren dat eventuele nieuwe gebouwen tegen de perceelsgrens aan worden gebouwd. In de praktijk bevindt een deel van de bebouwing zich momenteel op minimaal 1 meter van de perceelsgrens. Naar aanleiding van de inspraakreactie is het bestemmingsplan aangepast doordat het bouwvlak ter plaatse van het binnenterrein van het woonblok Pretoriusstraat-Smitstraat-Transvaalstraat-Laing's Nekstraat is aangepast. Het bouwvlak is daarbij op 2,5 meter van de perceelgrenzen gesitueerd, met uitzondering van de locaties waar de bebouwing zich in de bestaande situatie dicht bij een perceelgrens bevindt. In dat soort gevallen is de huidige bebouwingsgrens als bouwgrens aangehouden.

3.8 Opmerking

De inspreker vraagt of de monumenten in het plangebied geen aparte bestemming moeten krijgen.

Antwoord

In het plangebied zijn momenteel nog geen monumenten aangewezen. Monumenten zijn overigens al (voldoende) beschermd via de Monumentenwet. Daarom is er geen aanleiding om in het bestemmingsplan een regeling op te nemen als er momenteel al wel monumenten zouden zijn aangewezen aangezien dan sprake zou zijn van een dubbele regeling en daarmee onnodig extra regels worden opgelegd.

4. Inspreker 4 namens Class Logic, KI Media CV en Synergy Providers Ltd

4.1 Opmerking

De inspreker geeft aan namens de drie bedrijven te reageren welke alle zijn gevestigd op hetzelfde adres in de Albert Luthulistraat. De inspreker huurt daar sinds 2002 een woning met bedrijfsruimte (kantoorruimte zonder baliefunctie). De inspreker is de enige werkzame persoon binnen de bedrijfsruimte.

In het bestemmingsplan is volgens de inspreker, gelet op artikel 13.3 onder 1-a, maximaal één vestiging van bedrijven, detailhandel, dienstverlening, kantoren of maatschappelijke dienstverlening toegestaan in de Albert Luthulistraat waarbij niet vermeld zou zijn om welk bedrijf en welk adres het gaat. De inspreker zou graag bevestigd willen zien dat het hierbij gaat om de door de inspreker gehuurde



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

bedrijfsruimte om zo de continuïteit van het bedrijf te waarborgen indien zich een ander bedrijf in de straat wil vestigen.

Het bedrijf van de inspreker betreft een escortbemiddelingsbureau dat bemiddelt tussen zelfstandig werkende prostituees en hun klanten. Ter plaatse van een escortbemiddelingsbureau vindt geen prostitutie plaats en alle contacten met prostituees en hun klanten vinden plaats via internet en telefoon. Het kantoor van een escortbemiddelingsbedrijf wordt niet bezocht door prostituees en/of hun klanten waardoor er geen sprake is van milieu- of geluidsoverlast als gevolg van verkeer en parkeren. De inspreker verzoekt om een escortbemiddelingsbedrijf in ieder geval ter plaatse van het door inspreker bedoelde adres toe te staan zodat er geen sprake is van strijd met het bestemmingsplan.

Antwoord

De door inspreker genoemde regeling waarbij maximaal één extra vestiging in de Albert Luthulistraat is toegestaan heeft betrekking op het mogelijk maken van nieuwe (zelfstandige) vestigingen niet-woonfuncties binnen de bestemming 'Wonen'. De regeling heeft geen betrekking op reeds bestaande (zelfstandige) vestigingen of aan huis verbonden beroepen of bedrijven en daarmee dus ook niet op het al bestaande bedrijf van de inspreker.

In het bestemmingsplan wordt onderscheid gemaakt in enerzijds aan huis verbonden beroepen of bedrijven en anderzijds (zelfstandige) vestigingen niet-woonfuncties (zonder dat er ook gewoond wordt op hetzelfde adres). Het door de inspreker bedoelde bedrijf aan de Albert Luthulistraat is niet te beschouwen als een (zelfstandige) vestiging omdat er op hetzelfde adres ook gewoond wordt. Het bedrijf van de inspreker is gelet op artikel 1 van de regels een aan huis verbonden bedrijf omdat het een dienstverlenend bedrijf (bemiddelingskantoor) betreft dat onder categorie A van de Staat van Bedrijfsactiviteiten valt, de bedrijfsvoering in (een deel van) de woning wordt uitgeoefend, de woning in overwegende mate haar woonfunctie heeft behouden en het bedrijf geen ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die onevenredig afbreuk doet aan de woonfunctie. Doordat het bedrijf van de inspreker te beschouwen is als een aan huis verbonden beroep of bedrijf is het bedrijf reeds toegestaan op het door inspreker bedoelde adres. Een aan huis verbonden beroep of bedrijf is in het bestemmingsplan namelijk gelijkgeschakeld aan een woning (zie artikel 1 van de regels) en daardoor overall toegestaan waar ook woningen zijn toegestaan.

