

Herontwikkeling kavel Wenslauerstraat 22

Ruimtelijke onderbouwing bouwplan

Opdrachtgever: D.I.G. Datum: 2 september 2015



Opdrachtgever:

DIG

Keizersgracht 206

1016 DX Amsterdam

020 - 679 78 78

Contactpersoon:

dhr. Jan-Willem Ter Meulen

Opsteller rapport

Pasmaat Advies

Lithoijensedijk 12

5396 NE Lithoijen (Oss)

0412 – 48 48 22

Contactpersoon:

dhr. Peter Kamman

i.s.m.

Zondag CS Architecten

Groenhoedenveem 12b

1019 BL Amsterdam

020 - 890 44 62

Contactpersoon:

dhr. ir. John Zondag

Ruimtelijke Onderbouwing Wenslauerstraat 22 te Amsterdam.
Betreft het slopen van het huidige gebouw, voorheen in gebruik als bedrijfsgebouw, en het oprichten van een nieuw gebouw in drie bouwlagen met daarboven een vierde bouwlaag die meer teruggelegen is. De onderste verdieping zal bedrijfsmatig worden ingevuld met ateliers en de overige bouwlagen worden ingevuld met 12 starterswoningen.

Inhoud

1	Huidige situatie	7
2	Beschrijving van het project	9
3	Het plangebied, historie en karakteristiek	
3.1	Ontstaansgeschiedenis	11
3.2	Algemeen	11
3.3	Deelgebieden	13
3.4	Bebouwingsstructuur	14
3.5	De Bellamybuurt	15
4	Beleidskader (toetsing vigerend ruimtelijk beleid)	
4.1	Algemeen	18
4.2	Rijksbeleid	18
	a. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	
4.3	Provinciaal beleid	20
4.4	Gemeentelijk beleid	20
	a. Structuurvisie Amsterdam	
	b. Locatiebeleid Amsterdam 2008	
4.5	Beleid Stadsdeel West	23
	a. Woonvisie 'Oud-West 2008-2012'	
	b. Beleidsnotitie 'Ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid'	
4.6	Parkeren	23
5	Ruimtelijke onderbouwing van het project	
5.1	Visie	28
5.2	Ruimtelijke visie voormalig stadsdeel Oud-West	29
	a. Inleiding	
5.3	Bebouwing	29
	a. Beeldkwaliteit en beschermd stadsgezicht	
	b. Hoogte	
5.4	Inrichting van het plan	32
5.5	Ruimtelijke, landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing	34

6	Randvoorwaarden (milieuparagraaf)	
6.1	Bodem	38
6.2	Geluid	39
6.3	Water	40
6.4	Lucht	41
7	Onderzoek externe veiligheid	
7.1	Inrichtingen	43
7.2	Transport	43
7.3	Buisleidingen	43
8	Archeologie en cultuurhistorische waarden	44
9	Economische uitvoerbaarheid	45
10	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	46
11	Conclusie	46
Bijlagen		
A	Toets bestemmingsplan	48
B	Foto's bestaande omgeving	50
C	Bezonningsstudie Zondag CS	52
Aanvullende stukken		
D	Akoestisch onderzoek d.d. 31-3-2015(Adviesbureau Groenewold)	
E	Geohydrologische analyse d.d. 25-3-2015 (Koops&Romeijn Grondmechanica)	
F	BUS-melding d.d. 30-3-2015 (APS Milieu)	
G	Bezonningsstudie d.d 13-4-2015 (LBP Sight)	



Deze kaart is noordgericht

Schaal 1:500

12345 Perceelnummer
 25 Huisnummer
 — Kadastrale grens
 — Voorlopige grens
 — Bebouwing
 — Overige topografie

Kadastrale gemeente
 Sectie
 Perceel

AMSTERDAM T
 T
 4962



Voor een eensluidend uittreksel, AMSTERDAM, 26 april 2010
 De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
 De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele
 eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

1

Huidige situatie

Beschrijving huidige situatie

Het perceel Wenslauerstraat 22 is gelegen binnen het stadsdeel West van de gemeente Amsterdam, in de Kinkerbuurt, nabij het Bellamyplein. Dit betreft een leegstaand, voormalig bedrijfspand, in twee bouwlagen. Tot een aantal jaren geleden was er een computer-reparatie bedrijf gehuisvest. Het pand is aangekocht door BV Beleggingsmaatschappij DIG, die het pand tijdelijk als anti-kraak verhuurt.



luchtfoto van de Bellamybuurt



Wenslauerstraat gezien vanaf 2^e Kostverlorenkade



Diverse foto's planlocatie Wenslauerstraat 22

Zoals op de foto's te zien is, verkeert het pand in slechte staat en is het niet geschikt voor het transformeren naar ateliers en woningen. Om deze reden is het plan ontwikkeld om het bestaande pand te slopen en hier een nieuwbouwplan te realiseren. Het pand heeft geen historische waarde.

Het kavel

Het kavel is ca.330m² groot en heeft een doorgang naar de Jan Hanzenstraat. Kadastrale aanduiding is: Gemeente Amsterdam, Sectie T, Perceel 4962.

2

Beschrijving project

Intentie: sloop-nieuwbouw

BV Beleggingsmaatschappij DIG is voornemens om op deze plek betaalbare starterswoningen te realiseren met op de begane grond ateliers. Zoals reeds aangegeven is het pand in de huidige staat niet te transformeren. Reden waarom is gekozen voor sloop en nieuwbouw.

Leeswijzer

Bij het opstellen van dit document is zorgvuldigheid betracht. Indien er onverhoopt tegenstrijdigheden zijn met de tekeningen zoals die zijn ingediend ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning, dan hebben die tekeningen voorrang.

An aerial photograph of a dense urban area, likely a city center, showing a grid of streets and numerous multi-story buildings. A blue dot is marked on one of the buildings in the center-left. A large white number '3' is positioned on the right side of the image. The bottom of the image shows a body of water, possibly a canal or river.

3

**Het plangebied, historie
en karakteristiek**

3 Het plangebied, historie en karakteristiek

Dit hoofdstuk beschrijft het ontstaan en de belangrijkste ruimtelijke en functionele karakteristiek van stadsdeel Oud-West.

3.1 Ontstaansgeschiedenis

Amsterdam is opgebouwd uit vrij grote samenhangende gebieden, elk met een eigen karakter. In Oud-West domineert het 19de eeuwse karakter. Toch is er een aantal gebieden die al voor de 19de eeuw waren bebouwd, namelijk de Overtoom, het WG-terrein en de Bellamybuurt. Hieronder volgt in chronologisch overzicht de ontstaansgeschiedenis van Oud-West, met daarna een beschrijving van enkele bijzondere deelgebieden.

3.2 Algemeen

Het tegenwoordige areaal van stadsdeel Oud West was een ‘buitengebied’ dat zich tot het begin van de vorige eeuw buiten de stadsgrenzen van Amsterdam bevond. De vroegste archeologische sporen die hier in de bodem verwacht kunnen worden houden verband met de ontginning van het natuurlijke veenlandschap die ongeveer 1000 jaar geleden van start ging. Toen vestigden zich de eerste bewoners in het gebied.

Tijdens de middeleeuwen ontwikkelden zich twee structuren, te weten de Kostverlorenvaart en de Heiligeweg (Overtoom), die nu nog kenmerkend zijn voor de ruimtelijke structuur van Oud-West. De Heiligeweg leidde sinds de 14e eeuw bedevaartgangers naar de Heilige Stede aan het Rokin, de plaats waar het Mirakel van Amsterdam had plaatsgevonden. Langs de weg liep een sloot die in de 15e eeuw werd verbreed tot een vaart waar ook kleine schepen hun doorgang in konden vinden, de Overtoomsevaart. De Kostverlorenvaart is eveneens in de 15e eeuw gegraven. Dit gebeurde waarschijnlijk ter plekke van een voorganger gelet op de verkavelingstructuur aan weerszijden van deze waterweg.

Daar waar de Kostverlorenvaart en de Heiligeweg elkaar kruisen werd in de 14e eeuw een dam opgeworpen. Schepen die hieraan voorbij wilden moesten over dit

obstakel 'getoomd' worden. Zo ontstond de naam Overtoom die later voor de hele weg tot aan de Singelgracht zou gaan gelden.

Vanaf de 17e eeuw veranderde er het één en ander. Het landelijke karakter nam af en in het gebied kwamen meer voorzieningen voor industrie en recreatie. Een van de stedelijke voorzieningen die hier een plaats kreeg was het gasthuis (Buitengasthuis of Pesthuis). Het werd in 1630 bij de Overtoomsevaart ter hoogte van de huidige Tweede Constantijn Huygensstraat gebouwd. In eerste instantie werden hier de pestlijders opgenomen, later voornamelijk krankzinnigen. De instelling bleef tot 1893 in gebruik en werd in de jaren '30 van de vorige eeuw gesloopt.

Snel na de bouw van het gasthuis vond in het gebied ook een toename van industrie plaats. Dit kwam onder andere tot uiting in de aanleg van zogenoemde ramen die een relatief groot oppervlak innamen. Ramen waren gestellen waarop geverfd (gebleekt) en nog nat laken te drogen werd gehangen. Deze textielnijverheid komt nog in enkele straatnamen in Oud West terug, bijvoorbeeld de Korte Blekersstraat. Het Lange Bleekerspad is wat we nu kennen als de De Clerqstraat. Naast ramen verschenen ook een groot aantal molens in het gebied. Deze stonden vooral langs de Overtoom, de Kostverlorenvaart en op een terrein ten noordwesten van de Kinkerstraat. Hier bevond zich een 'molenpark' van voornamelijk houtzaagmolens, ook wel bekend als de Kwakerspoel of Kwakerseiland. Voorts was in het gebied ook andersoortige industrie te vinden. Zo was langs de Overtoom bijvoorbeeld de voormalige pottenbakkerij Saxenburg gevestigd, opgedoekt in 1879. De Saxenburgerstraat is hiernaar vernoemd.

