R01

Ruimtelijke onderbouwing

Filips van Almondestraat 15 / Lodewijk Boisotstraat 12A, herontwikkeling KPN centrale



Versie: Definitief
Datum: 24 maart 2021

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Amstelplein 1 (3e etage)
1096 HA Amsterdam
telefoon 020 [redacted]
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
1.1. Aanleiding 3
1.2. Locatie 3
2. Het project 5
2.1. Ontstaansgeschiedenis 5
2.2. Huidige situatie 8
2.3. Nieuwe situatie 12
3. Planologisch kader 16
3.1. Geldend bestemmingsplan 16
3.2. Afwijkingen 17
4. Beleidskader 18
4.1. Rijksbeleid 18
4.2. Provinciaal beleid 18
4.3. Regionaal beleid 20
4.4. Gemeentelijk beleid 22
5. Omgevingaspecten 28
5.1. Verkeer en parkeren 28
5.2. Luchtkwaliteit 29
5.3. Geluid 30
5.4. Externe veiligheid 31
5.5. Bodem 32
5.6. Water 32
5.7. Archeologie en cultuurhistorie 33
5.8. Luchthavenindelingbesluit 35
5.9. Ecologie 36
5.10. Behoefte 37
5.11. Milieu effect rapportage 38
6. Uitvoerbaarheid 39
6.1. Economische uitvoerbaarheid 39
6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid 39
7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie 46

7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen 46

7.2. Conclusie 48

Bijlagen:

I. Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder;
II. Beoordeling geluidproductie;
III. Verkennend bodemonderzoek;
IV. Quick scan ecologie.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Het project heeft betrekking op de transformatie van een KPN centrale naar wonen. Het gebouw van de KPN centrale is een gemeentelijk monument uit 1928 en gelegen op het binnenterrein van het bouwblok Filips van Almondestraat-Witte de Withstraat-Lodewijk Boisotstraat-Admiralengracht. De ruimte die nodig is ten behoeve van de KPN centrale is inmiddels beduidend kleiner dan ten tijde van de ingebruikname van de KPN centrale. Derhalve zullen de resterende activiteiten die hier nog plaatsvinden worden verplaatst naar een ruimte naast de hoofdingang aan de Filip van Almondestraat. Het huidige gebouw van KPN centrale zal worden ontmanteld en leeg komen te staan. Gezien de grote vraag naar woningen en de wens om de vraag naar woningen vooral in stedelijk gebied op te lossen is het gebouw geschikt voor een functiewijziging naar wonen. Door de nieuwe invulling krijgt het als gemeentelijk monument aangewezen gebouw bovendien een nieuwe invulling waardoor behoud van het gebouw verzekerd is.

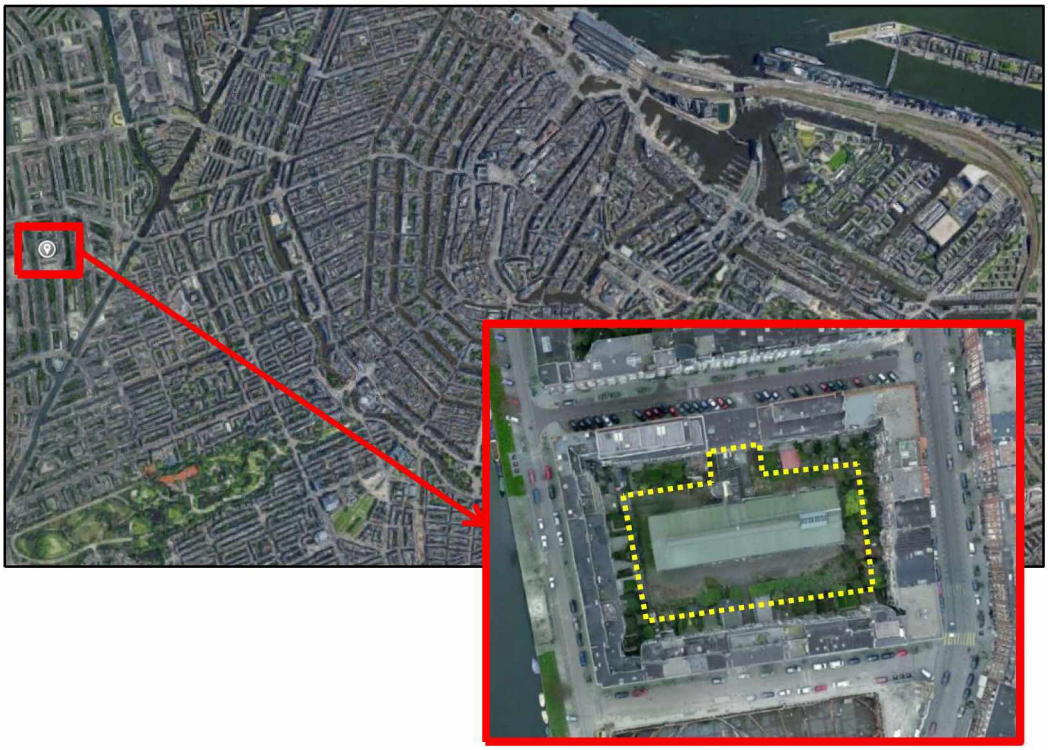
Het geldende bestemmingsplan 'De Baarsjes' maakt de beoogde functiewijziging niet mogelijk omdat het gebruik als wonen niet is toegestaan ter plaatse van de projectlocatie. Voor de projectlocatie is daarom op 9 september 2020 namens eigenaar [redacted] een omgevingsvergunning aangevraagd. De aanvraag heeft betrekking op een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 onder a en c van de Wabo (activiteit 'bouwen' en 'strijdig gebruik bestemmingsplan').

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning voor het afwijkend gebruik ter plaatse van de projectlocatie.

1.2. Locatie

De projectlocatie bevindt zich in de Chassébuurt in De Baarsjes, in het westelijke gedeelte van Amsterdam. Het gebouw op de projectlocatie is gelegen op het omsloten binnenterrein van het bouwblok Filips van Almondestraat-Witte de Withstraat-Lodewijk Boisotstraat-Admiralengracht. Het gebouw en het binnenterrein zijn vanaf de openbare weg niet zichtbaar maar wel te bereiken via een entree aan de Filips van Almondestraat.

In de navolgende afbeelding is de ligging en indicatieve begrenzing van de projectlocatie weergegeven.