4.2 Opmerking

De inspreker heeft bezwaar tegen het uitsluiten van escortbedrijven in het bestemmingsplan. De inspreker kan zich vinden in het uitsluiten van bedrijven waar op hetzelfde adres prostitutie plaatsvindt maar stelt dat daar bij een escortbedrijf geen sprake van is. Alle contacten met prostituees en hun klanten vinden plaats via internet en telefoon en het kantoor van het escortbedrijf wordt niet bezocht. De inspreker vindt dat een escortbedrijf is aan te merken als maatschappelijke dienstverlening en niet als prostitutie. De inspreker verwijst daarbij naar de toelichting waarin is vermeld dat binnen de bestemmingen 'Centrum – 1' en 'Centrum – 2' geen escort en prostitutiebedrijven zijn toegestaan, met uitzondering van eventuele bestaande vestigingen. De inspreker denkt dat een uitbreiding van het aantal escortbemiddelingsbedrijven in deze gebieden niet uitgesloten zou moeten worden.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Antwoord

Zoals in de beantwoording van 4.1 is aangegeven vallen escortbemiddelingsbureaus als dat van inspreker onder aan huis verbonden beroepen of bedrijven. Er geldt in het bestemmingsplan geen verbod op escortbemiddelingsbureaus. Wel geldt er gelet op de algemene gebruiksregels een verbod voor seksinrichtingen en prostitutie. In artikel 1 van de regels is bepaald dat het daarbij gaat om een gebouw of een gedeelte van een gebouw waarin handelingen en/of voorstellingen plaatsvinden van erotische en/of pornografische aard (zoals erotische massagesalon, seksbioscoop, sekstheater, seksautomatenhal en sekswinkel) of een bedrijf waar prostitutie het hoofdbestanddeel van de activiteiten vormt.

12.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zijn de volgende instanties om schriftelijk advies gevraagd:

1. VROM-inspectie;
2. De Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Noord-Holland;
3. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
4. Provincie Noord-Holland;
5. Gemeente Amsterdam (dienst Ruimtelijke Ordening / Amsterdamse Planologische Commissie);
6. Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu en Bouwtoezicht;
7. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie;
8. Stadsdeel Centrum;
9. Stadsdeel Oud-Zuid;
10. Stadsdeel Zuideramstel;
11. Projectbureau Wibaut a/d Amstel;
12. Waternet;
13. Liander;
14. KPN Telecom;
15. N.V. Nederlandse Gasunie;
16. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
17. ProRail.

Aan de overlegpartners is verzocht te reageren op het voorontwerp bestemmingsplan. De adressanten onder 1, 4, 6, 7, 12, 13, 16 en 17 hebben gereageerd. De reacties van deze adressanten zijn in deze paragraaf weergegeven en beantwoord.

1. VROM-Inspectie

De adressant coördineert de rijksreactie namens de verschillende rijksdiensten die zijn geraadpleegd in het kader van artikel 3.1.1 Bro.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

1.1 Opmerking

De adressant wijst er op dat in de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving is opgenomen van de Vierde Nota Waterhuishouding. Deze nota heeft zijn betekenis als beleidsdocument inmiddels verloren en is vervangen door het Nationaal Waterplan. De adressant verzoekt om de beschrijving hierop aan te passen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 3.1 aangepast. Er is een beschrijving opgenomen van het Nationaal Waterplan.

4. Provincie Noord-Holland

4.1 Opmerking

De adressant geeft aan dat het plangebied is gelegen in stedelijk gebied, zoals ook blijkt uit Kaart 1 van de Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland 2009. Het bestemmingsplan is daarmee een binnenstedelijk plan dat geen provinciale belangen raakt. De adressant onderschrijft de uitgangspunten en doelstellingen zoals die zijn opgenomen in het bestemmingsplan en geeft aan dat het plan in overeenstemming is met het provinciaal beleid aangezien het plan is gericht op intensivering van het Bestaand Bebouwd Gebied.