Tot slot mag ook de recreatieve functie van Oud-West niet onopgemerkt blijven. Er waren binnen het stadsdeel immers ook pleziertuinen en buitens te vinden. Deze centreerden zich voornamelijk langs de Overtoom. Een grote (en beruchte) tuin was Sollenburg. Hier stond sinds de 18e eeuw de gelijknamige buskruitmolen die in 1758 met een enorme knal de lucht in ging. Dit had tot gevolg dat het fabriceren van kruit in de directe omgeving van de stad werd verboden. Langs de Overtoom heeft in het verleden ook een houten theater (tot 1754) gestaan, op de plek waar later een porseleinfabriek is verschenen. Voorts bevond zich sinds 1522 op de hoek Stadhouderskade met de Overtoom de herberg het Stuivertje. Deze is afgebroken in 1896.

3.3 Deelgebieden

§ 3.3a De Bellamybuurt

De meeste historische poldergrenzen en waterlopen zijn opgeslokt door de stad. Wat wel is gebleven zijn de historische fragmenten, de zichtbare restanten van historische landschappen, landschapselementen en oude bebouwingspatronen die ingehaald werden door de tijd en die nu opgenomen zijn in een nieuwe stedelijke context. Een goed voorbeeld is de omgeving van de Bellamystraat, die mede dankzij het particuliere grondeigendom en de ligging buiten de gemeentegrenzen van Amsterdam voor een groot deel bewaard is gebleven. Het gebied van de Bellamybuurt ontwikkelde zich vanaf de 18de eeuw van een gebied met een agrarisch karakter tot een gebied waarin pleziertuinen gecombineerd werden met kleine industrieën, herbergen, bakkerijen, etc. Daarna begint de industrialisatie langs de Kostverlorenvaart tussen het Jan Hansepad en het Tuinpad, de latere Bellamystraat. Zo staan daar aan het water rond 1880 twee (stoom)diamantslijperijen, de leerlooierij 'De Hoop', de ijzergieterij 'Zimmer', een stoomwatermolen en de houtzaag en -schaverij 'Zeldenrust'.



Prent van IJzergieterij 'Zimmer' met daarbij werkschepen

Naast deze traditionele takken van industrie en nijverheid was de Bellamybuurt vanaf circa 1870 ook in trek bij textiel, brood- beschuit-, en cacaofabrikanten. Daarnaast neemt ook de kleine bedrijvigheid, timmerlieden en schilders, vaak eenmanszaken, toe en daarmee de permanente bewoning van het gebied. Met de al langer bestaande bedrijvigheid van Amsterdam buiten de Singel is in feite ter plaatse een doorlopend (klein)industrieel gebied ontstaan met slechts enkele plekken groen op de gemeentegrens. Ook tegenwoordig zijn nog vele kleinschalige bedrijven gevestigd in de Bellamybuurt.

3.4 Bebouwingsstructuur

§ 3.4a *Algemeen*

Het stadsdeel Oud-West heeft een totale omvang van ca. 170 ha. Het stadsdeel Oud-West maakt onderdeel uit van de 19e eeuwse ring. De 19e eeuwse ring ligt tussen de binnenstad (gebied binnen de Singelgracht) en de Gordel '20-'40. Sinds de jaren '70 heeft Oud-West enkele gebiedsdelen waar de 19e eeuwse bebouwing heeft plaatsgemaakt voor nieuwbouw.

De 19e eeuwse ring heeft een perceelsgewijze woningverkaveling met incidenteel grotere gebouwen. Op enkele uitzonderingen (hoofdzakelijk 'nieuwbouw') na is de hoogte van de bebouwing zeer gelijkmatig. Hoger dan 5 lagen komt weinig voor. Stadsdeel Oud-West telt ongeveer 18.800 woningen. Opvallend is de gemiddelde dichtheid aan woningen. Deze bedraagt 120 woningen per hectare. Voor Nederland is dit een zeer hoog aantal.

§ 3.4b *Morfologie*

Oud-West is hoofdzakelijk oostwest verkaveld (zie kaart). Hier ligt een gridsysteem aan ten grondslag dat in de 19e eeuw over het bestaande kanalen-, sloten- en wegenpatroon werd heengelegd. Enkele uitzonderingen hierop zijn:

- Het WG-terrein (WG-Plein e.o., ten noorden van de Eerste Helmersstraat, ten zuiden van het Jacob van Lennepkanaal),
- De noordoosthoek (de hoek van de Bilderdijkkade met de Jacob van Lennepkade),
- (het zuidelijk deel van) de Overtoom,
- Kinkerbuurt Zuid.

De binnenstad heeft een grotendeels concentrische verkaveling, waarin de aanwezigheid van de grachtengordels duidelijk te herkennen is. Vanuit het centrum lopen radialen naar de 19e eeuwse ring. Twee van deze radialen lopen door in Oud-West: de Rozengracht gaat over in De Clercqstraat en de Elandsgracht gaat over in de Kinkerstraat. In stadsdeel Oud-Zuid is de oost-west gerichte verkaveling van Oud-West voortgezet. Het Vondelpark ligt hier eveneens in oost-westelijke richting tussenin.

Stadsdeel De Baarsjes ten westen van de Kostverlorenvaart heeft een noord-zuid verkaveling die haaks staat op de verkaveling van Oud-West. Daarnaast zijn de bouwblokken in De Baarsjes groter dan in Oud-West. Hieraan is te zien dat het stadsdeel De Baarsjes uit een andere periode stamt. Alleen in de noordoosthoek

van Oud-West is de verkavelingsrichting noord-zuid. De verkaveling van stadsdeel Westerpark sluit hier op aan.

Hierna wordt in deze paragraaf kort de structuur van de 19de eeuwse bebouwing besproken. Apart worden de gebieden besproken die hier van afwijken en enkele beeldbepalende elementen.

3.5 De Bellamybuurt

In hoofdlijnen volgt het stratenpatroon het verloop van de oude afwateringssloten en bestaat de enige planvorming in dit gebied uit de doorbrekingen van de lintbebouwing en de pogingen de onregelmatige rooilijnen te stroomlijnen. Vanaf 1850 smelt de perceelsgewijze bebouwing aaneen tot bebouwingslinten. Deze lineaire bebouwingslinten zijn nog steeds zichtbaar in de Jan Hanzen-, Wenslauer- en Bellamystraat. De Bellamystraat, voorheen Tuinpad en Nieuwe Weteringstraat is relatief breed omdat naast het pad ook een poldersloot liep (gedempt in 1887).

De Bellamydwarsstraat is als latere doorbraak aangelegd. Dit is nog te zien aan de hoekhuizen met de Bellamystraat die een blinde gevel naar de Bellamydwarsstraat hebben. Tegen de eeuwwisseling zijn de vier blokken rond de kruising Wenslauerstraat/Bellamydwarsstraat bijna volledig ingevuld terwijl de omringendestraten achterblijven. Het agrarisch karakter van de Bellamystraat wordt steeds minder. De belastingkaart uit 1882 toont aan dat het er toen al vrijwel volledig was volgebouwd. De pandjes liggen nog op het polderniveau; ze zijn gebouwd voordat het omliggende polderland door een laag zand werd bedekt om bouwrijp te worden gemaakt.

De Hasebroekstraat in het zuiden en de Elizabeth Wolffstraat in het oosten zijn planmatig aangelegd en doorbreken het polderslotenpatroon. Hetzelfde is gebeurd in de noordelijke punt van het driehoekig gebied (De Clerqstraat). De ondergrens van het gebied, de Kinkerstraat, loopt ter plekke van een oude Molenwetering. Bij deze planmatige invullingen verdwijnen de prestedelijke resten volledig.

Samenvattend kan worden gesteld dat de huidige aanblik een sterk pluriform karakter vertoont. Verspringende rooilijnen en verschillende straatniveau's, gedifferentieerde - vaak nog perceelsgewijze bebouwing - maar ook groene voortuinen zijn bepalend voor het straatbeeld. Zeer kenmerkend is nog steeds de functiemenging: wonen en kleine bedrijfjes wisselen elkaar of staan naast elkaar. Wel zijn inmiddels bijna alle winkelpanden tot woonhuis verbouwd.

§ 3.5.a Woonbuurten: Bellamybuurt

Men kan de buurt als volgt typeren. Een overwegende woonbuurt met verspreid andere hoofdzakelijk kleinschalige functies, op een enkele plaats in een concentratie gelegen. Eén bijzondere functie. Weinig publieksaantrekkende functies en een concentratie van avondfuncties (horeca) in de Agatha Dekenstraat. Typische te beschermen functies zijn kleine bedrijfjes. Verder het niet-publieksaantrekkend zijn van de niet-woonfuncties. De woonfunctie overheerst. Dit zijn positieve elementen.

An aerial photograph of a city grid, likely New York City, showing a dense arrangement of buildings and streets. A blue dot is placed on a street in the middle-left area. A large white number '4' is overlaid on the right side of the image. A semi-transparent grid is visible over the entire image.

4

Beleidskader

4

Beleidskader

4.1 Algemeen

In het kader van onderhavige ruimtelijke onderbouwing wordt een onderscheid gemaakt tussen het rijksbeleid, het provinciale beleid, het beleid van de gemeente Amsterdam en het eigen beleid van het stadsdeel West.

4.2 Rijksbeleid

§ 4.2.a. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Ruimte haar definitieve Structuurvisie vastgesteld zodat deze van kracht is geworden. Deze Structuurvisie is de vervanger van de Nota Ruimte en de Nota mobiliteit.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk benoemt 13 nationale belangen; hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze belangen zijn gelijkwaardig aan elkaar en beïnvloeden elkaar onderling. In de SVIR is een eerste integrale afweging gemaakt van deze belangen. Dit heeft als gevolg dat het Rijk in gebieden of projecten een gebieds- of projectspecifieke afweging zal maken. Indien nodig maakt het Rijk duidelijk welke nationale belangen voorgaan.

Onderhavig initiatief past binnen het rijksbeleid, voor zover het rijksbeleid al van toepassing is op dit soort kleinschalige plannen. Door onderhavig plan wordt voorzien in de grote vraag naar woonappartementen en wordt voormalige maatschappelijke functie omgezet in een woonfunctie, wat het woon- en leefklimaat van de naastgelegen woonwijk sterk verbetert.