Afbeelding: Ligging en indicatieve begrenzing van de projectlocatie (bron: https://www.google.nl/maps/)

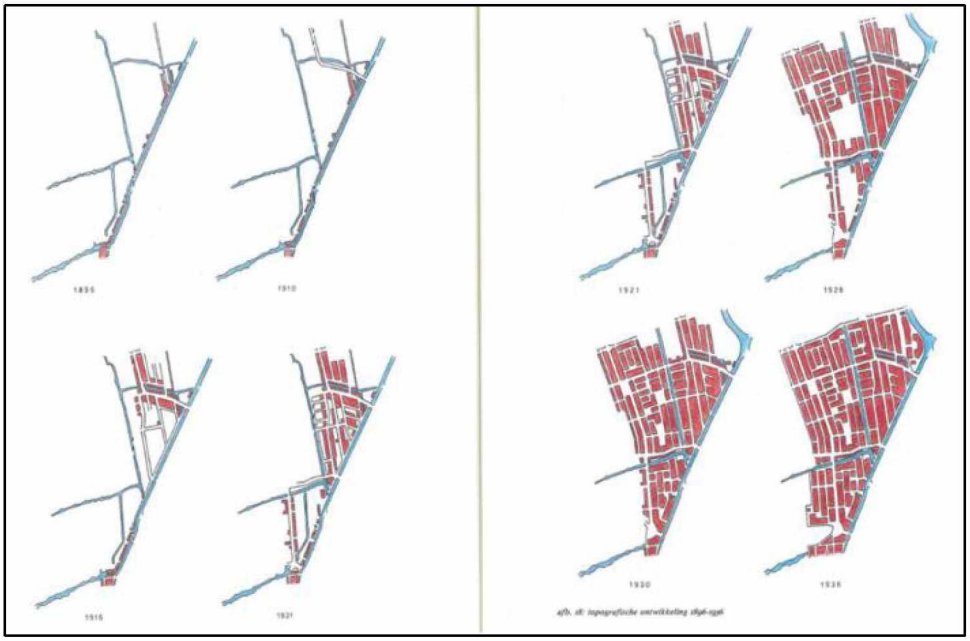
2. Het project

2.1. Ontstaansgeschiedenis

2.1.1. De Baarsjes

De projectlocatie maakt onderdeel uit van De Baarsjes. Dit gebied heeft zich vanaf eind 19de eeuw ontwikkeld op het voormalige grondgebied van de gemeente Sloten. Het gebied had tot die tijd een voornamelijk agrarische functie met een bijpassend verkavelingspatroon met landbouwgronden en talrijke verbindingssloten. De productie in het gebied was voor een belangrijk deel op Amsterdam gericht. Hoewel de huidige bebouwing in De Baarsjes voor het grootste deel dateert van de periode 20-40, is in de opzet nog heel goed de agrarische verkaveling te herkennen van voor de aanleg van de wijken.

Vanaf het einde van de 19de eeuw rukt de stad op. Met de annexatie van buurgemeenten in 1896 werd Sloten plotseling een randgemeente van Amsterdam, en potentieel interessant uitbreidingsgebied voor de stad. Na eerste woningbouw door projectontwikkelaars wordt door de gemeente Sloten een eerste uitbreidingsplan gemaakt. Een reeks uitbreidingsplannen volgt in de loop van de 20ste eeuw, en neemt met de annexatie van Sloten door de gemeente Amsterdam in 1921 een enorme vaart. De uitbreiding van de woonwijken loopt tot in de jaren vijftig van de 20ste eeuw waarna de Baarsjes is voltooid. Op enkele transformaties na heeft het gebied nog altijd zijn oorspronkelijke karakter.



Afbeelding: topografische ontwikkeling De Baarsjes 1896-1936 (bron: Amsterdam Ring 20-40)

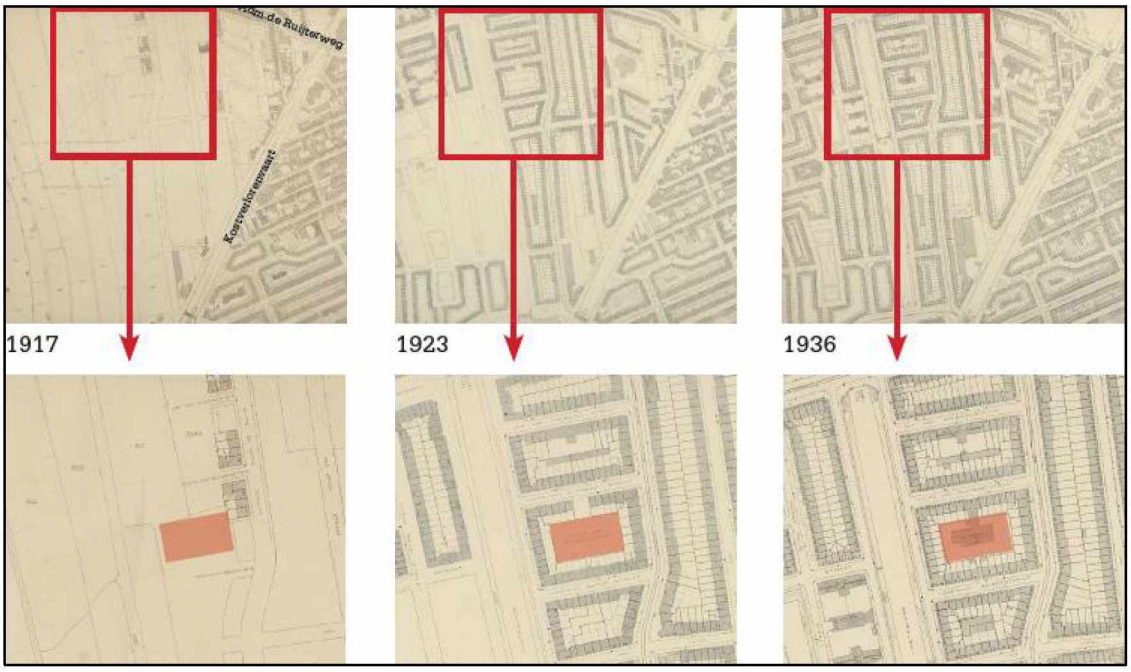
In de stedenbouwkundige opzet van de Baarsjes zijn de opeenvolgende perioden waarin de wijk is bebouwd gemakkelijk te herkennen:

- Bebouwing voor 1919 (19de eeuwse Ring): het gaat hierbij om de organisch gegroeide pre-stedelijke bebouwing van vóór 1919. Met name het Slatuinenpad herinnert aan het voormalige buurschap Baarsdorp van de gemeente Sloten terwijl het door particuliere bouwondernemingen zonder stedenbouwkundig plan gerealiseerde begin van de Admiraal de Ruijterweg, een stuk Witte de Withstraat en de M.H. Trompstraat het nooit afgemaakte begin van ambitieuze plannen van de gemeente Sloten vormen voor een voorstad met middenstandswoningen aan de westkant van Amsterdam.
- Uitbreidingsplan Sloten 1909/1916: deze bebouwing is tot stand gekomen binnen het uitbreidingsplan opgesteld door de Gemeente Sloten. Woningen voor forenzen werden aan het begin van de Hoofdweg gebouwd, de Chassébuurt en oostelijke deel van de Postjesbuurt erna. Deze twee buurten zijn gebouwd onder het strenge regime van de architectonische adviescommissie, die zelf behoorden tot de Amsterdamse School.
- Plan West 1922: het betreft bebouwing van 6.000 arbeiderswoningen volgens het Plan West, gekenmerkt door een sterke samenhang tussen stedenbouw - lange en gesloten straatwanden – en architectuur van prominente architecten van de Amsterdamse School. Het gaat om het gebied tussen de Jan van Galenstraat, de Admiralengracht, de Postjesweg en de Orteliuskade.
- Eerste vingeroefeningen van het Algemeen Uitbreidingplan Amsterdam (AUP): in het gebied oostelijk van de Admiraal de Ruijterweg (Uitbreidingsplan Landlust) en rond het Surinameplein (Uitbreidingsplan Surinameplein) zijn begin jaren dertig de eerste uitgewerkte deelplannen van het Algemeen Uitbreidingsplan

De architectonische vormgeving is op te delen in (laat) 19de eeuwse bebouwing, de Gordel 20-40 (Amsterdamse School) en bebouwing volgens de principes van het Nieuwe Bouwen.