Antwoord

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

6. Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu en Bouwtoezicht

6.1 Opmerking

De adressant stelt het op prijs dat het bestemmingsplan het mogelijk maakt om via algemene afwijkingsregels energieopwekkende installaties te plaatsen op gebouwen. Ter aanvulling verzoekt de adressant om in de toelichting op te nemen dat de centraalstedelijke ambitie is om de CO₂-uitstoot in 2025 met 40% te reduceren en vanaf 2015 klimaatneutraal te gaan bouwen. De adressant geeft aan in een aparte notitie voorstellen te doen voor bestemmingsplanregels in relatie tot de reductie van CO₂-uitstoot en klimaatneutraal bouwen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 3.3 uitgebreid. De bestemmingsplanregels zijn naar aanleiding van de opmerking van de adressant niet aangepast aangezien de afwijkingsregels van het bestemmingsplan (zie uitleg artikel 19 in hoofdstuk 10) voorzien in ruimere mogelijkheden ten aanzien van duurzame oplossingen dan door de adressant is voorgesteld.

6.2 Opmerking

De adressant merkt ten aanzien van externe veiligheid op dat in de toelichting is verwezen naar een onderzoek uit 2005. Dit onderzoek is volgens de adressant niet actueel meer voor wat betreft vervoersintensiteiten en bevolkingsgegevens. De



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

adressant geeft aan dat er recent een onderzoek is uitgevoerd voor de Parooldriehoek waarin wel rekening is gehouden met de meest recente inzichten. Dit zou niet (geheel) het geval zijn bij het onderzoek ten behoeve van de Kraaipanschool omdat in dat onderzoek geen rekening is gehouden met de bebouwing aan de noordkant (Parooldriehoek) en risicoarm samengestelde treinen.

De adressant verzoekt om in het bestemmingsplan rekening te houden met de meest recente inzichten en doet daarvoor een tekstvoorstel.

Antwoord

Zoals ook al in paragraaf 5.4 van het voorontwerp bestemmingsplan was aangekondigd is het onderzoek externe veiligheid inmiddels geactualiseerd, mede aan de hand van nieuwe vervoersgegevens. Daarbij is zowel rekening gehouden met risicoarme treinen als niet-risicoarme treinen. De actualisatie van het onderzoek voor de Transvaalbuurt is inmiddels verwerkt in paragraaf 5.4. Naar aanleiding van het tekstvoorstel van de adressant is de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld voor zover het algemene tekst ten aanzien van externe veiligheid betreft.

Ten aanzien van het onderzoek ten behoeve van de Kraaipanschool geldt dat hiervoor een separate planologische procedure wordt gevoerd. Het onderzoek heeft derhalve geen betrekking op dit bestemmingsplan. De opmerkingen op dat onderzoek worden meegenomen in het kader van de planologische procedure voor de Kraaipanschool.

6.3 Opmerking

Voor wat betreft luchtkwaliteit kan de adressant zich vinden in paragraaf 4.1 van de toelichting waarin is gesteld dat de ontwikkelingen die mogelijk zijn gemaakt in het bestemmingsplan als 'Niet In Betekenende Mate' (NIBM) voor luchtkwaliteit kunnen worden aangemerkt. Wel is de adressant van mening dat de conclusie sterker kan worden onderbouwd door getallen voor verkeerstoename of -afname te berekenen via bijvoorbeeld de NIBM-tool van VROM. De adressant raad aan deze onderbouwing uit te voeren indien de verkeerscijfers beschikbaar zijn en er bezwaren worden verwacht op het aspect luchtkwaliteit. De adressant vindt dat het bestemmingsplan Transvaalbuurt daarbij als zelfstandig plan kan worden beoordeeld omdat de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk zijn gemaakt beperkt zijn en niet in verhouding staan tot de ontwikkelingen in bijvoorbeeld de Parooldriehoek.

Antwoord

In het bestemmingsplan is een aantal ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het betreft de herontwikkeling van de woonblokken Tugelaweg en een nieuwe invulling van Tugelaweg 85 en de schoolgebouwen "De Kraanvogel" en "De Kraal". Daarnaast is het mogelijk om enkele nieuwe niet-woonfuncties te realiseren ter plaatse van woningen. Er is geen aanleiding om berekeningen via de NIBM-tool uit te voeren.

6.4 Opmerking

De adressant verzoekt om bij luchtkwaliteit ook in te gaan op het vastgestelde Amsterdams beleid met betrekking tot gevoelige bestemmingen. Dit beleid gaat verder dan het landelijk beleid Besluit gevoelige bestemmingen:



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

- Binnen een zone van 300 meter van de rand van een snelweg en 50 meter van een provinciale weg worden geen gevoelige bestemmingen geprojecteerd, ongeacht of er sprake is van een (dreigende) overschrijding;
- Bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal worden binnen 50 meter vanaf de rand van een dergelijke weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing geprojecteerd.

Gemotiveerde afwijking is mogelijk indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. In dat geval is toetsing door de GGD verplicht. De adressant merkt op dat het Amsterdams beleid vooralsnog alleen geldt voor de centrale stad waarbij in het kader van de nieuwe structuurvisie wordt bekeken of de werking ook kan worden uitgebreid naar de stadsdelen. De adressant vindt dat in het kader van het bestemmingsplan dient te worden nagegaan of het bestemmingsplan voldoet aan het beleid.