Per 1 oktober 2012 is de “ladder voor duurzame verstedelijking” een procesvereiste voor ruimtelijke plannen, die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken (Bro, artikel 3.1.d). Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van ruimte in stedelijke gebieden. In de motivering voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten de treden van de ladder worden doorlopen vanuit de volgende voorwaarden:

- a) er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte (trede 1);
- b) indien uit de beschrijving, bedoeld onder a, blijkt dat van een actuele regionale behoefte sprake is, dan wordt beschreven in hoeverre in die behoefte kan worden voorzien in bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins (trede 2);
- c) blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio plaats kan vinden, dan wordt beschreven in hoeverre in die behoefte wordt voorzien op locaties die, gebruik makend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld (trede 3)

In onderhavig plan is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling. Op het perceel is thans een bedrijfsbestemming aanwezig. Het huidige gebouw wordt gesloopt en hiervoor in de plaats wordt een nieuw pand opgericht, binnen het stedelijke gebied van Amsterdam, waarbij op de begane grond ateliers worden gerealiseerd en op de verdiepingen appartementen. Dit is een ontwikkeling die geheel past binnen de stedelijke contour van de Wenslauerstraat en haar omgeving. Dit is geen nieuwe stedelijke ontwikkeling. Regionale afstemming is reeds om die reden niet nodig.

4.3 Provinciaal beleid

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden die voorziet in een stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. In de provinciale structuurvisie legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en waarin zij aangeeft hoe zij deze visie wil realiseren. De doorwerking van deze visie naar gemeenten vindt plaats middels de Provinciale Ruimtelijke Verordening van Noord-Holland. In deze Ruimtelijke Verordening is bepaald dat binnen het bestaande bebouwde gebied functiewijziging is toegestaan van maatschappelijk of kantoren en bedrijven naar wonen mits dit ruimtelijk is onderbouwd en de haalbaarheid hiervan is aangetoond.

Onderhavige onderbouwing dient ook ter onderbouwing van deze haalbaarheid. Het project is immers gelegen binnen het bestaande bebouwde gebied van Amsterdam. Het provinciale beleid staat onderhavige ontwikkeling niet in de weg.

4.4 Gemeentelijk beleid

§ 4.4.a Structuurvisie Amsterdam

Op 17 februari 2011 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam 2040 vastgesteld, waarin zij haar ambities tot 2040 heeft uitgesproken en vastgelegd. Naast ambities voor de stad Amsterdam als geheel, de plaats van de stad in de wereld, Unesco (grachtengordel), Natura 2000 (IJmeer en omgeving, vanwege de vele broedende watervogels), hoogwaardig openbaar vervoer, zijn in deze visie ook ambities weergegeven die voor solitaire plannen relevant zijn. Zo wenst de gemeente Amsterdam tot 2040 minimaal 70.000 extra woningen te realiseren, voor starters en stadsgezinnen, zodat sprake is van een hoogwaardig woonklimaat met ruime woningen en voldoende voorzieningen voor stadsgezinnen en betaalbare woningen voor starters. Onderhavig plan voldoet hieraan. Zo worden betaalbare woningen ontwikkeld voor starters met voldoende ruimte om te wonen.

Voor stadsdeel West is het volgende opgenomen in de Structuurvisie:

De ontwikkeling van West voltrekt zich langs twee sporen. Een deel van de ontwikkelingen is nauw gerelateerd aan de uitrol van het centrumgebied. Dit manifesteert zich vooral langs de stadsstraten. In de periode 2010–2020 vinden we binnen dit spoor verdere woningbouw op diverse locaties, waaronder de Hallen, Augustinuspoort en de Houthavens. De laatstgenoemde gebiedsontwikkeling is gekoppeld aan de aanleg van de Spaarndammertunnel. In de periode na 2020 kan op de locaties Markthallen en mogelijk Landlust worden bijgedragen aan de stedelijke woningbehoefte. Ook vindt in die periode nog woningbouw plaats in de Houthavens. Het tweede spoor manifesteert zich aan de westzijde van het stadsdeel en heeft een relatie met de herstructurering van Nieuw-West die het gehele decennium 2010–2020 nog een inspanning vergt, met een vermoedelijke overloop naar het volgende decennium. Dit manifesteert zich in stadsdeel West in de Kolenkitbuurt en de Laan van Spartaan. De twee sporen haken in elkaar ter hoogte van de a10, waar meer en meer een sprong over de a10 te zien is en gebieden sterker met elkaar in verbinding komen. De Kolenkitbuurt en Laan van Spartaan vormen de vooruitgeschoven posten in dit stadsdeel, waar zuidelijker Masterdam en de herontwikkeling van Lelylaan en omgeving de verbinding over de a10 leggen.

De ontwikkelingen in West vergen een aanpak waarbij het stadsdeel, corporaties en centrale stad gezamenlijk opereren. De woningbouwlocaties zijn vrij complex omdat de beschikbare (bouw) ruimte beperkt is en er veelal sprake is van transformatiegebieden. Dit vraagt om een nauwe samenwerking tussen de betrokken partijen. De aanpak borduurt voort op de afspraken die reeds zijn gemaakt voor deze gebieden, maar waarbij het stadsdeel samen met lokale ondernemers extra sterk inzet op kwaliteitsverbetering van de stadsstraten, als eerste dragers voor de uitrol van het centrumgebied. Tot 2020 wil het stadsdeel minimaal 4000 nieuwe woningen ontwikkelen.

Toetsing bouwplan

Door het realiseren van het bouwplan wordt (uiteraard beperkt) meegewerkt aan het ontwikkelen van nieuwe woningen voor het ambitieniveau tot 2040 van 70.000 woningen en voor het stadsdeel West tot 2020 voor het ontwikkelen van 4000 woningen, waarbij de kwaliteit van het straatbeeld sterk verbeterd. Een vervallen gebouw wordt getransformeerd naar een hoogwaardig kwalitatief gebouw met een sterke stedenbouwkundige uitstraling.

§ 4.4.b Locatiebeleid Amsterdam 2008

Het locatiebeleid van de gemeente Amsterdam is een aanvullend toetsingskader op het structuurplan „Kiezen voor stedelijkheid (2003)”. De terminologie van het locatiebeleid verwijst veelal naar die van het structuurplan. De onderstaande beschrijving van het locatiebeleid is geënt op de terminologie van de Structuurvisie Amsterdam. Het locatiebeleid heeft tot doel de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken. Het locatiebeleid moet worden verankerd in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke beleidsstukken.

Met het locatiebeleid kiest het college ervoor de stad beter bereikbaar te maken, rekening houdend met de noodzaak om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het beleid houdt in dat de parkeernormen voor A-, B- en C-locaties van kracht blijven.

Voor niet-woonfuncties, zoals hotels, congresruimten en winkels, worden voortaan de landelijke CROW-richtlijnen gehanteerd. CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte. Van alle nieuwe ondernemingen wordt gevraagd dat zij, ondersteund door de gemeente, een mobiliteitsplan opstellen om het autogebruik terug te dringen. Dit is hier niet nodig gezien de kleinschaligheid van dit project.

4.5 Beleid Stadsdeel West

§ 4.5.a Woonvisie “Huizen in West 2012-2016”

Het stadsdeel West heeft op 22 mei 2012 de Woonvisie ‘Huizen in West 2012-2016’ vastgesteld. Deze woonvisie vervangt de woonvisies van de vier voormalige stadsdelen en biedt een overzicht van ambities, inzet en resultaatdoelstellingen van stadsdeel West voor wat betreft wonen. Stadsdeel West vindt het belangrijk dat mensen met verschillende achtergronden, inkomens en gezinssamenstellingen naar tevredenheid kunnen wonen, werken, leren en verblijven. Het stadsdeel stelt daarom de volgende prioriteiten in de woonvisie:

- a. voldoende woningen voor lage en middeninkomens;
- b. kwalitatief goede en duurzame woningen;
- c. diversiteit aan woningen op wijkniveau.

Toetsing bouwplan

Er worden woningen gerealiseerd voor starters die betaalbaar, kwalitatief en duurzaam zijn. Deze woningen voegen een nieuwe vorm van wonen toe in deze buurt, waar nu sprake is van een grote diversiteit in woningen en woonkwaliteiten.

§ 4.5.b Beleidsnotitie Ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid in West

Het Stadsdeel West heeft in 2012 beleid ontwikkeld om leegstaande bedrijfsruimte tegen te gaan. Wanneer sprake is van een zichtlocatie is het in beginsel niet toegestaan om deze bedrijfsruimte te transformeren naar wonen. Dit, omdat er in West nog steeds sprake is van veel startende bedrijven en bedrijfsruimte dus nodig blijft. Zoals gezegd geldt dit vooral voor de meer courante locaties op zichtlocaties, pleinen, winkel- en stadsstraten waar de vraag naar bedrijfsruimte nog aanwezig is. Onderhavige locatie is echter geen courante of zichtlocatie, daarnaast wordt de bedrijvigheid op de begane grond weer terug gebracht.

4.6 Parkeren

Parkeernota Stadsdeel West 2012-2020

In de Parkeernota stadsdeel West 2012 – 2020 staat centraal of sprake is van een substantiële extra parkeerclaim ten opzichte van de bestaande situatie, in het geval van een nieuwe ontwikkeling. Indien daar geen sprake van is dan blijft de parkeersituatie feitelijk onveranderd en kan de parkeervraag opgevangen worden zoals in de oude situatie. De parkeernormen zijn in dat geval dan ook niet van

toepassing. Indien wel sprake is van een substantiële extra parkeervraag ten opzichte van de vorige situatie dan wordt een maatwerkoplossing gezocht indien het technisch en/of economisch niet haalbaar is de extra parkeervraag op te vangen in een parkeervoorziening.

Of sprake is van een substantiële extra parkeerclaim is beoordeeld door de parkeerbehoefte van de woningen af te zetten tegen die van het bedrijf dat hier was gevestigd maar ook de parkeerbehoefte van hetgeen het bestemmingsplan toestond.

Om vast te stellen of er een extra parkeerclaim is door het realiseren van het bouwplan voor 12 (koop-) starterswoningen en drie ateliers/bedrijfsruimtes is aan de hand van CROW kencijfers bepaald wat de parkeerbehoefte ten behoeve van de oude functie is en wat de parkeerbehoefte is van de nieuwe functie(s)1.