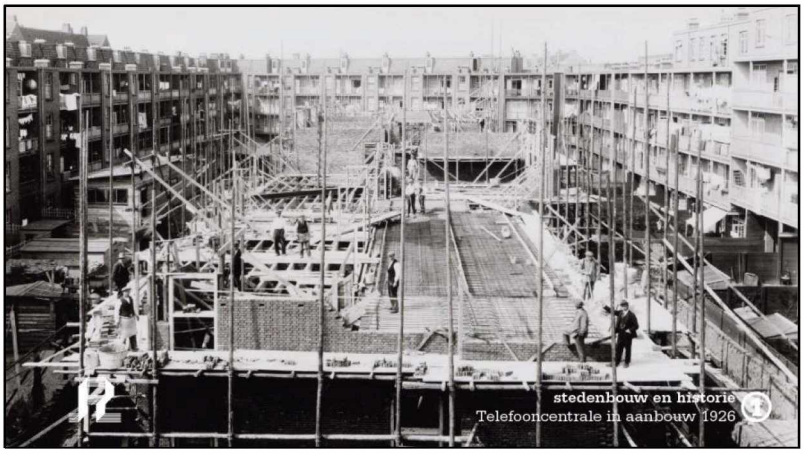
2.1.2. Projectlocatie

De projectlocatie is gelegen in de Chassébuurt en behoort tot de Gordel 20-40 (Amsterdamse School). Deze bebouwing is in jaren '20-'40 van de vorige eeuw rondom de toenmalige rand van de stad gebouwd. Kenmerkend voor de Gordel 20-40 is de samenhang tussen architectuur en stedenbouw waarbij de architectonische invulling sterk is gerelateerd aan het stedenbouwkundig ontwerp. Enkele kenmerken zijn het toepassen van geaccentueerde hoekbebouwing bij gesloten bouwblokken en het esthetisch centraal stellen van de gevelwand en het bouwblok ten opzichte van de woningen.

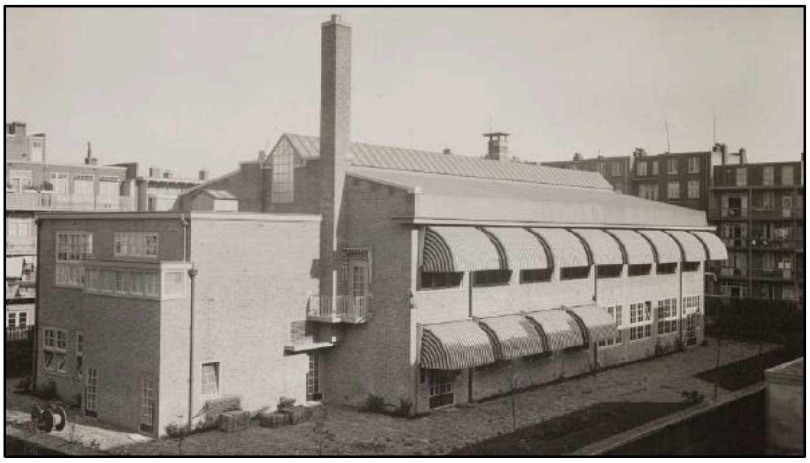


Afbeelding: de projectlocatie en omgeving in 1917, 1923 en 1936 (bron: studie Telefooncentrale Rijnboutt)

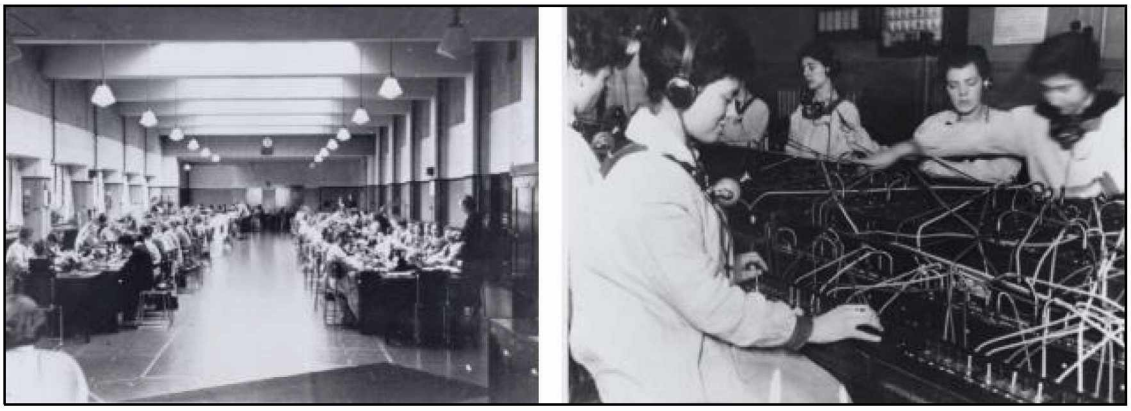
De projectlocatie bevindt zich op het binnenterrein van het gesloten bouwblok Filips van Almondestraat-Witte de Withstraat-Lodewijk Boisotstraat-Admiralengracht. De bebouwing rondom de projectlocatie is gebouwd in de periode 1914 tot 1926. Pas daarna, in 1926, werd gestart met de bouw van de bebouwing op de projectlocatie. De bebouwing op de projectlocatie is als telefooncentrale West gebouwd naar een ontwerp van architect Albert Boeken. Door de gemeente werden verspreid over de stad telefooncentrales gebouwd voor de Gemeentelijke Telefoondienst. De telefooncentrale op de projectlocatie werd in 1930 in gebruik genomen. Met de ingebruikname van de telefooncentrale werd het bouwblok Filips van Almondestraat-Witte de Withstraat-Lodewijk Boisotstraat-Admiralengracht afgerond.



Afbeelding: de aanbouw van de telefooncentrale op het binnenterrein in 1926 (bron: studie Telefooncentrale Rijnboutt)



Afbeelding: de telefooncentrale na oplevering (bron: studie Telefooncentrale Rijnboutt)



Afbeelding: de telefooncentrale in gebruik (bron: studie Telefooncentrale Rijnboutt)

De telefooncentrale is in de loop der jaren enkele malen verbouwd waarbij onder meer het gebouw op de beide koppen met enkele meters is uitgebreid, de lichtstraat is dichtgemaakt en er diverse gebouwinstallaties zijn aangebracht. Op 18 februari 2014 is de bebouwing aangewezen als gemeentelijk monument.

2.2. Huidige situatie

De bebouwing op de projectlocatie bestaat uit een hoofdgebouw, welke via een aanbouw is verbonden met de aangrenzende bebouwing aan de Filips van Almondestraat. Het overige deel van de projectlocatie bevindt zich rondom de bebouwing en is onbebouwd. Een deel van deze onbebouwde ruimte wordt aan de zijde van de Lodewijk Boisotstraat gebruikt voor parkeren door KPN-personeel.