Antwoord

Zoals ook in paragraaf 5.3 is aangegeven ligt het plangebied niet binnen een zone van 300 meter van een rijksweg of 50 meter van een provinciale weg. In en nabij het plangebied zijn gelet op gegevens van dIvV enkele stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal aanwezig. Het gaat daarbij om de Linnaeusstraat (situatie 2009 en 2019), de Mauritskade (situatie 2009 en 2019), de President Steynstraat-Afrikanerplein-Krugerstraat-Krugerplein (situatie 2009) en de Wibautstraat (situatie 2009 en 2019). Voor de Mauritskade geldt dat de bebouwing in de Transvaalbuurt niet tot de eerste lijnsbebouwing van deze weg behoort. De in de Transvaalbuurt gelegen bebouwing langs de Linnaeusstraat, de President Steynstraat-Afrikanerplein-Krugerstraat-Krugerplein en het President Steynplantsoen behoort wel tot de eerste lijnsbebouwing. Zoals ook door de adressant is aangegeven geldt het beleid vooralsnog alleen voor de centrale stad en niet voor stadsdelen. Het stadsdeel heeft geen besluit genomen waarin zij zich committeert aan het gemeentelijke beleid ten aanzien van gevoelige bestemmingen. Op dit moment is het stadsdeel niet voornemens om een dergelijk besluit te nemen.

6.5 Opmerking

Ten aanzien van de tekst onder het kopje “actieplan luchtkwaliteit” verzoekt de adressant om de laatste zin “Maatregelen binnen het project zelf moeten vervolgens de laatste verbeteringen van de luchtkwaliteit verzorgen zodat de normen worden gehaald” te schrappen. Deze zin staat weliswaar in het actieplan aangegeven maar is volgens de adressant achterhaald vanwege de aanpassing van de wet.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 3.3 aangepast.

6.6 Opmerking

De adressant merkt op dat de in artikel 1 van de regels opgenomen begripsbepaling van geluidsgevoelige bestemmingen afwijkt van de Wet geluidhinder. Daarin is namelijk vastgelegd dat alle scholen geluidsgevoelig zijn (ook academische), uitgezonderd delen van gebouwen die niet voor onderwijs gebruikt worden.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is artikel 1 aangepast.

6.7 Opmerking

De adressant vindt dat niet duidelijk is of kinderopvang onder dienstverlening valt of onder maatschappelijke dienstverlening. De adressant gaat er van uit dat gezien het bedrijfsmatige karakter een kinderopvang valt onder dienstverlening maar verzoekt om hier in het bestemmingsplan duidelijkheid over te geven.

Antwoord

Kinderopvang valt in het onderhavige bestemmingsplan onder maatschappelijke dienstverlening. Het bedrijfsmatige karakter van een kinderopvang doet niets af aan de maatschappelijke functie van deze dienstverlening en de wenselijkheid om te kunnen voorzien in vestigingen voor kinderopvang. Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de begripsbepaling van maatschappelijke dienstverlening in artikel 1 van de regels aangepast zodat duidelijk is dat kinderopvang in dit bestemmingsplan onder maatschappelijke dienstverlening dient te worden geschaard.

6.8 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 te realiseren veelal beperkt zijn wordt dit niet wenselijk geacht.

6.9 Opmerking

Volgens de adressant maakt het bestemmingsplan redelijk vrije vestiging van horeca mogelijk mits het genoemde aantal vestigingen niet wordt overschreden. Volgens de adressant wordt het daarmee ook mogelijk om horeca te vestigen in panden die daarvoor niet geschikt zijn door ontoereikende (mogelijke) geluidsisolatie naar de bovengelegen woningen. Omdat horeca in dat geval door de inwerkingtreding van het Activiteitenbesluit niet meer geweigerd kan worden op basis van de Wet milieubeheer raadt de adressant aan om horeca alleen toe te staan in panden die daarvoor geschikt zijn. Ten aanzien van de binnenplanse afwijking om extra horecavestigingen mogelijk te maken raadt de



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

adressant aan om als criterium op te nemen dat horeca alleen is toegestaan indien het betreffende pand geschikt is voor horeca.