Parkeerbehoefte huidige functie Wenslauerstraat 22:

De bestaande bedrijfsruimte is 528 m2 groot. Uitgaande van de functie bedrijfsverzamelgebouw (gemengde functies), gelegen in 'schil centrum, zeer sterk stedelijk' is het CROW kencijfer tussen 0,9 en 1,4 pp per 100m2. Voor dit gebouw is de parkeerbehoefte te bepalen binnen de bandbreedte 4,75 en 7,39 pp.

Parkeerbehoefte nieuwe functies Wenslauerstraat 22

De parkeerbehoefte van (koop)woningen is vastgesteld2 op minimaal 0,6 pp per woning + 0,2 pp per woning voor bezoekers. Omdat bezoekersparkeren kan worden opgevangen in de reeds bestaande (156 pp) en toekomstige (1.000 pp) openbare parkeergarages bij De Hallen, wordt volstaan met een parkeerbehoefte van $12 \times 0,6 \text{ pp} = 7,2 \text{ pp}$.

De parkeerbehoefte van de ateliers (152,4 m2 gebruiksoppervlak exclusief kelder) is, uitgaande van de functie bedrijfsverzamelgebouw (gemengde functies), gelegen in 'schil centrum, zeer sterk stedelijk' met het CROW kencijfer tussen 0,9 en 1,4 pp per 100m2, te bepalen op 1,3 tot 2,2 pp. Inclusief kelder is het totale gebruiksoppervlak van de ateliers 343,2 m2, wat een parkeerbehoefte oplevert tussen 3,1 en 6,2.

In de bestaande functie is er een parkeerclaim tussen 4,75 en 7,39 pp. Voor 12 woningen is volgens de parkeernota van het stadsdeel 7,2 pp nodig. Voor de bedrijfsruimtes op de begane grond is de parkeerbehoefte 1,3 tot 2,2pp exclusief kelder en 3,1-6,2pp inclusief kelder. Er kan uitgegaan worden van dubbelgebruik van de parkeerclaim voor de woningen: het maatgevend moment voor de woningen ligt in de avonduren, het maatgevend moment voor de bedrijfsfunctie is op werkdagen overdag.

Overigens stelt de parkeernota dat bij kleinschalige nieuwbouwprojecten (bijvoorbeeld 5 of 8 woningen) is geen sprake van een substantiële parkeervraag. De reguliere (fiscale) parkeerregulering met parkeervergunningen volstaat hiervoor. Het project Wenslauerstraat 22 kan ondanks de iets grotere omvang ten opzichte van het genoemde voorbeeld als kleinschalig worden aangemerkt. Dan is er per definitie geen sprake van een substantiële parkeervraag.

De doelgroep voor dit specifieke project zijn starters op de (koop)woningmarkt. Gezien de inkomenssituatie van deze starters is niet te verwachten dat het autobezit groot zal zijn. De toekomstige kopers kiezen bewust voor het wonen in een buurt waar parkeren al decennialang een probleem is en zullen ook niet direct in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning, de wachttijd in dit gebied is 7 maanden.

Met het voorgaande is voldoende onderbouwd dat er geen sprake is van een significante extra parkeerclaim door het realiseren van dit project.

Naast de Parkeernota stelt de gemeentelijke Bouwverordening ook regels aan autoparkeren. Artikel 2.5.30 stelt dat 'indien een gebouw is gelegen in een zone die door de Gemeenteraad is aangewezen als goed bereikbaar per openbaar vervoer, mag – voor zover de omvang of de bestemming van het gebouw ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in – daartoe aanleiding geeft beperkte mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte moet in overeenstemming zijn met het voor de desbetreffende zone door Burgemeester en Wethouders vastgestelde parkeerbeleid'. Verondersteld mag worden dat deze 'B-locatie' (locatiebeleid Amsterdam 2008) zo'n zone is. Dat betekent dat parkeervoorzieningen in beperkte mate gerealiseerd mogen worden, er is dus niet bepaald dat in enige mate voorzien moet worden in parkeergelegenheid.

1

CROW kencijfers (kennisbank, kennismodule 'ruimte, mobiliteit, stedenbouw en verkeer, kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, kencijfers wonen werken en voorzieningen, hoofdgroep 3.3 'werken')

EXTRA TOELICHTING

Het stadsdeel West heeft haar parkeernota 2012-2020 vastgesteld waarin is opgenomen dat sprake kan zijn van goedkope woningen (sociale huur) of dure woningen (vrije sector). Ondanks dat de transformatie van het gebouw leidt tot goedkope woningen, vallen deze wel binnen de vrije sector. Hiervoor geldt een parkeernorm van 0,6 -0,9 parkeerplaats per woning, exclusief 0,2 parkeerplaats voor bezoekers per woning. Het beleid geeft aan dat bij transformatieprojecten, zoals onderhavig project, maatwerk wordt toegepast. De woningen hebben een oppervlakte van 33-45 m2.

Bij de woningen worden ook enkele kleinschalige ateliers/bedrijfsunits gerealiseerd om beroep of bedrijf aan huis mogelijk te maken maar deze kunnen eventueel ook worden verhuurd. De toegestane bedrijvigheid zal passend zijn binnen een woonomgeving en door de kleinschaligheid hiermee niet conflicteren.

De huidige parkeerbehoefte (van de huidige bestemming, indien ingevuld) bedraagt 4,75-7,39 parkeerplaatsen. De parkeernormen zijn als volgt weergegeven:

Parkeernormen stadsdeel West bij nieuwbouw (woningen)			
	Minimum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Maximum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Bezoekers per woning
Woning duur (koop en vrije sector)	0,6	0,9	0,2 per woning
Woning goedkoop (sociale huur)	0,4	0,6	0,2 per woning
Serviceflat / aanleunwoning	0,3	0,3	0,3 per woning
Kamer verhuur (studentenwoningen)	0	0,1	0,1 per woning

Bij dit transformatieproces kan worden uitgegaan van 0,6 parkeerplaats per woning, exclusief 0,2 parkeerplaatsen voor bezoekers per woning. Hierdoor ontstaat een parkeerbehoefte van 7,2 parkeerplaatsen voor de woningen en 2,4 parkeerplaatsen voor bezoekers. Bezoekers kunnen in de nabij gelegen parkeergarages parkeren.

Indien de ateliers/bedrijfsruimtes door derden worden gebruikt, hetgeen in beginsel niet de bedoeling is, dan zal maximaal een parkeerbehoefte ontstaan voor deze ruimtes van 3,1-6,2 parkeerplaatsen, waarbij bezoekers kunnen parkeren in de nabijgelegen parkeergarages. Overigens zal niet de situatie ontstaan dat het geheel van 343,2 m2 aan atelier/bedrijfsruimte door derden zal worden gebruikt.

Gezien de huidige parkeerbehoefte en de nieuwe parkeerbehoefte, kan deze parkeerbalans als passend binnen het beleid worden beoordeeld.

An aerial photograph of a dense urban area, likely a city center, showing a grid of streets and numerous buildings. A small blue dot is visible on one of the buildings in the lower-middle section of the image. The image is overlaid with a faint white grid.

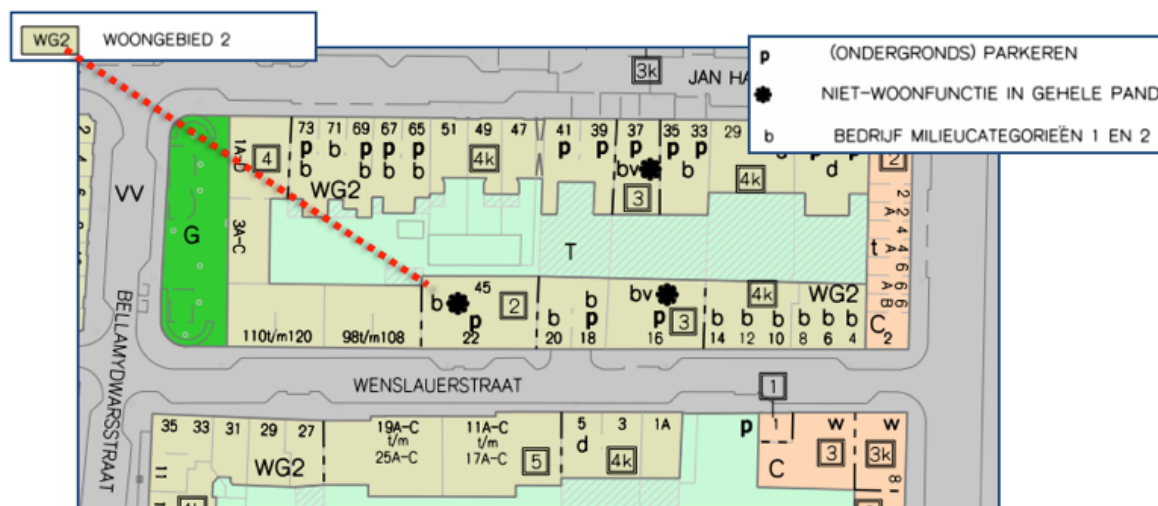
5

**Ruimtelijke onderbouwing
van het project**

Ruimtelijke onderbouwing van het project

5.1 Visie

Het perceel is gelegen binnen het bestemmingsplan “Oud West” dat op 4 oktober 2005 is vastgesteld. Binnen dit bestemmingsplan heeft het perceel de bestemming ‘Woongebied-2’ gekregen met de aanduiding dat ondergronds parkeren is toegestaan. Het pand is voorts aangeduid als niet-woonfunctie (voor het gehele pand) en met de milieu-categoriën 1 en 2. Doordat het pand wordt gesloopt en in vier bouwlagen wordt teruggebouwd, met op de verdiepingen appartementen, is dit in strijd met het bestemmingsplan. Het gebruik als atelier van de begane grond past wel binnen het bestemmingsplan.



Aan de hand van een beschrijving van de visie op de ruimtelijke en economische structuur van stadsdeel Oud-West wordt duidelijk welke mogelijkheden voor ontwikkelingen het bestemmingsplan biedt en welke doelstellingen worden nagestreefd.