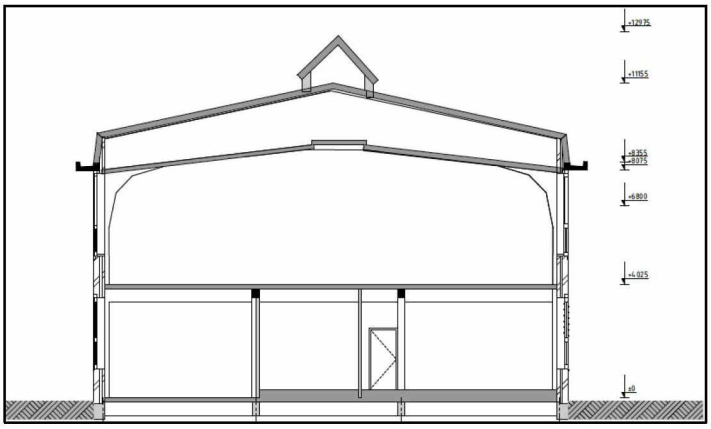


Afbeelding: De bebouwing op de projectlocatie in vogelvlucht, gezien vanuit het noordwesten (bron: https://www.google.nl/maps/)

De locatie heeft een totaal oppervlak van circa 2.500 m².

2.2.1. Bebouwing en gebruik projectlocatie

Het hoofdgebouw op de projectlocatie is rechthoekig en beslaat een groot deel van de projectlocatie. Het hoofdgebouw bestaat uit twee bouwlagen met een flauwe kap. De nok van de kap is plaatselijk verhoogd vanwege de (voormalige) lichtstraat waardoor de goothoogte van het hoofdgebouw 8 meter bedraagt en de nokhoogte 13 meter. De aanbouw tussen het hoofdgebouw en de aangrenzende bebouwing aan de Filips van Almondestraat is twee- tot drielaags en biedt onder meer plek aan het trappenhuis. Onder de aanbouw en een deel van hoofdgebouw bevindt zich een kelder terwijl een deel van het dak van de aanbouw een tweetal buitenruimtes (dakterrassen) van bestaande woningen in de tweede bouwlaag van de wandbebouwing bevat.



Afbeelding: de doorsnede hoofdgebouw (bron: definitief ontwerp)

Zowel het hoofdgebouw als de aanbouw zijn alzijdig doordat in alle gevels ramen en/of vensters aanwezig zijn.



Afbeelding: de huidige zuidgevel van het hoofdgebouw (bron: studie Telefooncentrale Rijnboutt)

Het grondoppervlak van de bebouwing bedraagt circa 1.135 m².

De bebouwing op de projectlocatie is slechts nog gedeeltelijk in gebruik en staat daardoor grotendeels leeg. De huidige gebruiker KPN is voornemens om haar resterende activiteiten te verplaatsen naar een kleinere locatie (zie paragraaf 2.3). Het interieur in het gebouw verkeert momenteel in goede conditie.



Afbeelding: de tweede bouwlaag (bron: studie Telefooncentrale Rijnboutt)

Door de ligging op een binnenterrein van een gesloten bouwblok is de projectlocatie alleen te bereiken via de omliggende bebouwing. Er zijn twee entrees in de omliggende bebouwing, namelijk een entree aan de Filips van Almondestraat (huisnummer 15) en een entree in de Lodewijk Boisotstraat (huisnummer 12A). De entree via de Lodewijk Boisotstraat is geschikt voor auto's en/of fietsen. Beide entrees bevinden zich centraal in de betreffende gevelwand en de entrees zijn afsluitbaar zodat de projectlocatie alleen bereikbaar is voor bestemmingsverkeer.





Afbeelding: de situering van de entrees aan de Filips van Almondestraat en de Lodewijk Boisotstraat (links, bron: https://www.google.nl/maps/) en de huidige afsluitbare entree aan de Lodewijk Boisotstraat, gezien vanaf het binnenterrein (bron: studie Telefooncentrale Rijnboutt)

2.2.2. Directe omgeving projectlocatie

De projectlocatie bevindt zich op het binnenterrein van het gesloten bouwblok Filips van Almondestraat-Witte de Withstraat-Lodewijk Boisotstraat-Admiralengracht. Het gaat hierbij om een gesloten woonblok bestaande uit 4 tot 5 bouwlagen waardoor de bebouwing op de projectlocatie niet zichtbaar is vanaf straat. In de omringende bebouwing van het gesloten bouwblok bevinden zich voornamelijk woningen welke aan de achterzijde via een balkon of tuin uitkijken op de projectlocatie. Alleen in de begane grondlaag van de hoeken van de Filips van Almondestraat en ter hoogte van de entrees naar de projectlocatie bevinden zich niet-woonfuncties. De twee niet-woonfuncties aan weerszijden van de entree aan de Lodewijk Boisotstraat zijn beide gesitueerd in een uitbouw die tot aan de rand van de projectlocatie is gebouwd. De tuinen in het bouwblok hebben een diepte van circa 8 meter. De afstand van de omliggende bebouwing tot het hoofdgebouw op de projectlocatie is als volgt:

- minimaal 14,3 meter voor de bebouwing aan de Admiralengracht (ter plaatse van Admiralengracht 142-146);
- minimaal 15,5 meter voor de bebouwing aan de Witte de Withstraat (ter plaatse van Witte de Withstraat 113-117);
- minimaal 18 meter voor de bebouwing aan de Filips van Almondestraat (ter plaatse van Filips van Almondestraat 5-25);
- minimaal 22 meter voor de bebouwing aan de Lodewijk Boisotstraat (ter plaatse Lodewijk Boisotstraat 12-14).

2.2.3. Infrastructuur rondom projectlocatie

De projectlocatie is per gemotoriseerd verkeer, fiets en openbaar vervoer als volgt bereikbaar:

- Gemotoriseerd verkeer: De Baarsjes heeft een eigen op- en afrit van de A10-West. Deze op- en afrit is verbonden met de Jan van Galenstraat (onderdeel van het Plusnet Auto van Amsterdam). Het autoverkeer heeft vervolgens verschillende mogelijkheden om naar de projectlocatie te tijden. Zo kan gebruik worden gemaakt van de route Jan van Galenstraat-Hoofdweg-Jan Evertsenstraat-Witte de Withstraat of van de route Jan van Galenstraat-Jan Tooropstraat-Jan Evertsenstraat-Witte de Withstraat (en vice versa).

- Fiets: de vrijliggende fietspaden op de Witte de Withstraat en de Jan Evertsenstraat zijn onderdeel van het Plusnet Fiets van Amsterdam terwijl de fietsroute via de Van Kinsbergenstraat-Cabotstraat onderdeel is van het Hoofdnet Fiets. Deze fietsroutes zijn aangesloten op het fijnmazige netwerk van Amsterdam.
- OV: ten noorden van de projectlocatie bevindt zich op een afstand van circa 315 meter een halte van tram 13 en bussen 18 en 247. Op een vergelijkbare afstand is ook een halte aanwezig waar naast tram 13 ook tram 19 stopt. Tram 13 verbindt De Baarsjes onder meer met Nieuw West, metro 50 (halte Jan van Galenstraat), OLVG-West, de binnenstad van Amsterdam en station Amsterdam Centraal terwijl tram 19 een verbinding heeft met onder meer de Noordzuidlijn (halte Vijzelgracht), het Leidseplein en station Amsterdam Sloterdijk. Bus 18 rijdt onder meer naar de Jordaan en station Amsterdam Centraal terwijl bus 247 in de vroege ochtend naar Schiphol rijdt.