Antwoord

In het bestemmingsplan is onderscheid gemaakt in een tweetal gebieden, namelijk het woonwerkgebied met vooral niet-woonfuncties in de plint (de hoofdassen Krugerplein, Maritzstraat, Linnaeusstraat en Pretoriusstraat (inclusief Steve Bikoplein)) en het gemengd woonwerkgebied (overig gebied). Het gemengd woonwerkgebied betreft het grootste deel van het plangebied. In dit gebied is horeca gefixeerd op de bestaande adressen waarbij de vestiging van horeca buiten deze bestaande adressen niet is toegestaan. Hier kan dus geen horeca komen in panden waar dat nu ook al niet het geval is.

Het woonwerkgebied met vooral niet-woonfuncties in de plint is een dynamisch gebied waar momenteel al veel niet-woonfuncties in de plint voorkomen. In het voorliggende bestemmingsplan is de bestaande horeca inmiddels gefixeerd op het bestaande adres maar er is wel een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om een groei van horeca I- en horeca IV-vestigingen mogelijk te maken omdat daarmee de dynamiek van het gebied versterkt wordt. Ook is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om een verplaatsing van horeca in de buurtas mogelijk te maken. Bij de bouw van de panden in het betreffende woonwerkgebied is veelal rekening gehouden met niet-woonfuncties in de plint waardoor deze panden veelal een betere geluidsisolatie naar bovengelegen woningen kennen dan een gemiddeld pand. Bovendien kunnen in het belang van de openbare orde, het woon- en leefklimaat, de veiligheid, de zedelijkheid of de gezondheid nadere regels worden gesteld voor de exploitatie van horecabedrijven door middel van de exploitatievergunning. Er is derhalve geen aanleiding om door middel van een afwijkingsbevoegdheid of een wijzigingsbevoegdheid de vestiging van horeca in bepaalde panden van het woonwerkgebied met vooral niet-woonfuncties in de plint op voorhand uit te sluiten.

De mogelijkheden om al dan niet geluidsisolatie toe te passen spelen op pandniveau en zijn ruimtelijk gezien niet relevant. Er zijn in de Transvaalbuurt en vergelijkbare buurten genoeg voorbeelden van horeca in woongebouwen.

6.10 Opmerking

De adressant meldt dat ten onrechte zou zijn aangegeven dat dIVV op het hoofdnet geen ZOAB of dunne deklagen toepast. Gelet op de vastgestelde Nota Geluidsreducerend Asfalt is het uitgangspunt van toepassing om geluidsreducerend asfalt te bevorderen op wegvakken waar dat wegebouwkundig mogelijk is waarbij per geval een afweging zal moeten worden gemaakt.

Antwoord

De door de adressant bedoelde tekst komt niet voor in het voorontwerp bestemmingsplan, het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van bestemmingsplan Transvaalbuurt en de onderbouwing hogere grenswaarden. De opmerking leidt derhalve niet tot een aanpassing.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

6.11 Opmerking

De adressant heeft enkele opmerkingen over het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor de ontwikkeling van de Kraaipanschool en het bouwplan.

Antwoord

Ten aanzien van de ontwikkeling van de Kraaipanschool geldt dat hiervoor een separate planologische procedure wordt gevoerd. De door de adressant gemaakte opmerkingen worden meegenomen in het kader van de planologische procedure voor de Kraaipanschool.

6.12 Opmerking

De adressant constateert dat het concept-ontwerpbesluit hogere grenswaarden in het kader van het bestemmingsplan op 24 februari is besproken in het TAVGA. De adressant merkt op dat het advies van het TAVGA moet worden verwerkt in het bestemmingsplan. Dat houdt in dat het bestemmingsplan moet regelen dat er een geluidsluwe zijde nodig is bij het via een wijzigingsbevoegdheid omzetten van een niet-woonfunctie naar een woning voor zover het een hoekpand betreft en dat bij het vaststellen van hogere grenswaarden ook de kadastrale gegevens meegenomen dienen te worden. Tevens dient er te worden gekeken naar het geluid dat door kinderdagverblijven wordt veroorzaakt.

Antwoord

De opmerking dat het bestemmingsplan moet regelen dat er bij het via een wijzigingsbevoegdheid omzetten van een niet-woonfunctie naar een woning een geluidsluwe zijde nodig is voor zover het een hoekpand betreft, dient genuanceerd te worden. In het TAVGA is, zoals ook in het verslag is aangegeven, opgemerkt dat in het bestemmingsplan niet geregeld is dat in geval van de omzetting van bedrijven op hoeken in woningen gestreefd moet worden naar een geluidluwe zijde. Bij een hogere waarde mag echter gemotiveerd van een geluidluwe zijde worden afgeweken. Daarover wordt het volgende opgemerkt. Hoekpanden hebben niet altijd een stille zijde aan de achterkant. Een dergelijke stille zijde is gezien de bouwkundige situatie ook niet mogelijk, omdat sommige panden met de achtergevel niet grenzen aan een binnenterrein. Omdat op de overige verdiepingen op de hoeken ook woningen aanwezig zijn, wordt het aanvaardbaar geacht dat in geval van een functiewijziging de nieuwe geluidgevoelige functie op een hoek niet is voorzien van een stille zijde. Deze motivering zal ook worden opgenomen in de onderbouwing hogere grenswaarden.

