Geachte commissie leden,

1.  
Uit de stukken van de BSA blijkt dat zij eerst een voorkeur hadden om de school op de Zuidas te bouwen. Het argument hiervoor was dat de meeste Expats en andere mogelijke geinteresseerden daar in de buurt wonen.  
Dat lijkt een zeer plausibel voornemen.   
Met volledige medewerking van zowel het Rijksvastgoed als de Gemeente Amsterdam is het totale complex van 3,14 hectare voor een luttel bedrag ( 7,25 miljoen euro ) verkocht aan de BSA.  
Een gecompliceerde factor hierbij is de monumentenstatus van de oude gevangenis. Deze status werd onder meer erkend en onderschreven door het Cuypers Genootschap. Daar de BSA als voorwaarde heeft gesteld dat zij alle dependances konden onderbrengen in het nieuwe gebouw , is het noodzakelijk niet alleen de oude gevangenis te transformeren , maar ook over te gaan tot een grootscheepse uitbreiding.

Op de eerste informatie avond, georganiseerd door de BSA, werden een aantal plannen gepresenteerd. Dit was de eerste maal dat de bewoners van de Schinkelbuurt geconfronteerd werden met de gevolgen die de komst van deze school zou hebben voor hun leefomgeving.  
Ter plekke uitten de bewoners/eigenaars van een aantal huizen van de Vaartstraat toen luidruchtig hun bezwaren. Zij zijn in de loop van het besluitvormingsproces volledig tegemoet gekomen.  
Eén etage van de geplande nieuwbouw werd op het ontwerp geschrapt.

Bij de tweede bijeenkomst werd duidelijk , om toch maar te voldoen aan de eisen van de BSA om 1200 leerlingen te kunnen faciliteren, dat een uitbreiding plaatsvond van het ontwerp.  
Het betreft de nieuwbouw op de oude parkeerplaats van de Gevangenis. (de westkant)  
Op een aantal ogenblikken zijn de plannen voorgelegd aan de Welstandscommissie , die zich vooral hebben bezig gehouden met het Monument en de architectonische esthetiek.  
Ik heb het idee dat zij weinig of geen aandacht hebben gehad voor de grootte van de school op deze plek met de daaruit voortvloeiende consequenties voor de bewoners.  
Met andere woorden : tot elke prijs dient de school in deze kavel te worden geperst , waarbij rekening moest worden gehouden met de gemeentelijke eis dat aan de kant van de Amstelveense Weg geen nieuwbouw mag plaatsvinden.

Tijdens de derde info-avond wilde de BSA niet verder ingaan op het ontwerp. In niet mis te verstane bewoordingen werd de aanwezige bewoners duidelijk gemaakt dat dat een gepasseerd station was  
Op geen enkele wijze is er daadwerkelijk overleg gevoerd met de bewoners van de buurt.  
Er is informatie gegeven maar kritische vragen werden weggewuifd.  
De plannen werden gepresenteerd als een fait accompli. Blijkbaar voelde de BSA zich voldoende gesteund door de Gemeente die op geen enkele wijze heeft geparticipeerd op de informatie avonden.   
Mijn conclusie kan niet anders zijn dan dat de BSA heeft gefaald en blijkbaar ook niet van zins was om de argumenten van de bewoners serieus te nemen.

De afwezigheid van de gemeente Amsterdam komt wel in een heel vreemd daglicht te staan wanneer in een artikel in de Echo van 27 februari Dhr Capel participatie als speerpunt formuleert voor zijn beleid. Dit is op z’n minst bezijden de waarheid. Amsterdammers noemen dat lulkoek.  
  
2.  
De BSA is feitelijk een onderneming die onderwijs biedt aan 1200 scholieren die niet afkomstig zijn uit de buurt. Daarvoor is het lesgeld van maximaal E 19.000 ,-- Euro een te grote drempel.  
De school zal hoofdzakelijk gebruikt worden door kinderen van Expats met een hoog inkomen.  
Kort geleden werd deze segregatie binnen het onderwijs door de Britse Pers langzamerhand als onwenselijk bestempeld.  
Het bevordert niet de integratie van Expats , die meer dan voorheen langer dan een paar maanden in onze stad verblijven . In het algemeen is een school meer dan uitsluitend een onderwijsinstelling , zij zorgt voor een sociale interactie in de wijk.  
In dit geval ontbreekt het sociale draagvlak volledig.  
  