De Witte de Withstraat is een doorgaande tweebaansweg welke vanaf twee kanten bereden kan worden. Voor fietsers is aan weerzijden van de Witte de Withstraat een vijliggend fietspad aanwezig. De trambaan op de Witte de Withstraat is sinds enkele jaren niet meer in gebruik.

Op de overige wegen rondom de projectlocatie geldt eenrichtingsverkeer waarbij auto's en fietsers de rijbaan delen. Het gemotoriseerd verkeer kan met de klok mee rond de projectlocatie rijden. Zo rijdt het verkeer vanaf de Witte de Withstraat via de Lodewijk Boisotstraat richting de Admiralengracht, en het verkeer vanaf de Admiralengracht rijdt via de Filips van Almondestraat richting de Witte de Withstraat. In zowel de Lodewijk Boisotstraat , de Filips van Almondestraat als op de Admiralengracht geldt een snelheid van maximaal 30 kilometer per uur. Op de Witte de Withstraat geldt een maximum snelheid van 50 kilometer per uur.

2.3. Nieuwe situatie

2.3.1. Aanleiding transformatie

De huidige bebouwing op de projectlocatie is al geruime tijd grotendeels niet meer in gebruik. De oorzaak hiervan is een aanzienlijke afname van ruimtebehoefte door technologische ontwikkelingen (uitrol glasvezel, compactere telecomapparatuur en digitalisering). KPN heeft de nog resterende activiteiten inmiddels verplaatst naar een compactere ruimte in het gesloten bouwblok aan de Filips van Almondestraat. De bedrijfsruimte maakt op dit moment onderdeel uit van de entree van de projectlocatie aan de Filips van Almondestraat.
Door verplaatsing van de nog resterende activiteiten naar de nieuwe bedrijfsruimte is de gehele projectlocatie beschikbaar voor transformatie. Mede vanwege de grote vraag naar woningen en de wens om de vraag naar woningen vooral in stedelijk gebied op te lossen komt het gebouw in aanmerking voor een functiewijziging naar wonen. Door de nieuwe invulling krijgt het als gemeentelijk monument aangewezen gebouw bovendien een nieuwe invulling waardoor behoud van het gebouw verzekerd is.

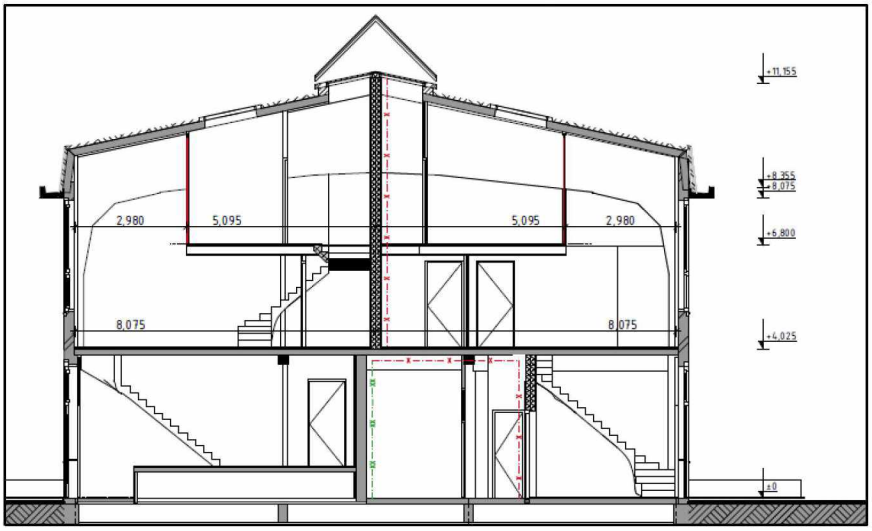
2.3.2. Uitgangspunten transformatie

Voor de transformatie naar wonen is door Rijnboutt in een eerder stadium een studie verricht (d.d. 16 november 2018). Daarin zijn de volgende uitgangspunten vermeld:

- De gevels worden zoveel mogelijk in oude luister hersteld.
- Toevoegingen in / aan gevels doen mee in de sterke ritmiek.
- De kwaliteiten van het monumentale en gave interieur worden zoveel mogelijk benut.
- Nieuwe toevoegingen zijn modern vormgegeven, passend bij het industriële karakter.
- Licht, lucht en ruimte zijn leidende begrippen voor ontwerpkeuzes.
- Buitenruimtes in de vorm van een terras in een gemeenschappelijke tuin.
- Franse balkons 1e verdieping alleen op de kopgevels.

2.3.3. Bebouwing en gebruik projectlocatie

Het bestaande bouwvolume blijft volledig gehandhaafd en zal niet extern worden uitgebreid. Wel zal de huidige lichtstraat in het hoofdgebouw worden hersteld en zal er een entresol in de tweede bouwlaag worden aangebracht om zo de hoge verdiepingshoogte te overbruggen.



Afbeelding: doorsnede na transformatie (bron: definitief ontwerp)

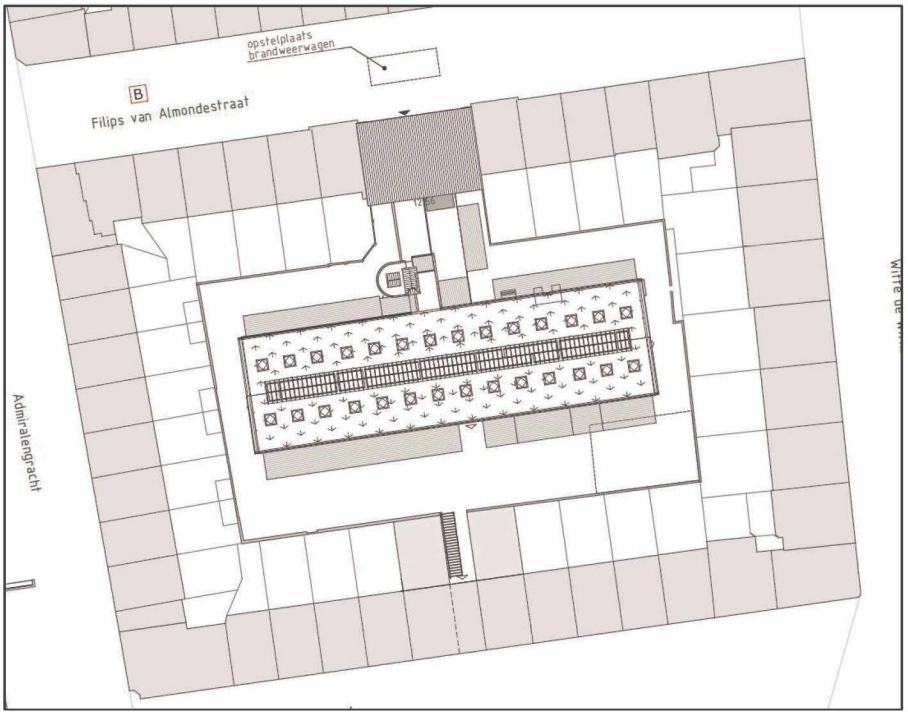
Het bouwvolume biedt na transformatie plek aan 19 duplex woningen en 1 appartement. De 20 woningen zullen tot de vrije sector gaan behoren. De woningen krijgen verschillende beukmaten en een variërend oppervlak (67 tot 141 m²). De woningen zullen rug aan rug zullen worden geschakeld en zijn, op twee na, bereikbaar via een centrale corridor op de begane grond. Deze centrale corridor zal via de aanbouw in verbinding staan met de entree aan de Filips van Almondestraat. Deze entree zal daardoor de hoofdentree van de toekomstige woningen op de projectlocatie worden. De nieuwe woningen zijn vooral bedoeld voor tweepersoonshuishoudens en kleine gezinnen.