Bij toetsing van bouwaanvragen zijn voor de welstandsaspecten is de Welstandnota “Oud-West gewaardeerd” van belang. Deze is onder andere gebaseerd op:

- Het Stadsbeeldplan Vondelparkstrook-Overtoom,
- Het Beeldkwaliteitsplan winkelstraten Oud-West
- De Cultuurhistorische verkenning Bellamybuurt en de Geactualiseerde Volumestudie Wenslauerstraat.

5.2 Ruimtelijke Visie voormalig stadsdeel Oud-West

Het stadsdeel Oud-West bestaat grotendeels uit 19e eeuwse bebouwing (onderdeel van de 19e eeuwsering). Het gebied ten zuiden van de Kinkerstraat (stadsvernieuwing uit de jaren ‘70 ‘80) en de oost- en westkant van het WG-terrein vormen hierop een uitzondering.

Oud-West is hoofdzakelijk oostwest verkaveld, m.u.v. het WG-terrein en de noord-oosthoek, ten oosten van de Bilderdijkgracht. Dit is een belangrijk kenmerk van de morfologische structuur van Oud-West, waarin de ontstaansgeschiedenis van het stadsdeel nog te herkennen is.

Het streven is gericht op het zoveel mogelijk behouden van de oorspronkelijke 19e eeuwse bebouwing. Nieuwe ontwikkelingen moeten zich binnen de bestaande bebouwingsstructuur voegen. Dit betekent dat nieuwbouw in hoogte en breedte moet aansluiten bij de afmetingen van de bestaande omringende bebouwing.

5.3 Bebouwing

§ 5.3a Beeldkwaliteit en beschermd stadsgezicht

Voor stadsdeel Oud-West is een welstandsnota opgesteld. In dit kader is het de bedoeling om mogelijke delen van Oud-West (Overtoom, Vondelparkstrook) aan te wijzen als beschermd stadsgezicht. In de Welstandsnota is voor heel Oud-West een waarderingskaart gemaakt. De Welstandnota en daaraan gekoppelde richtlijnen dienen als aanvulling op het bestemmingsplan en het behoud van belangrijke stedenbouwkundige karakteristieken. Bij actualisering van vigerende plannen wordt deze koppeling aanbevolen. In geval nieuwe ontwikkelingen gelden daarnaast de toetsingscriteria uit ‘Welstandbeleid negentiende-eeuws Ring’. De ordes dienen aantasting of sloop te voorkomen.

- Orde 1: Dit zijn de rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten.
- Orde 2: Dit zijn bouwwerken van voor 1940 die vanwege hun hoge architectonische kwaliteit, hun plaats in de stedenbouwkundige structuur en/of als toonaangevend element in de gevelwand een belangrijke bijdrage leveren aan het stadsbeeld.

Uitgangspunt is behoud. Ter bescherming van dergelijke bouwwerken is een aanlegvergunning opgenomen.

- Orde 3: Dit zijn karakteristieke bouwwerken van voor 1940 met architectonische en/of stedenbouwkundige meerwaarde. Uitgangspunt is het handhaven en herstellen van de oorspronkelijke elementen in vorm, maat, materiaal, detaillering, verhouding en kleur.

Veranderingen hierin zijn in geringe mate denkbaar als deze overeenstemmen met de oorspronkelijke karakteristiek. Ter bescherming van dergelijke karakteristieken is een aanlegvergunning opgenomen.

- Basisorde: Dit zijn bouwwerken met basiskwaliteit of bouwwerken die door ingrijpende wijzigingen hun architectonische meerwaarde hebben verloren. De oorspronkelijke architectonische karakteristiek vormt het uitgangspunt. Afwijking van de oorspronkelijke gevelelementen in vorm, maat, materiaal, detaillering, verhouding en kleur zijn denkbaar, als deze niet leiden tot een visuele verstoring van de architectuureenheid als geheel en van het straat-/gevelbeeld. Vervanging is in beginsel mogelijk.

§ 5.3b *Hoogte*

De gemiddelde hoogte van de 19e eeuwse bebouwing bedraagt 4 bouwlagen met kap. Voor de nieuwbouw aan de Wenslauerstraat is 4 bouwlagen het uitgangspunt. Dat betekent dat bebouwing die nu lager is bij herbouw mag worden opgetrokken tot de aangegeven hoogte.

Cultuurhistorische Verkenning van de Bellamybuurt:

In een deel van de Bellamybuurt bestaat de mogelijkheid om hoger te bouwen dan de bestaande situatie, wat gebaseerd is op de Cultuurhistorische Verkenning van de Bellamybuurt. Voor een deel van de Wenslauerstraat is dit uitgewerkt in de Geactualiseerde Volumestudie Wenslauerstraat. In deze nota's is een kader geschetst waarbinnen toekomstige ruimtelijke ingrepen zich kunnen ontwikkelen. De rode draad en tegelijkertijd het belangrijkste gegeven van deze verkenning is de specifieke buurtgeschiedenis die geleid heeft tot het huidige aanzien van de wijk. Handhaving en herstel op basis van stedenbouwkundige zonering, en architectonische ordening is hierbij het uitgangspunt.

Daarnaast is in de opgestelde Volumestudie Wenslauerstraat aangegeven dat bij herontwikkeling van deze straat meer diversiteit in hoogtes dient plaats te vinden en dat ook de hogere bouwlagen juist moeten worden gebruikt voor bewoning. Het pand Wenslauerstraat 22 valt weliswaar niet binnen deze studie, toch is deze studie richtinggevend voor de gehele Wenslauerstraat.

Volumestudie Wenslauerstraat

In de Volumestudie Wenslauerstraat wordt aangegeven dat hoogteaccenten kunnen worden gerealiseerd bij nieuwbouw, bijvoorbeeld op hoekpanden of op een zichtas. Daarbij kan de bouwhoogte met één bouwlaag worden verhoogd en met maximaal 1 hoogteaccent per 50 m1 straatwand.

Voor deze hoogtes geldt dat deze zijn opgenomen in het vigerende bestemmingsplan door middel van een vrijstellingsbevoegdheid. Hierdoor is het volume begrensd en kan binnen dit volume de plannen verder worden uitgewerkt.

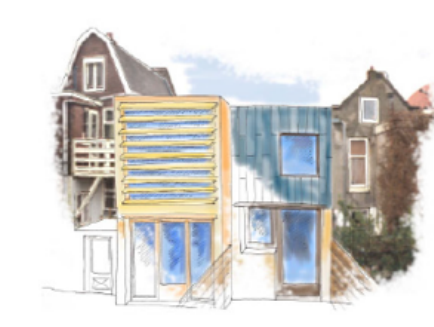
Als voorbeelden zijn de volgende afbeeldingen uit de volumestudie toegevoegd: Hieruit volgt dat stedenbouwkundig gezien het verhogen van de bouwmassa past binnen deze visie, ondanks dat deze visie niet direct voor onderhavig pand is opgesteld.



Ook worden voorbeelden genoemd voor het wijzigen van de bouwmassa aan de achterzijde van de panden aan de Wenslauerstraat. Onderhavige schetsen geven hiervoor een idee. Wat wordt bedoeld in de visie is om te komen tot een moderne en gedurfde bouwmassa, waarbij de oorspronkelijke bouwvorm wordt gerespecteerd.a



VOLUMESTUDIE ACHTERGEVEL
40a



VOLUMESTUDIE ACHTERGEVEL
50-52

5.4 Inrichting van het plan:

400m² bedrijfsruimten en 12 woningen

PROGRAMMA EN ONTSLUITING

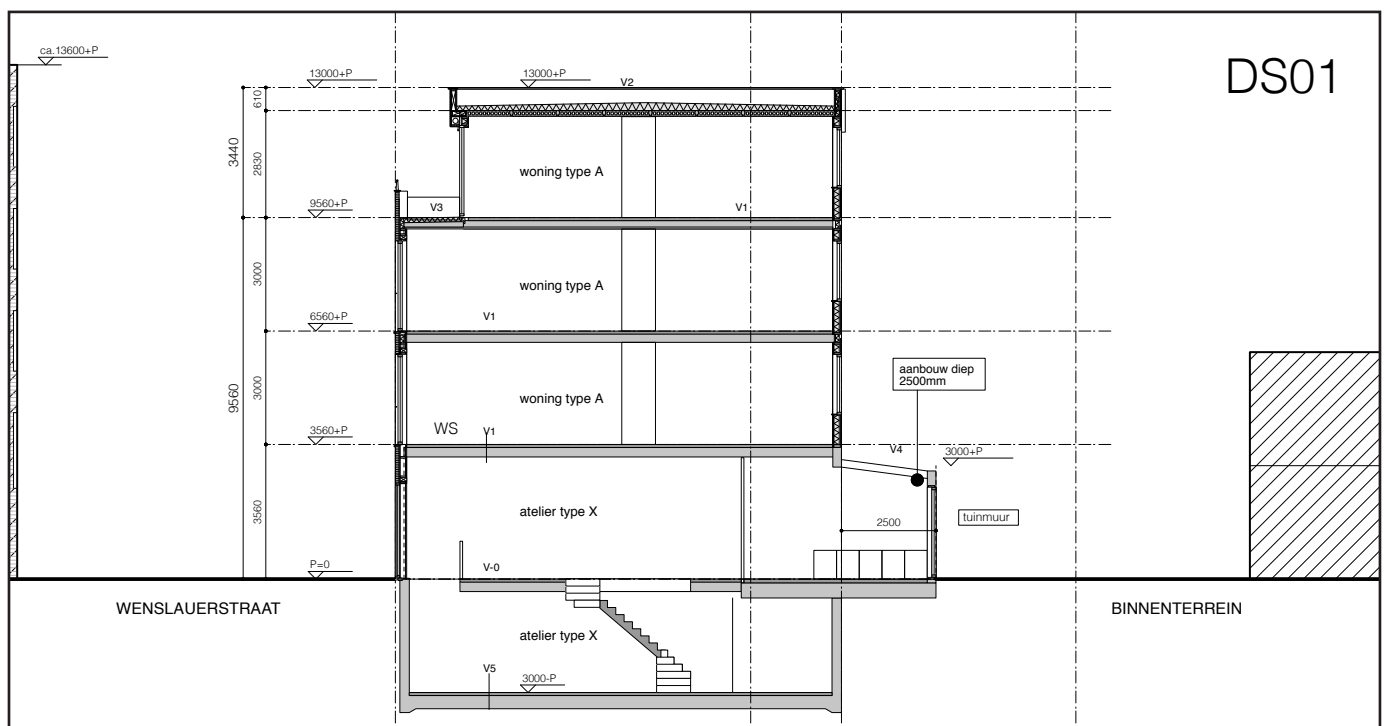
De woningen zijn gelegen op een plint met ca.400m² ateliers (bg en kelder) en de entree naar de woningen. De woningen worden ontsloten via een kleine galerij annex buitenruimte, gelegen aan de noordzijde, met daaraan 4 woningen per laag.