  
3.  
Uit de ingediende plannen blijkt dat allerlei regels , normen en verordeningen zijn opgerekt.  
Alles is uit de kast gehaald om het gebouw en de omringende noodzakelijke voorzieningen te persen in een te nauwe jas. En dat alles onder de noemer van een zo intensief als mogelijk gebruik van de beperkte ruimte !

In dit verband wil ik de volgende zaken aan de orde stellen

a. De aanpassingen van het bestaande Bestemmingsplan  
b. De Verkeerssituatie ( het ingediende verkeersplan )  
c. De gevolgen voor het Milieu-klimaat in de Wijk  
d. De Geluidsbelasting voor de omgeving

Ik zal kort ingaan op deze onderwerpen , waarbij de aangeleverde diverse rapporten door de BSA , bijgevoegd bij de Omgevingsvergunning , als uitgangspunten dienen.  
Wij hebben zelf geen onderzoeksrapporten ingediend.  
Dit was onmogelijk in verband met tijdsdruk en ontbreken van financiele middelen.  
Het is mogelijk dat andere insprekers uit bijlagen van de omgevingsvergunning zullen citeren , dan wel hieruit voordragen.

a. De aanpassingen van het bestaande Bestemmingsplan  
De buitencontouren van de bouwvlakken worden vergroot en de toegestane bouwhoogte wordt overschreden. Het gevolg is dat er een meer dan maximale vergroting plaats vindt aan de Westkant van de Gevangenis. Deze vergroting heeft tot gevolg dat de geplande gymnastieklokalen en ingang direct aansluiten aan de Seniorenflat aan de Baarsstraat.  
Deze flats worden bewoond door een 15 minder validen en 40 senioren met een gemiddelde leeftijd van boven de 80. Dit betekent minder zonuren en extra geluidsoverlast. Ik wil dat er een gepaste afstand blijft tussen de nieuwbouw en de bestaande seniorenflat.  
Ook het bouwen van 3 werkplaatsen aan de zijgevel van woningen in de Havenstraat is een overschrijding van het Bestemmingsplan.  
De BSA acht deze uitbreidingen noodzakelijk omdat het onmogelijk is om de bouwvolumes anders te situeren , om te voldoen aan hun eigen onrealistische eis een school te bouwen voor 1200 leerlingen.  
Het is stuitend dat de Gemeente de BSA daarin steunt.

In geval van een calamiteit is de Seniorenflat vanaf de Havenstraat niet meer bereikbaar voor de Brandweer. Ook de voorzijde is niet bereikbaar. De Brandweer is op de hoogte van de nieuwe situatie , maar is vooralsnog niet geraadpleegd. Dit brengt ernstige risico’s met zich mee !  
Ik vraag de commissie de bouwlijnen in het bestaande bestemmingsplan te handhaven.

b. De verkeerssituatie  
 Het ingediende Verkeersplan , bevestigt de nu reeds bestaande complexe situatie ter plekke , in verband met grote stromen fietsen , scooters , auto’s en trams.  
Dit wordt nog slechter door de voorgenomen Kiss & Ride strook en de te verwachten toekomstige verkeerstroom vanuit het Havenstraatterrein.  
Het aantal auto-bewegingen in de Havenstraat zal door de Kiss & Ride toenemen met 800.  
De Kiss & Ride gaat volledig in tegen het bestaande beleid om het autoverkeer terug te dringen .   
Het Onderzoeksbureau gaat uit van een rekenmodel dat concludeert dat er geen extra problemen zullen ontstaan. Onze eigen waarneming is dat nu reeds , in de bestaande situatie , dagelijks gevaarlijke situaties optreden. Wat ontbreekt in het Verkeersplan is de stroom fietsers en scooters die gebruik maken van Havenstraat op weg naar de Amstelveense Weg.   
Het verbaast ons dat in deze de bevindingen van de verkeerspolitie worden genegeerd !  
Het voorstel om verkeersregelaars , aangesteld door de BSA , in te schakelen om een en ander in goede banen te leiden , kan niet serieus worden genomen.  
Verder zijn maximaal 56 parkeerplaatsen voor de BSA gereserveerd in de publieke ruimte , wat riekt naar een ongegronde voorkeursbehandeling.  
In de praktijk blijk dat in de bestaande situatie bewoners al genoeg moeite moeten doen om een parkeerplek te vinden.  
Het heen en weer rijden van de tramlijnen gebeurt niet alleen s’ochtends vroeg en in de late avond maar ook op een aantal tijdstippen gedurende de dag.  
De nieuwe verkeerssituatie van de Amstelveense Weg belemmert de doorstroming van het verkeer van de Havenstraat. De Havenstraat wordt daarmee een plek vol stationair draaiende auto’s. Ik vraag de commissie de Kiss and Ride strook te schrappen uit de omgevingsvergunning en een nieuw verkeersplan op te stellen welke recht doet aan de actuele situatie.