De opmerking dat in het TAVGA is verzocht om het geluid van een kinderdagverblijf te bekijken is niet volledig. Deze opmerking is gemaakt in het kader van de ontwikkeling van de Kraaipanschool en niet in het kader van bestemmingsplan Transvaalbuurt. Voor de ontwikkeling van de Kraaipanschool wordt een separate planologische procedure gevoerd. Zie verder de beantwoording onder 6.8.

De opmerking over het opnemen van de kadastrale gegevens heeft betrekking op het vaststellen van hogere grenswaarden en niet op de inhoud van het bestemmingsplan.

6.13 Opmerking

De adressant wijst erop dat de grens van het plangebied in het midden van de spoordijk ligt. Binnenkort worden volgens de adressant maatregelen op en langs het spoor



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

getroffen. Het lijkt de adressant handiger om de rails en naastliggende voorzieningen in één bestemmingsplan op te nemen.

Antwoord

De grens van het voorontwerp bestemmingsplan wordt aan de noordkant gevormd door het hart van de spoordijk, aansluitend op het eveneens in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Oosterparkbuurt. De spoordijk heeft in beide bestemmingsplannen precies dezelfde bestemming. Aan de westkant van het bestemmingsplan is bijna de gehele spoordijk gelegen in het bestemmingsplan Transvaalbuurt, met uitzondering van de noordwesthoek. In die hoek is een deel van het spoortalud gelegen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Parooldriehoek. Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is het bestemmingsplan Transvaalbuurt aangepast doordat het betreffende deel van het spoortalud is opgenomen in het bestemmingsplan Transvaalbuurt. Er is geen aanleiding om de overige begrenzing aan de noord- en westkant van het bestemmingsplan aan te passen.

6.14 Opmerking

De adressant doet de aanbeveling om taxicentrales ook als verboden gebruik aan te merken gelet op hun extreem verkeersaantrekkende (en parkeer-)werking.

Antwoord

Gelet op de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn taxibedrijven aangemerkt als categorie B. Bedrijven die tot een dergelijke categorie behoren worden aanvaardbaar geacht in een woonwijk als de Transvaalbuurt mits zij bouwkundig afgescheiden zijn van woningen. Dat betekent dat het aantal vestigingsmogelijkheden voor taxibedrijven in de Transvaalbuurt zeer beperkt is omdat de meeste ruimtes waar bedrijven zijn toegestaan zich in de plint van een woongebouw bevinden waardoor de bedrijfsruimte aanpandig aan een woning is. Indien er sprake is van een aanpandige activiteit is alleen categorie A toegestaan. In de Transvaalbuurt geldt bovendien een betaald parkeerregime waardoor het parkeren door eventuele taxi's gereguleerd is (hetzij doordat per uur betaald dient te worden hetzij door het beperkt afgeven van een parkeervergunning). Opgemerkt wordt nog dat taxi's mensen vervoeren en daardoor bijdragen aan de mobiliteit.

7. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie

7.1 Opmerking

De adressant stelt vast dat de conclusies uit het archeologisch onderzoek op een juiste wijze in dit bestemmingsplan zijn opgenomen.

Antwoord

Met dankzegging voor de opmerking kan worden geconstateerd dat de opmerking niet leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

7.2 Opmerking

De adressant verzoekt om in de toelichting van het bestemmingsplan te vermelden dat de Transvaalbuurt een cultuurhistorisch waardevol deel van de stad is, waar de ontwikkeling van nieuwe stedenbouwkundige inzichten (Berlage) samen gaan met



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

belangrijke volkshuisvestelijke en architectonische vernieuwingen (woningbouwverenigingen, gemeentelijke woningdienst, aantrekken van gespecialiseerde woningbouwarchitecten als Van Epen, Leliman en Berlage zelf). Dit komt tot uiting in de relatief hoge stedenbouwkundige en architectonische waarderingen op de waarderings- of architectuurordekaarten behorende bij de welstandsnota en in het feit dat een groot aantal woningbouwcomplexen als monument zijn en naar verwachting nog zullen worden aangewezen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 2.2 van de toelichting aangevuld.

7.3 Opmerking

De adressant merkt op dat de inmiddels geldende Nota toekomst met geschiedenis ontbreekt in de beschrijving van relevant stadsdeelbeleid.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 3.5 aangevuld.