Afbeelding: de entree aan de Filip van Almondestraat na transformatie

De centrale corridor in de begane grondlaag krijgt ook toegangen in de beide kopgevels van het hoofdgebouw. Deze toegangen komen uit op het terrein rondom de bebouwing. Het bestaande trappenhuis in de aanbouw zal de toegang vormen tot twee woningen in de tweede en derde bouwlaag (en welke dus geen entree krijgen aan de centrale corridor).

Het onbebouwde terrein rondom de bebouwing krijgt een functie als groen en open binnentuin waarbij rekening wordt gehouden met waterretentie en het beperken van hittestress. Om die reden komt er geen parkeergelegenheid voor auto's. Voor de toekomstige bewoners komen er wel buitenruimtes in de vorm van een vlonders direct aan de woningen. De twee woningen in de tweede en derde bouwlaag die niet in de begane grondlaag zullen zijn gelegen krijgen ieder een dakterras bovenop het dak van de aanbouw.



Afbeelding: het binnenterrein na transformatie (bron: definitief ontwerp)

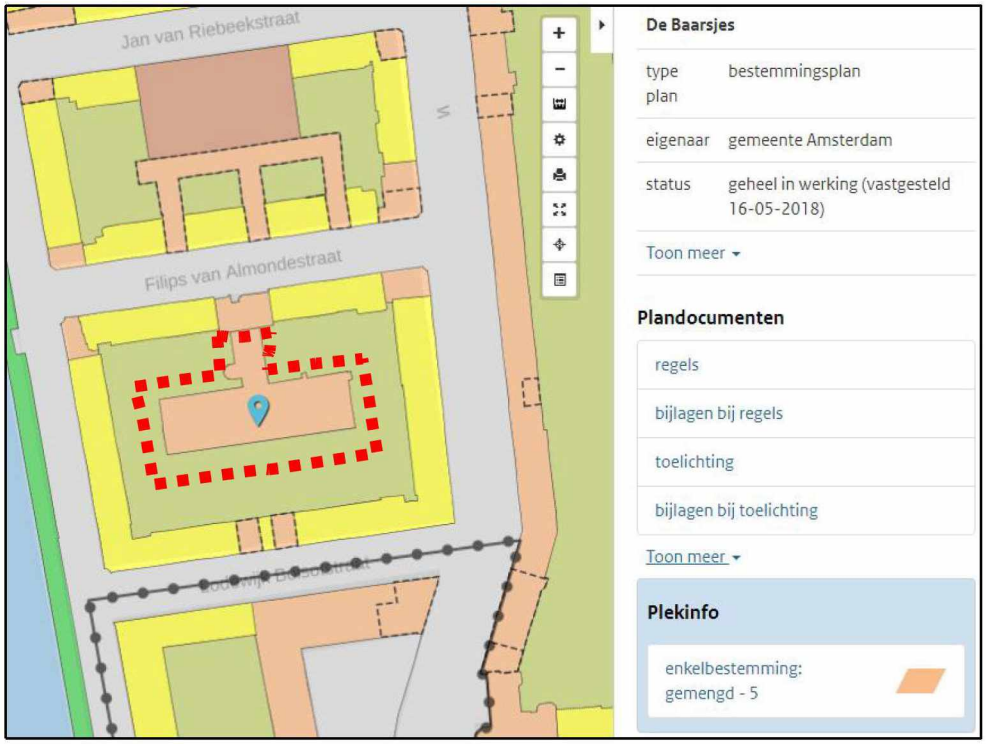
De entree aan de Lodewijk Boisotstraat wordt de in- en uitgang voor fietsen. Nabij deze entree komt een gemeenschappelijke fietsenstalling onder een pergola. Deze pergola betreft een open constructie met begroeiing/klimplanten. De pergola krijgt een hoogte van circa 3,2 meter en een oppervlak van circa 43 m^2. In de fietsenstalling zullen maximaal 110 fietsen kunnen worden gestald. Er worden vanwege brandveiligheid geen fietsen gestald in de onderdoorgang van de entree.

Tenslotte zullen de 20 woningen ieder een berging krijgen in de bestaande kelderlaag.

3. Planologisch kader

3.1. Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan “De Baarsjes” (NL.IMRO.0363.E1504BPSTD-VG01). Het bestemmingsplan is op 16 mei 2018 door de gemeenteraad vastgesteld.



Afbeelding: uitsnede Bestemmingsplan “De Baarsjes”, de projectlocatie is indicatief weergegeven met een rode bolletjeslijn (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

De bebouwing op de projectlocatie is bestemd als “Gemengd - 5” en als “Tuin” ter plaatse van de onbebouwde ruimte.

3.1.1. Gemengd - 5

De gronden met de bestemming “Gemengd-5” mogen onder meer worden gebruikt voor bedrijven, kantoren en maatschappelijke dienstverlening. Gebouwen zijn toegestaan tot de bouwhoogte zoals aanwezig op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan. Nieuwe kelders zijn alleen onder bepaalde voorwaarden toegestaan.

3.1.2. Tuin

In de bestemming "Tuin" is het gebruik toegestaan als tuinen en erven behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdgebouwen en het gebruik als groenvoorziening. Binnen de bestemming zijn alleen bijbehorende bouwwerken (uitbouwen en bijgebouwen) toegestaan die vergunningsvrij zouden kunnen worden gebouwd volgens het Besluit omgevingsrecht. Het dak van deze bijbehorende bouwwerken mag daarbij onder bepaalde voorwaarden worden ingericht en gebruikt als dakterras. Zo zijn dakterrassen alleen toegestaan op daken die plat zijn afgedekt en bij panden die niet als orde-1 pand zijn aangewezen, zoals bedoeld in de betreffende onderscheidelijke welstandskaarten. De afstand tussen dakterrassen en de dakrand die grenst aan lager gelegen privé buitenruimten of gemeenschappelijke binnentuinen dient daarbij minimaal 1,0 meter te bedragen, met dien verstande dat dit niet geldt voor aanbouwen. De hoogte van het dakterras mag vanaf het dakvlak tot de bovenkant van de terrasvloer maximaal 0,5 meter bedragen terwijl hekwerken zijn toegestaan van maximaal 1,20 meter, gemeten vanaf de te realiseren terrasvloer.

Naast bijbehorende bouwwerken met eventuele dakterrassen zijn binnen de bestemming "Tuin" ook bouwwerken geen gebouw zijnde toegestaan tot een bouwhoogte van 1 meter.