WONINGTYPEN

Op de verdiepingen zijn 12 starterswoningen voorzien van ca.30-45m² groot. De woningen hebben een Frans balkon aan de straatzijde en een gemeenschappelijke buitenruimte op de galerij. Er is gekozen voor kleine en betaalbare woningen omdat hier veel vraag naar is in Oud-West. De doelgroep is starters. De woningen op de eerste verdieping kunnen ook worden gekoppeld aan de bedrijfsruimten.

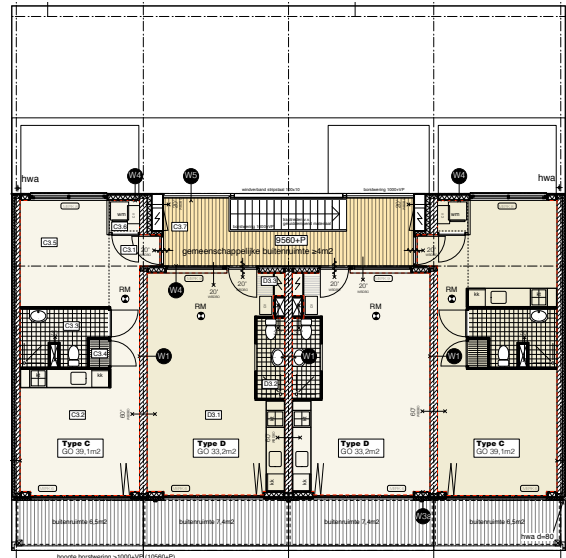
BERGINGEN EN BUITENRUIMTEN

Doordat de woningen klein zijn kan er op de begane grond worden volstaan met een gemeenschappelijke (fietsen-)berging. Op het achterterrein worden buitenruimten gemaakt ten behoeve van de ateliers op begane grond en in de kelder. Bergingen in de tuinen komen dus niet voor.



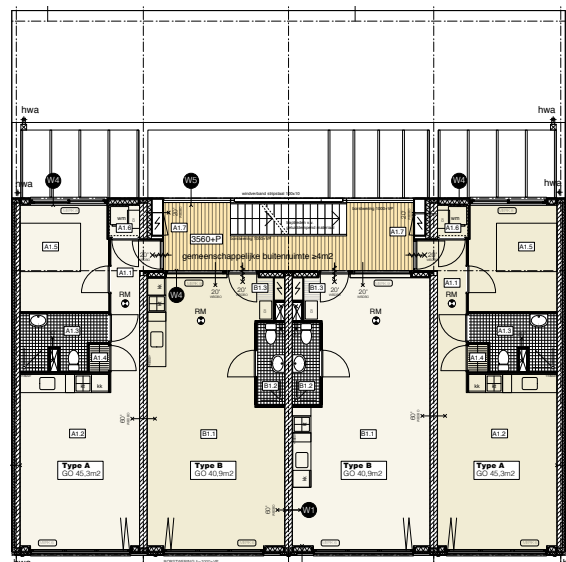
TOELICHTING 3e VERDIEPING

De derde verdieping bevat 4 kleine woningen en heeft een setback van 1.70m ten opzichte van de straat.



TOELICHTING 1e EN 2e VERDIEPING

Op de eerste en tweede verdieping worden elk 4 woningen gemaakt, die flexibel indeelbaar zijn.

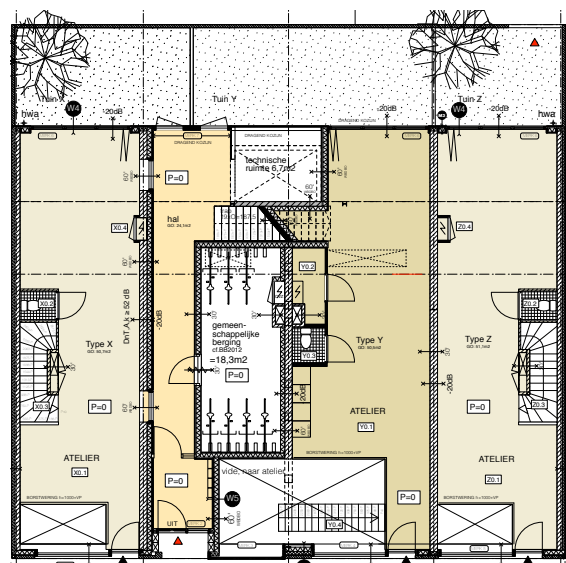


TOELICHTING BEGANE GROND

Op de begane grond zijn 3 bedrijfsruimten voorzien, naast een gemeenschappelijke berging, een fietsenstalling en drie kleine tuinen.

De hoofdentree van de woningen is gelegen aan de Wenslauerstraat. Een ruime gang leidt naar het trappenhuis aan de achterzijde.

Aan de Wenslauerstraat ontstaat zo op straatniveau een aantrekkelijk beeld met 4 entrees, goed passend bij het karakter van de buurt.



5.5 Ruimtelijke, stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing

Context

De Wenslauerstraat is een straat met een eigen karakter, dat gevormd wordt door een bonte verzameling aan gebouwen. Deze variëren in typologie, in stijl en in hoogte, min of meer zoals dat in een dorp gebruikelijk is. Een eind verderop heeft dit geleid tot de 'volumestudie Wenslauerstraat' en een aantal kleinschalige bouwprojecten.

Onze locatie zit meer aan de kant van de Ten Katemarkt. De gebouwen zijn hier wat hoger maar ook hier is het zo dat er sprake is van steeds een ander soort gebouw. De Ten Kate-school, de oude drukkerij maar ook de twee directe burenen van het pand op nummer 22 zijn erg verschillend van aard, afmeting en karakter.

Het ontwerp voor nummer 22 vatten we op als een nieuw karakter in de buurt. Het gebouw heeft een eigen karakteristiek en is geen 'makkelijke' kopie van een van de burenen.

Planbeschrijving

Het ontwerp volgt de klassieke opbouw van de voor Oud-West typische bebouwing met een onderbouw, een middendeel en een kap. In overleg met het stadsdeel is gekozen voor een bouwhoogte van 3 lagen plus een terugliggende laag (1.70m vanaf de straat). Op de begane grond en in de kelder is ruimte voor drie bedrijfsruimten. Daarboven zijn 3 lagen woningen voorzien.

Bouwvolume en set-back

Het bouwvolume is bepaald in nauw overleg met zowel stadsdeel West als de Dienst Bureau Monumenten & Archeologie. Er is zorgvuldig gekeken naar de stedenbouwkundige inpassing van het plan en gekozen voor een setback op de derde verdieping.

Uitwerking architectonisch concept

We kiezen er voor om zowel de schaal van het blok als geheel als de schaal van de woningen afleesbaar te maken. Het blok als geheel tekent zich duidelijk af ten opzichte van de burenen. Het blok is vervolgens in 4 'panden' verdeeld door de penanten tussen de woningen te verbijzonderen. Dit is verwant aan de opbouw van de woningen op nummers 4-12. Er is een duidelijke opdeling in plint, middendeel en opbouw. De onderlinge samenhang wordt gewaarborgd door deze in één materiaal uit te voeren (metselwerk).

Detaillering

In de detaillering wordt een eigenwijze combinatie gezocht van grote 'eigentijdse' gevelopeningen met subtiel 'ouderwets' metselwerk. Het heldere gevelraster wordt rijk gedetailleerd. De verticale penanten worden uitgevoerd in staand metselwerk waarin uitstekende c.q. terugliggende stenen zorgen voor reliëf en nuance. De horizontale gevelbanden worden uitgevoerd in metselwerk (halfsteens verband) met een verkenning op de woningscheidingen.

De kozijnen op de begane grond worden verbijzonderd ten opzichte van de kozijnen in de bovenbouw, zoals je dat vaker ziet in vroeg-20e eeuwse woningen. Ze worden uitgevoerd in blank gelakt oregon pine. Ook hier wordt reliëf gecreëerd door te werken met voor- en terugliggende kozijndelen. De hoofdentree ligt 85cm terug. Het bellentableau en de brievenbussen zijn uitgewerkt in twee groepen aan weerszijden van de hoofdingang en worden ook uitgevoerd in blank gelakt oregon pine. De grote ramen zijn iets opgetild ten opzichte van het maaiveld.

De kozijnen op de verdiepingen worden uitgevoerd als franse balkons: aluminium puien met een stalen hekwerk. De kozijnen kunnen geheel worden opengezet. Het hekwerk is een stalen frame met gaas ertussen gespannen. In de negges blijft het metselwerk zichtbaar. Onder- en bovendorpel worden uitgevoerd als fijne horizontale banden van 30mm hoog over de volle lengte van het gebouw.



BEZONNING

Door Zondag CS Architecten is een bezonningsstudie gemaakt. LPB Sight heeft deze beoordeeld aan de hand van de Nipo-richtlijn. Hieruit blijkt het volgende:

Conclusies

Uit het verrichte onderzoek naar de mogelijke bezonning van de achtergevels van de woningen aan de Jan Hanzenstraat blijkt dat ter plaatse van de meeste ramen in de achtergevel in de te beschouwen beoordelingsperiode wordt voldaan aan de gestelde richtlijn.

In vergelijking met de huidige situatie, waarin niet overal werd voldaan aan de richtlijn, blijkt dat er sprake is van een beperkte verslechtering van de situatie ter plaatse van een aantal gevelopeningen.