7.4 Opmerking

De adressant heeft enkele tekstuele aanvullingen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de toelichting aangevuld.

12. Waternet

12.1 Opmerking

Omdat het bestemmingsplan een aantal ontwikkelingen mogelijk maakt (met name de Tugelaweg, de scholen "De Kraanvogel" en de "Kraal", de Kraaipanschool en het Krugerplein) zal in het kader van de verplichte watertoets om een grondwateronderzoek worden gevraagd. De adressant verzoekt om een onderzoek uit te voeren waarin de gecumuleerde effecten van de ontwikkelingen op de grondwaterstanden beschreven worden.

Antwoord

In paragraaf 4.1 van de toelichting is aangegeven welke ontwikkelingen wel en niet mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan. Aangegeven is dat de ontwikkeling van het Krugerplein niet via dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Voor wat betreft de Tugelaweg 85 en de scholen "De Kraanvogel" en de "Kraal" geldt dat dit slechts een functieverandering betreft en geen nieuwe bouwkundige aanpassing. Een onderzoek naar de gevolgen voor de grondwaterstanden is voor deze projecten dan ook niet aan de orde.

Voor wat betreft de sloop-nieuwbouw van enkele woonblokken aan de Tugelaweg en de herontwikkeling van het gebied rondom de Kraaipanschool geldt dat er niet ondergronds gebouwd zal gaan worden. Deze ontwikkelingen hebben dus geen gevolgen voor de grondwaterstanden zodat een grondwateronderzoek niet aan de orde is. Voor wat betreft



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

de sloop-nieuwbouw van de Tugelawegblokken heeft de adressant al ingestemd met de voorgenomen ontwikkeling. Ten aanzien van de Kraaipanschool geldt overigens nog dat hiervoor een separate planologische procedure wordt gevoerd.

12.2 Opmerking

De adressant geeft aan dat de boezemwaterkering van de Watergraafsmeer deels is gelegen in het plangebied, zoals is weergegeven in een meegestuurde bijlage. De adressant verzoekt om de waterkering (kern- en beschermingszone) in de verbeelding van het bestemmingsplan op de te nemen.

Antwoord

Uit de door de adressant verstrekte bijlage blijkt dat de waterkering in het plangebied is gelegen ter hoogte van de Ringvaart. Het bestemmingsplan is naar aanleiding van de opmerking van de adressant aangepast doordat de waterkering (voor zover gelegen in het plangebied) is aangeduid als 'waterkering'.

12.3 Opmerking

Over de ontwikkeling van de langzaamverkeersverbinding over de Ringvaart merkt de adressant op dat hier te zijner tijd een watervergunning (onthefing van de keur) voor moeten worden aangevraagd bij Waternet in verband met de aan te leggen constructies op de waterkering en in de Ringvaart.

Antwoord

Naar aanleiding van inspraakreacties is het bestemmingsplan aangepast, de langzaamverkeersverbinding over de Ringvaart is niet mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.

12.4 Opmerking

De adressant merkt op dat de duiker onder de spoorwegovergang niet als zodanig is aangegeven in de verbeelding. Deze duiker vervult volgens de adressant een belangrijke waterstaatkundige functie. De adressant adviseert om deze duiker herkenbaar weer te geven.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is het bestemmingsplan aangepast doordat de duiker als 'Water' is bestemd waarbij het gebruik van de bovengelegen verkeersruimte door middel van aanduidingen is geregeld.

13. Liander

13.1 Opmerking

De adressant verzoekt om, net als bij een eerdere versie van het bestemmingsplan, de transformatorruimten Paardenkraalstraat (achter Transvaalstraat 63), Vaalrivierstraat 3d en Krugerplein t/o 22 als nutsvoorziening te bestemmen.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Antwoord

Nutsvoorzieningen zijn in het voorontwerp bestemmingsplan toegestaan binnen de bestemming 'Groen' en in het gehele plangebied via de algemene afwijkingsregels. De bestaande transformatorruimten waren niet apart geregeld. Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is het bestemmingsplan aangepast waarbij de nutsvoorzieningen door middel van een aanduiding zijn weergegeven.

13.2 Opmerking

De adressant verzoekt om de maximale bouwhoogte van nutsvoorzieningen zoals vastgelegd in de bestemming 'Groen' (zijnde 3 meter) af te stemmen op de maximale bouwhoogte voor nutsvoorzieningen zoals opgenomen in de algemene afwijkingsregels (zijnde 6 meter). Op die manier is het mogelijk om transformatorzuilen te kunnen plaatsen.