3.2. Afwijkingen

Het project leidt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan tot de volgende afwijkingen:

1. Gebruik als wonen: in de bestemming 'Gemengd – 5' is het gebruik van het gebouw en de tuinen ten behoeve van wonen niet toegestaan.

2. Bouwen dakterras: de dakterrassen leiden tot een overschrijding van de maximaal toegestane bouwhoogtes voor gebouwen in de bestemming 'Gemengd – 5'.

3. Bouwen pergola: de pergola leid tot een overschrijding van de maximaal toegestane bouwhoogte voor bouwwerken geen gebouwen zijde in de bestemming 'Tuin'.

In hoofdstuk 7 is een nadere motivering opgenomen ten aanzien van de afwijkingen van het geldende bestemmingsplan.

De omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening: Barro).

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld en op 30 december 2011 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Op 1 oktober 2012 is het Barro gewijzigd en treden delen van het Barro in werking die al waren vastgesteld, maar die voor hun inwerkingtreding wachtten op deze wetswijziging. Met deze aanpassingen in de regelgeving is de wettelijke borging van het beleid in de SVIR nagenoeg voltooid. Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Ecologische hoofdstructuur, electriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

De Baarsjes is een binnenstedelijke locatie waarbij de in het Barro aangegeven Rijksbelangen niet in het geding zijn.

4.2. Provinciaal beleid

4.2.1. Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid (NH2050)

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.

3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkeld. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient oog te worden gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

Conclusie
Het project maakt de verdichting in binnenstedelijk gebied mogelijk. Als gevolg van de beoogde herontwikkeling zal de bestaande stedelijke structuur worden versterkt. Op deze wijze wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het landschap gespaard. Ook wordt ingezet op besparing van energie en een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

4.2.2. Provinciale Ruimtelijke Verordening

De eerste Provinciale Ruimtelijke Verordening is gelijktijdig vastgesteld met de Structuurvisie Noord-Holland 2040 (de voorganger van de Omgevingsvisie NH2050). De structuurvisie/omgevingsvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie/omgevingsvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe, staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Aanpassing van de PRV gebeurt met enige regelmaat, voor het laatst op 7 juni 2019.

Bestaand stedelijk gebied
De projectlocatie ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG) zoals bedoeld in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening en de verordening. De voorliggende ontwikkeling past op dat onderdeel binnen de kaders van de PRV.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling
Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Ten aanzien van het project geldt dat de functie wonen is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling aangezien deze functie volgens het geldende bestemmingsplan nog niet is toegestaan ter plaatse van de projectlocatie. De 20 beoogde woningen passen echter in de gemeentelijke structuurvisie (zie paragraaf 4.4) en zijn bedoeld om een bijdrage te leveren aan de enorme bouwopgave voor woningen binnen Amsterdam. Deze bouwopgave, inclusief de projectlocatie, is input geweest voor het Regionaal Actieprogramma Wonen in de regio Amsterdam. Kortheidshalve wordt verwezen naar de beschrijving van het Regionaal Actieprogramma Wonen.

Conclusie
De planlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Er is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling waarover regionale afstemming heeft plaatsgevonden (zie paragraaf 4.3.2).

4.2.3. Omgevingsverordening

De provincie heeft op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. Gelet op het overgangsrecht in de Omgevingsverordening blijft de PRV echter van toepassing op dit project. De vergunningaanvraag voor het project is namelijk voor de inwerkingtreding van de nieuwe verordening ingediend.

Na vaststelling van de nieuwe verordening valt het voornemen nog gedurende twee jaar onder het overgangsrecht, mocht zij niet passen binnen de nog vast te stellen versie van de omgevingsverordening. Binnen die tijdspanne zal de gemeente de omgevingsvergunning gaan verlenen.

4.3. Regionaal beleid

4.3.1. Metropoolregio Amsterdam

De gemeente Amsterdam en de omliggende gemeenten hebben een regionaal samenwerkingsverband. Op basis van de MRA Agenda stemmen gemeenten fasering en programmering van de woningbouwplannen met elkaar af. Die afstemming bestaat uit het uitwisselen van informatie en inzicht in de feitelijke ontwikkelingen op de regionale woningmarkt. Dit gebeurt onder meer door het monitoren van zowel de beschikbare harde en zachte plancapaciteit en van de daadwerkelijke jaarlijkse woningproductie. Op basis van het gezamenlijk inzicht worden opgaven geformuleerd waaraan gezamenlijk gewerkt wordt.

De MRA is een economisch sterke regio. Dat leidt tot een sterke bevolkingsgroei en grote woningvraag. Alles wijst erop dat de vraag naar woningen in de regio de komende decennia blijft groeien. De vraag naar woningen wordt bovendien versterkt doordat huishoudens steeds kleiner worden. Tot 2040 zijn in de MRA nog circa 250.000 nieuwe woningen nodig om aan de woningvraag te voldoen, een enorme opgave.

Het faciliteren van de groei is belangrijk voor het behoud van de sterke economische concurrentiepositie. Om een aantrekkelijke en betaalbare woningmarkt te zijn waar mensen graag wonen en om te zorgen dat er in de regio voldoende arbeidspotentieel aanwezig is. De gezamenlijke inzet is vooral gericht op het stimuleren van de woningproductie. Hier wordt bijvoorbeeld vorm aan gegeven door bestaande woningbouwplannen versneld uit te voeren, en knelpunten met elkaar op te lossen. Daarnaast wordt gezocht naar mogelijkheden voor intensivering van programma's en naar nieuwe locaties. Binnenstedelijk bouwen en zo veel mogelijk woningbouw rond knooppunten van OV zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Uitdaging is zo goed mogelijk in te spelen op de actuele woningvraag, met aandacht voor diverse groepen woningzoekenden en dus een divers aanbod van woningtypen/ woonmilieus en prijssegmenten. Betaalbaarheid is hierin een belangrijk aandachtspunt. Het creëren van het diverse woonaanbod gebeurt zowel door te investeren in de bestaande voorraad, als door transformatie en door nieuwbouw. Vanuit het belang van een sterke economische regio is er extra aandacht voor de mogelijkheden van internationals en pas afgestudeerden.

Het voorliggende project heeft betrekking op een transformatie van een bestaand gebouw naar wonen. Het plan leidt planologisch gezien tot een toename van het aantal woningen waardoor wordt bijgedragen aan het oplossen van de enorme woningbouwopgave van circa 250.000 nieuwe woningen voor de metropoolregio.