In het kader van de mogelijke hinder betekent dit echter niet dat de bezonnings situatie ter plaatse ontoelaatbaar verslechterd: gedurende het grootste deel van het jaar is voldoende bezonning aanwezig (in ca. 7 van de te beoordelen periode van 9 maanden wordt voldaan). In de nieuwe situatie is derhalve nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat; deze wordt vanwege de vermindering van bezonning niet onevenredig aangetast. Op basis van de resultaten kan dan ook worden geconcludeerd dat de bezonningssituatie met het bouwplan over het algemeen niet zodanig verslechterd dat dit in strijd zou zijn met een goede ruimtelijke ordening.

De extra schaduwwerking in onderhavige stedelijke omgeving wordt aanvaardbaar geacht. Verder dient hierbij in ogenschouw te worden genomen dat het onderzoek betrekking heeft op mogelijke bezonning, die ten gevolge van bewolking e.d. zeker in de winterperiode reeds aanzienlijk beperkt zal zijn.

An aerial photograph of a dense urban area, likely a city center, showing a grid of streets and numerous multi-story buildings. A small blue dot is marked on a street in the middle-left portion of the image. The buildings have various roof colors, including red, grey, and brown. There are some green spaces and trees interspersed among the buildings.

6

Randvoorwaarden milieu

6 Randvoorwaarden milieu

6.1 Bodem

In de „Wet bodembescherming“ zijn bepalingen opgenomen ter behoud en verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Wanneer (graaf-) werkzaamheden worden uitgevoerd is een (verkenkend) bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of het nodig is om eventuele vervuilde grond te saneren. In oktober 2014 is door APS-Milieu BV (projectnummer 15753) een onderzoek uitgevoerd naar de bodemgesteldheid van het terrein. Hieruit blijkt dat een ernstige verontreiniging met PAK en zware metalen in de bovengrond aanwezig is maar deze verontreiniging geen onaanvaardbaar risico voor het gebruik als wonen. Wel dient, indien grond wordt afgevoerd, een BUS-melding te worden gedaan bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Indien geen grond wordt afgevoerd, dient een melding in het kader van de WBB te worden ingediend bij dezelfde Omgevingsdienst, op basis waarvan een omgevingsvergunning kan worden afgegeven, voor wat betreft het onderdeel bodem.

Asbest

Door Adviesbureau Balenco is op 31 maart 2015 een asbestonderzoek uitgevoerd (projectnummer 5IE-060614-410556). Het dak is nog niet onderzocht en dit zal voor aanvang van de sloopwerkzaamheden nog gebeuren. Uit het onderzoek blijkt dat wel enige asbest aanwezig is maar dit eenvoudig te verwijderen is. Dit zal gebeuren door een gecertificeerd bureau.

Conclusie Bodem en Asbest

Er zijn geen belemmeringen voor het gebruik als wonen met tuin op het gebied van bodem en asbest. Wel dient voor aanvang van de sloopwerkzaamheden het dak nog te worden onderzocht. Het asbest zal worden verwijderd door een gecertificeerd bureau.

6.2 Geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï opgenomen. Wanneer er een nieuwe geluidsgevoelige bestemming wordt gerealiseerd op een locatie waar momenteel geen geluidsgevoelige functie aanwezig is en deze locatie binnen de geluidszones van industrie, rail- of wegverkeer valt moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Onder meer woningen, scholen en ziekenhuizen worden als een geluidsgevoelige bestemming aangemerkt.

In de Wet geluidhinder wordt onderscheid gemaakt in een "voorkeursgrenswaarde" (48 dB) en een "maximum ontheffingswaarde" (63 dB). Wanneer het geluidsniveau ter plaatse van een geluidsgevoelige functie niet voldoet aan de voorkeursgrenswaarde, kan via een wettelijk geregelde procedure ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd, zolang het geluidsniveau niet hoger is dan de maximum ontheffingswaarde.

Het betreffende gebouw is gelegen aan de Wenslauerstraat 22 waar een maximale snelheid is toegestaan van 30 km/uur. Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek van Groenewold Milieu en Natuur, blijkt dat alle gevels voldoen aan de voorkeurswaarde uit de Wet Geluidhinder (die formeel niet van toepassing is), behoudens de zuidgevels, die maximaal 49dB geluidbelasting hebben, waarmee de voorkeurswaarde met 1 dB wordt overschreden, hetgeen niet ongebruikelijk is binnen het stedelijke gebied van Amsterdam. Omdat sprake is van een zeer beperkte overschrijding van de voorkeurswaarde en de Wet geluidhinder niet van toepassing is, kan worden geconcludeerd dat hogere grenswaarden niet te hoeven te worden verleend maar het pand voldoet aan een goed leef- en woonklimaat en aan een goede ruimtelijke ordening.

6.3 Waterparagraaf

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

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). Waternet is de waterbeheerder van het voorliggende plangebied. Het voorliggende plan heeft geen negatieve invloed op de waterhuishoudkundige situatie, het betreft slechts een functiewijziging en een kleine uitbreiding binnen een bestaand gebied.

6.4 Luchtkwaliteit

In Wet milieubeheer worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide (NO₂) wordt in Nederland met name in de directe omgeving van drukke (snel)wegen overschreden. De norm voor fijn stof (PM₁₀) wordt eveneens op diverse locaties overschreden. In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een uitgebreide procedure van de Wabo, de gevolgen voor de luchtkwaliteit moeten worden onderzocht.

De gevolgen hangen direct samen met de eventuele verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit „niet in betekende mate” aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur „Niet in betekende mate” (Besluit NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. „Niet in betekende mate” is sinds de inwerkingtreding van het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀.

Het geldende bestemmingsplan staat reeds toe dat het gehele gebouw gebruikt wordt ten behoeve van een bedrijf.

Het vloeroppervlak wordt door het voorliggende plan vergroot. Omdat sprake is van huisvesting binnen de stad wordt meestal met het openbaar vervoer of de fiets/scooter gereisd en is er geen toename van verkeersbewegingen te verwachten. Het aantal appartementen blijft echter geheel binnen de normen van het Besluit Luchtkwaliteit. De omgevingsvergunning zal dus niet leiden tot een toename van luchtverontreiniging.

Door dit project verandert de verkeersgeneratie praktisch niet. Voor de onderbouwing hiervan is gebruik gemaakt van de CROW kencijfers voor verkeersgeneratie.

In de oude situatie ligt is de verkeersgeneratie - uitgaande van bedrijfsverzamelgebouw van 528 m², zeer sterk stedelijk, centrum - in de bandbreedte van 16,8 tot 25,9 verkeersbewegingen per weekdag (3,2 tot 4,9 per 100 m²).

Voor 12 woningen (koop, etage, goedkoop, zeer sterk stedelijk, centrum, 1,2 – 2,0 verkeersbewegingen per woning) zijn er tussen 14,4 en 24 verkeersbewegingen per weekdag. Voor de bedrijfsruimte op de BG (152,4 m2 excl kelder/ 343,2 m2 inclusief kelder) zijn er tussen 4,8 en 7,5 / 11,0 en 16,8 verkeersbewegingen per dag. In totaal zijn er tussen 19,2 en 31,5 / 25,4 en 40,8 verkeersbewegingen per weekdag.

De nieuwe situatie genereert zonder kelder 2,4 tot 5,6/met kelder 8.6 tot 14,9 extra verkeersbewegingen.

Hoewel er een toename van verkeersbewegingen verwacht wordt, valt dit project onder de Regeling NIBM. In deze regeling is aangegeven in welke gevallen een nieuwe woningbouwlocatie in ieder geval NIBM is: NIBM-grens woningbouwlocaties 3% criterium ≤ 1.500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg ≤ 3.000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling (voorschrift 3A.2).

In dit geval worden slechts 12 woningen toegevoegd, dit project is dus 'NIBM' en er is wat betreft de invloed op de luchtkwaliteit geen beletsel het project uit te voeren.

Ook met gebruik van de NIBM tool van Infomil is vast te stellen dat de bijdrage van 15 extra verkeersbewegingen 'niet in betekende mate' is. Er is dus geen nader onderzoek nodig en er is wat betreft de luchtkwaliteit geen beletsel voor dit plan.

Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	15
	Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,01
	PM ₁₀ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,00
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

7 Externe veiligheid

7.1 Inrichtingen

Het bestemmingsplan moet op basis van het BEVI (Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen) en circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen worden getoetst aan de externe veiligheidsaspecten zijnde het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In of in de nabijheid van het plangebied zijn geen inrichtingen die onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen vallen.

7.2 Transport

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water en het spoor is de “Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen” kader. In de circulaire is voor het plaatsgebonden risico de grenswaarde bepaald op 10⁻⁶. Voor groepsrisico is bepaald dat binnen een zone van 200 meter rond de route beperkingen ten aanzien van functies kunnen optreden. Het plangebied valt niet binnen een zone van een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Nader onderzoek naar externe veiligheid is daarom niet nodig.

7.3 Buisleidingen

In het kader van het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen dient te worden beoordeeld of het perceel in een invloedssfeer daarvan is gelegen. Dit is niet het geval waardoor het plan niet in strijd is met de regelgeving op het gebied van externe veiligheid.

8 Archeologie en cultuurhistorie

Met de Wet op Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) is het verplicht voor alle (op)nieuw vast te stellen bestemmingsplannen om het archeologisch belang een volwaardige plaats toe te kennen. Deze plicht geldt uiteraard niet voor een ruimtelijke onderbouwing omdat hiermee de bestemming niet wordt gewijzigd. Wel dient te worden beoordeeld of het plan in strijd is met het archeologische beleid.

Door de provincie Noord-Holland is de Cultuurhistorische Waardenkaart opgesteld. De Cultuurhistorische Waardenkaart geeft een overzicht van de (inter)nationale, regionale en lokale cultuurhistorische waarden. De kaart dient als basis bij de toetsing van gemeentelijke plannen op het gebied van cultuurhistorie. Het plangebied is getoetst op aanwezigheid van (Rijks)monumenten, bouwkundig waardevolle elementen, historisch geografisch en archeologisch waardevolle elementen. Het plangebied ligt niet in een gebied van zeer grote historische waarde. Het plangebied ligt ook niet in een gebied met archeologische of historisch geografische waarden. Doordat echter de grond wordt geroerd is archeologisch onderzoek nodig. Het pand is niet aangewezen als monument zodat een monumentenvergunning ook niet nodig is.