Antwoord

De in de bestemming 'Groen' mogelijk gemaakte nutsvoorzieningen tot 3 meter zijn als recht toegestaan. Een bouwhoogte tot 6 meter kan wenselijk zijn, maar het stadsdeel wil dit niet op voorhand als recht toestaan. Vandaar dat een nutsvoorziening met een bouwhoogte tussen 3 en 6 meter via een algemene afwijking mogelijk wordt gemaakt. Op die manier kan het stadsdeel per geval beoordelen of zij medewerking wil verlenen aan een nutsvoorziening hoger dan 3 meter.

16. Brandweer

16.1 Opmerking

De actualisatie van het onderzoek externe veiligheid zal in een later stadium worden beoordeeld door de adressant, zodra het onderzoek is ontvangen. De adressant zal hierover separaat adviseren.

Antwoord

Het geactualiseerde onderzoek is inmiddels gereed en voorgelegd aan de adressant. Die heeft advies uitgebracht, welk is betrokken bij het bestemmingsplan (zie bijlage 5 verantwoordingsparagraaf).

16.2 Opmerking

De adressant streeft naar structurele aandacht voor fysieke veiligheid in ruimtelijke plannen, bij voorkeur door het opnemen van een veiligheidsparagraaf in de plantoelichting. Daarbij kan in worden gegaan op een aantal veiligheidsaspecten zoals 2-zijdige bereikbaarheid, kwetsbare bestemmingen, bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten etc.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 5.4 van de toelichting aangevuld.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

17. Pro Rail

17.1 Opmerking

De adressant vindt dat nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen niet mogen leiden tot een aantasting van de beschikbaarheid van de spoorweg, gelet op het huidige en toekomstige vervoer.

Antwoord

De nieuwe geluidsgevoelige functies die door middel van dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt leiden niet tot een aantasting van de beschikbaarheid van de spoorweg. Het betreft (mogelijk) nieuwe geluidsgevoelige functies ter plaatse van bestaande niet-woonfuncties in de plint van woongebouwen. Er komen dus geen nieuwe geluidsgevoelige functies dichterbij de spoorweg dan momenteel in de bestaande situatie bij andere woningen het geval is.

17.2 Opmerking

Volgens de adressant is in artikel 110c van de Wet geluidhinder bepaald dat het ontwerp van een besluit tot het vaststellen van hogere grenswaarden tegelijkertijd met het voorontwerp van het bestemmingsplan ter inzage moet worden gelegd. Het is de adressant niet duidelijk of dit ook gebeurd is.

Antwoord

Het ontwerp van een besluit tot het vaststellen van hogere grenswaarden dient gelet op artikel 110c van de Wet geluidhinder tegelijkertijd met het ontwerp van het bestemmingsplan ter inzage te worden gelegd en niet met het voorontwerp.

17.3 Opmerking

Omdat nog niet duidelijk is of het ontwerpbesluit is genomen, kan de adressant niet beoordelen of de belangen van de spoorweg voldoende zijn meegewogen. De adressant ziet de belangenafweging graag tegemoet.

Antwoord

De onderzoeksresultaten van het akoestisch onderzoek zijn beschreven in de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan. Naar aanleiding van het akoestisch onderzoek zullen hogere grenswaarden, als bedoeld in de Wet geluidhinder, worden verleend. Hiervoor is een onderbouwing opgesteld, welke als basis dient voor de vaststelling van hogere grenswaarden.

De adressant kan het akoestisch onderzoek, dat onderdeel uitmaakt van het ontwerp bestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden, inzien.

17.4 Opmerking

De adressant vindt dat het bestemmingsplan geen inbreuk mag maken op de beschikbaarheid van de spoorweg voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.



Bestemmingsplan Transvaalbuurt

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

Toelichting

15 november 2011

Antwoord

Het bestemmingsplan is overwegend conserverend van aard en leidt niet tot een significante toename van het aantal personen binnen het invloedsgebied van de gevaarlijke stoffenroute.

17.5 Opmerking

De adressant constateert op basis van de toelichting van het bestemmingsplan dat het onderzoek externe veiligheid geactualiseerd gaat worden.

Antwoord

Het onderzoek is inmiddels geactualiseerd en beschreven in paragraaf 5.4 van de toelichting. Tevens is op basis van het geactualiseerde onderzoek een verantwoordingsparagraaf opgesteld, welke ter advisering is voorgelegd aan de regionale brandweer.

17.6 Opmerking

Doordat in het voorontwerp bestemmingsplan gebruik is gemaakt van het verouderde onderzoek uit 2005 is het voor de adressant niet mogelijk om te beoordelen of de belangen van de spoorweg voldoende zijn meegewogen en wat het resultaat van die belangenafweging is. De adressant ziet de belangenafweging graag alsnog terug in het bestemmingsplan.

Antwoord

Zie beantwoording onder 17.5.