c. De gevolgen voor het Milieu-klimaat in de Wijk  
De uitstoot van NO2 en fijnstof overschrijdt in de directe omgeving regelmatig de toegestane normen en ook de Europese Richtlijnen.  
Dit wordt verergerd door de geplande Kiss & Ride strook.  
 Volgens de Verkeersrapportage mag het huidige niveau met maximaal 3% toenemen.   
In geval van de luchtkwaliteit kan de Gemeente altijd afwijken. Namelijk in het geldende Bestemmingsplan is onderwijs, een maatschappelijke functie, op deze plek toegestaan. Aangezien deze bestemming niet verandert is geen verdere beperking nodig.  
Hier wordt willekeurig een beroep gedaan op het geldende Bestemmingsplan , terwijl bijv. in het geval van de voorgenomen bebouwing daar van afgeweken wordt.  
Een bedenkelijke vorm van Cherry Picking !  
Niet alleen voor de bewoners van de wijk is dit een risicovolle situatie , maar ook voor de leerlingen van de BSA die buiten spelen in de buurt van een autoweg met meer dan 10.000 autobewegingen per etmaal. In de Britse pers , in een artikel in The Guardian , maakte het Britse Longfonds en de Belangenvereniging van ouders zich onlangs ernstig zorgen over de Playgrounds in de buurt van drukke wegen.   
  
d. De Geluidsbelasting  
Eén van de driespeelplaatsen van de school is gesitueerd op de oude parkeerplaats. Deze speelplaats wordt omringd door de aangrenzende bebouwing. Uit het Geluidsbelastingrapport blijkt dat de spelende kinderen zullen zorgen voor een overschrijding van de toegestane normen, 70 decibel is normaal.  
Ook gedurende de nacht worden de normen overschreden door de technische installaties boven op het dak van de gymzaal.  
In een aantal adviezen van afdeling Welstand is de BSA nadrukkelijk verzocht deze installaties inpandig aan te brengen. In de Omgevingsvergunning is dit advies genegeerd.  
Het onderzoeksbureau concludeert dat het geen optimale situatie is en stellen allerlei technische voorzieningen voor. Deze zijn in de praktijk niet haalbaar. Uiteindelijk adviseert het Onderzoeksbureau om in het geval van ernstige geluidsoverlast contact op te nemen met “ de klachtenlijn van de BSA “. Dit lijkt mij geen realistische oplossing van de te verwachte problemen.  
Voor de BSA is het nu eenmaal onmogelijk om de bouwvolumes anders te situeren om een school met deze omvang te realiseren. Deze redenering kan niet als motivatiegelden ; dit is een situatie naar je hand zetten. De cumulatie van wegverkeer , trambewegingen spelende kinderen en laag overkomend vliegverkeer zorgt ervoor dat er een situatie ontstaat met een permanente overschrijding van de geluidsnormen. Dit kan ernstige schade toebrengen aan gezondheid van de bewoners van de Wijk. Ik vraag de commissie de speelplaats op het oude parkeerterrein niet toe te staan en te schrappen uit de omgevingsvergunning.

Concluderend ben ik van oordeel dat er genoeg aanleiding bestaat om de verleende Omgevingsvergunning te heroverwegen.  
Zoals eerder gesteld in mijn bezwaarschrift ben ik niet tegen de komst van een school en het hergebruik van de Gevangenis.  
Echter de maat van de Bebouwing heeft onacceptabele consequenties en zorgt voor enorme gezondheidsrisico’s en onrust bij de Bewoners van een kwetsbare Wijk

Amsterdam , 1 maart 2019