9 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening kent het B en W een belanghebbende op diens verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe, voor zover blijkt dat een belanghebbende ten gevolge van onder andere de bepalingen van een ruimtelijk besluit schade lijdt of zal lijden en de schade redelijkerwijs niet of niet geheel te laste van de belanghebbende behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd. Een verzoek tot schadevergoeding kan worden ingediend binnen vijf jaar nadat de desbetreffende bepaling van het ruimtelijk besluit onherroepelijk is geworden. Hierbij geldt een eigen risico van 2% voor degene die planschade lijdt.

De onderhavige verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan is een ruimtelijk besluit dat aanleiding kan geven tot het toekennen van een schadevergoeding, indien uit de planologische vergelijking tussen ruimtelijke gevolgen van het geldende bestemmingsplan en de omgevingsvergunning zou blijken dat sprake is van een planologische verslechtering die leidt tot schade die voor vergoeding in aanmerking komt.

Omdat de vergoeding van planschade op voorhand niet kan worden uitgesloten zal de gemeente met de aanvrager een planschadeovereenkomst afsluiten, waarbij de aanvrager zich verbindt de eventuele planschade voor zijn rekening te nemen.

10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het plan is reeds besproken met de verschillende diensten van de gemeente Amsterdam. Het voornemen van de gemeente Amsterdam om medewerking te verlenen aan de afwijkingsprocedure zal gedurende zes weken ter inzage worden gelegd.

Omdat de vergoeding van planschade op voorhand niet kan worden uitgesloten zal de gemeente met de aanvrager een planschadeovereenkomst afsluiten, waarbij de aanvrager zich verbindt de eventuele planschade voor zijn rekening te nemen.

Overleg artikel 3.1.1 Bro

Overleg in het kader van 3.1.1. Bro is beperkt nodig: Er is vooroverleg gevoerd met de overige diensten in Amsterdam. Overleg met overige overlegpartners is niet nodig omdat het plan past binnen de kaders van deze diverse overlegpartners. Er is verder geen provinciaal belang of rijksbelang aanwezig.

Buurtparticipatie

Het plan zal worden gepresenteerd aan de buurt middels een schrijven, waarin het plan wordt uitgelegd met waarom dit plan op deze wijze wordt uitgevoerd.

11 Conclusie

Bovenstaande betekent dat het gevraagde volume past binnen de stedenbouwkundige en ruimtelijke randvoorwaarden voor het gebied. Het is aanvaardbaar een procedure ex artikel 2.12 lid c te starten.

Bijlagen

- A** Vragen over bestemmingsplan
- B** Foto's omgeving
- C** Bezonningsstudie

Bijlage A

Uitgangspunten bestemmingsplan

TOELICHTING

Op dit moment is het “Bestemmingsplan Oud-West” van toepassing. Voor de locatie Wenslauerstraat 22 geldt op dit moment:

- “Bedrijf Milieucategorie 1 en 2”;
- niet-woonfunctie in gehele pand;
- 2 lagen
- parkeren is mogelijk

Wij willen graag deze bestemming omzetten in een woonbestemming. In onderstaande wordt aangegeven welke stappen er genomen worden om een bouwplan mogelijk te maken.

Stap 1 Bedrijfsruimte en woonruimte

Om aan het initiatief medewerking te kunnen verlenen is het nodig om de bedrijfsbestemming te wijzigen in een gemengde bestemming, waarin ook een woonfunctie is toegestaan. Onderhavig verzoek dient ook om medewerking te vragen voor deze wijziging van functies.

Stap 2 Bouwhoogte

Op dit moment is er een bouwhoogte van 2 lagen omschreven. In overleg met de stedenbouwkundige van het stadsdeel is een mogelijke bouwvelop omschreven van ‘drie lagen plus een extra laag met setback’.

Stap 3 Bestemming Tuinen en erven

De gronden met bestemming ‘Tuinen en erven’ zullen in principe niet worden bebouwd. Wel wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op de begane grond een aanbouw te maken van maximaal 2,50m diep. Deze blijft echter ondergeschikt aan het hoofdgebouw.

Bestemmingsplan

BESTAANDE SITUATIE

Van toepassing zijnde bestemmingsplan:
"Bestemmingsplan Oud-West"

Van toepassing zijnde bestemmingen:

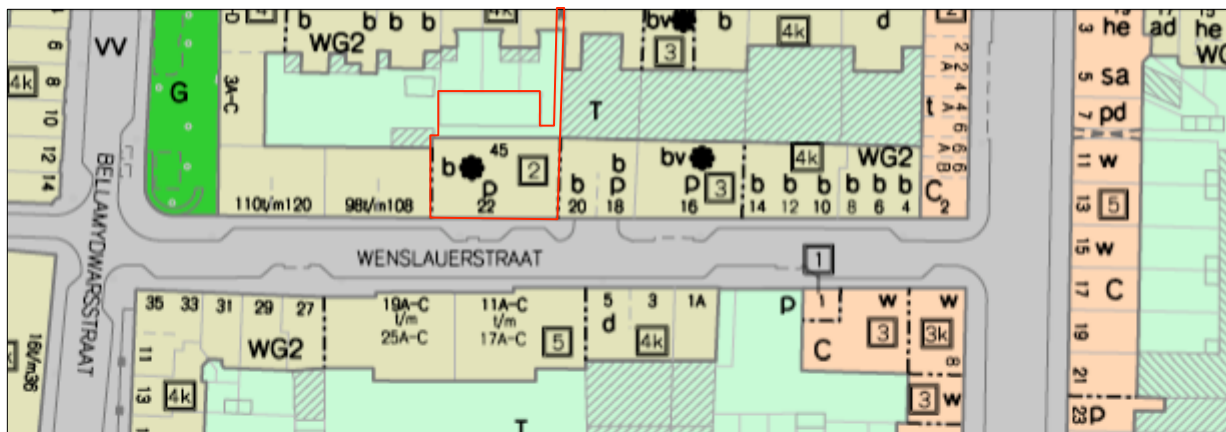
WG2 = woongebied 2

T = Tuinen en erven

p = (ondergronds) parkeren

b = bedrijf milieucategorie 1 en 2

* = niet-woonfunctie in gehele pand



BESTAANDE SITUATIE

BESTEMMINGEN	AANDUIDINGEN	hd	HORECA DRANK
C CENTRUMDOELENDEN	— BESTEMMINGSGRENS/FUNCTIEGRENS	he	HORECA ETEN
GO GEMEENSCHAPPELIJKE DOELENDEN	- - - HOOGTESCHEIDINGSGRENS	hw	HORECA SLAGEN
WG1 WOONGEBIED 1	—>—>—> ONDERDOORGANG	hs	HORECA WINKELGEBOUWEN
WG2 WOONGEBIED 2	1 BOUWLAGEN IN AANTAL BOUWLAGEN	hd	(ONDERGROND) PARKEREN
M MAATSCHAPPELIJKE DOELENDEN	2 BOUWLAGEN IN AANTAL BOUWLAGEN MET KAP	pb	PROSTITUTIEBEDRUF
T TUINEN EN ERVEN	3 NIET-WOONFUNCTIE IN GEHEEL PAND	pd	SUPERMARKET
G GROEN EN RECREATIEVE DOELENDEN	4 KIOSKEN EN TUINBOUWEN	st	SPEELAUTOMATENHAL
SR SPORT EN RECREATIE	5 BEWUONING OP NUTSEN EN ERVEN	to	TELEFONAUTOMATENRICHTING
WA WATER	wd 6 WOONBOTEN + AANTAL	w	WONEN
VR VERKEERS- EN VERBLIJFSDOELENDEN	ad ADMINISTRatieve DIENSTVERLENING	wk	MILIEUBELASTENDE INRICHTING
V VERKEERSDOELENDEN	b BEDRIJF MILIEUCATEGOREN 1 EN 2		
	bv BEDRIJF/VERKAMELGEBOUW MIL. 1 EN 2		
	d DETALHANDEL		



Bestaande bebouwing Wenslauerstraat 22.

Bijlage B

Foto's omgeving

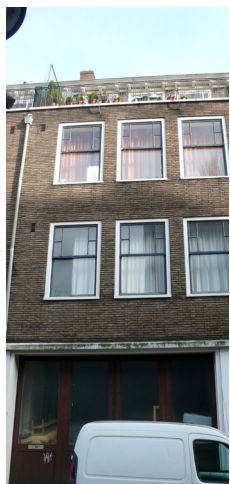
TOELICHTING

De Wenslauerstraat is een straat met veel verschillende soorten bebouwing. De bebouwingshoogte varieert van 2-5 lagen. De foto's laten zien dat de aanpalende bebouwing – de directe burenen, de overburenen, de gebouwen aan het plein en ook nieuwbouwinitiatieven– een natuurlijke bouwhoogte hebben van 4 lagen plus een kap. De bebouwing in de omgeving is van wisselende kwaliteit.

Op de hoek Wenslauerstraat-Ten Catestraat is een nieuwbouwplan ontwikkeld ('t Bellamyhuys') waarin ook een bestaande bedrijfsgebouw van 2 lagen wordt vervangen door 4 lagen met een kap. Dit plan is in aanbouw.



Wenslauerstraat 14



Wenslauerstraat 12



Wenslauerstraat 8-10



Wenslauerstraat 4-6



Wenslauerstraat 2*



Bebouwing pleinwand



Wenslauerstraat in oostelijke richting



Directe burens



Directe burens



Wenslauerstraat in westelijke richting



Bouwplan, hoek Ten Catestraat-Wenslauerstraat



Overburen



Overburen



Wenslauerstraat 20



Wenslauerstraat 18



Wenslauerstraat 16



Bijlage C

Bezonning

Door Zondag CS Architecten is een bezonningsstudie gemaakt waarvan hier een paar afbeeldingen worden getoond. LPB Sight heeft vervolgens het onderliggende 3D-model beoordeeld aan de hand van de Nipo-richtlijn.

In het kader van deze ruimtelijke onderbouwing wordt –om verwarring te voorkomen– verder verwezen naar de rapportage van LBP Sight. Deze wordt als apart document aangeleverd.