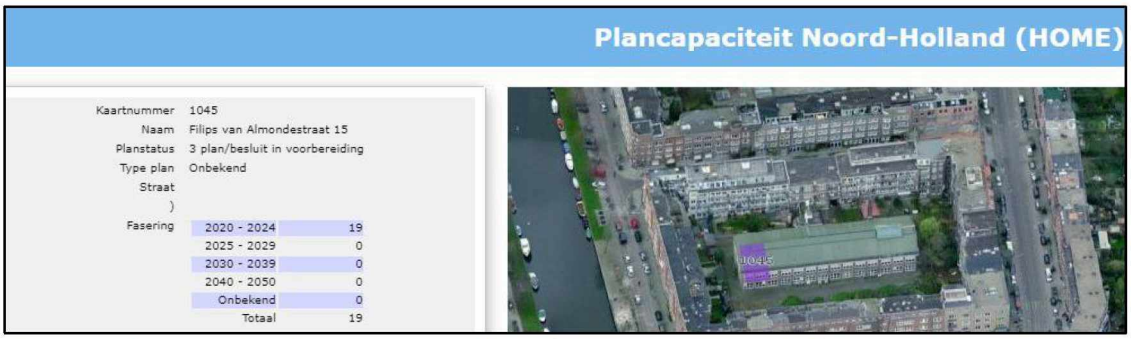
Conclusie
Het voorliggende project past binnen de plannen van de metropoolregio.

4.3.2. Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 (RAP)

De provincie Noord-Holland vraagt vanuit haar rol als woningmarktregisseur alle regio's binnen de provincie een RegionaalActieprogramma (RAP) Wonen op te stellen. Doel van zo'n RAP is vooral de borging van de regionale afstemming over woningbouwprogrammering, zodat vraag en aanbod zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. In 2016 is voor de drie deelregio's Amstel-Meerlanden, Amsterdam en Zaansteek-Waterland een RAP tot stand gekomen. De provincie heeft de drie deelregio's vervolgens in januari 2017 laten weten vooralsnog niet in te kunnen stemmen met het RAP 2016-2020. Door de deelregio's is vervolgens een oplegger opgesteld, welke onderdeel uitmaakt van de RAP 2016-2020. Met deze oplegger is het RAP akkoord bevonden door de provincie.

Voor woningbouwplannen in Amsterdam is de gehele (voormalige) stadsregio te beschouwen als marktregio. De actuele woningbehoefte voor de periode 2017-2027 binnen deze marktregio bedraagt 79.510 woningen. De harde plancapaciteit (plannen waarvoor een onherroepelijk

bestemmingsplan geldt) bedraagt 62.440 woningen waardoor er sprake is van een tekort van 17.070 woningen aan harde plancapaciteit. De projectlocatie behoort volgens het overzicht van de plancapaciteit van de provincie tot de zachte plancapaciteit (optionele locaties). Er is voor de locatie uitgegaan van (maximaal) 19 woningen in de periode 2020-2024. Inmiddels wordt voor de projectlocatie uitgegaan van een iets hoger woningaantal (20 woningen in plaats van 19 woningen). Het project draagt met in totaal 20 woningen bij aan het oplossen van het tekort aan harde plancapaciteit.



Afbeelding: plancapaciteit ter plaatse van de projectlocatie (bron: www.plancapaciteit.nl)

Conclusie
Het voorliggende project is geen onderdeel van de harde plancapaciteit maar draagt met in totaal 20 woningen bij aan het oplossen van het tekort aan harde plancapaciteit. De transformatie van de projectlocatie behoort tot de zachte plancapaciteit en voldoet daarmee aan het RAP.

4.4. Gemeentelijk beleid

4.4.1. Structuurvisie Amsterdam 2040

De structuurvisie 'Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam' is op 17 februari 2011 vastgesteld door de gemeenteraad. In de Structuurvisie zijn keuzes vastgelegd voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In de structuurvisie is als centrale ambitie verwoord dat Amsterdam zich als kernstad verder dient te ontwikkelen binnen een internationaal concurrerende duurzame Europese metropool. Deze ambitie wordt in het document verder uitgewerkt in onder meer de doelstelling om de bestaande stad intensiever te gebruiken.

Gemengd gebied
In Amsterdam wordt in de hele stad gestreefd naar functiemenging. In het metropolitaan kerngebied, waartoe de projectlocatie ook behoort, bestaat de menging uit verschillende functies in hoge dichtheden. Tegenover elke nieuwe woning wordt minimaal 5 m² zelfstandige kleinschalige bedrijfsruimte of kantoorruimte (maximaal 250 m² per unit/vestiging) gerealiseerd.

Behoefte aan woonruimte
Cruciaal voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool is de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam. Die leidt tot het toevoegen van 70.000 woningen aan de voorraad met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen (periode tot 2030).

Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. De stad moet er namelijk ook voor zorgen dat de juiste woningen op de juiste plek komen te staan. Om variatie en creativiteit in de stad te behouden en monotone woonwijken te vermijden, moet worden gezocht naar instrumenten voor een meer flexibele productie. Diversiteit en een gemengde bevolking zijn belangrijke aantrekkingsfactoren van Amsterdam. Er is veel vraag naar kwalitatief goede en voldoende ruime woningen, maar deze moeten voor een belangrijk deel betaalbaar blijven.

Conclusie
Het voorliggende project heeft betrekking op een transformatie naar woningbouw. Het plan leidt met 20 woningen tot uitvoering van een deel van de enorme woningbouwopgave van circa 70.000 nieuwe woningen zoals deze in de structuurvisie is genoemd. Als gevolg van de realisatie van 20 woningen dient er ook minimaal 95 m² zelfstandige kleinschalige bedrijfsruimte te worden gerealiseerd. Daar wordt in dit geval aan voldaan doordat KPN haar activiteiten verplaatst naar een kleinschalige ruimte aan de Filips van Almondestraat. Hiervoor is al een separate aanvraag ingediend. Het voorliggende plan is daarmee mogelijk binnen de kaders van de Structuurvisie en draagt bij aan het realiseren van functiemenging in een hogere dichtheid.

4.4.2. Koers 2025

Op 14 september 2016 is de "Koers 2025" vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De gemeente wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 de bouw mogelijk van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om hierin te voorzien. Nieuwe woningen worden gerealiseerd in nieuwbouwprojecten, maar ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. De plannen bieden ook ruimte aan voorzieningen en bedrijven. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties.

Binnen de Baarsjes zijn geen nieuwe woningbouwlocaties aangewezen. Met de transformatie van een vrijkomend gebouw kan echter wel worden bijgedragen aan de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen.

4.4.3. Amsterdamse woonagenda 2025

De Amsterdamse Woonagenda is op 19 juli 2017 vastgesteld. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Het heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen en bevat 24 acties tot 2025.

Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. In 2025 zit het grootste tekort naar verwachting in de gereguleerde huurvoorraad. In dat jaar heeft 49% van de huishoudens behoefte aan een gereguleerde huurwoning, terwijl de verwachting is dat 39% van de woningvoorraad uit gereguleerde huurwoningen bestaat.

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is een gemengde stad: 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop.
- Grotere woningen voor gezinnen (groter dan 70 m^2).
- Nieuwe afspraken met corporaties en huurders over voldoende woningaanbod voor kwetsbare groepen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuisvesting.

Het voorliggende project heeft betrekking op de realisatie van 20 woningen en zorgt er voor dat er kan worden ingespeeld op de behoefte vanuit de markt, onder meer door de realisatie van enkele grotere woningen. Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering van een gemengde stad (40-40-20) wordt in dit geval niet toegepast. Vanwege de monumentale bouwkundige structuur is het gebouw vooral geschikt voor grotere woningen. Woningen met een dergelijke omvang behoren al gauw tot de vrije sector. Vanuit de buurt is bovendien de vrees dat er bij gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen) en middelduur (huur en koop) veelal kleine appartementen zouden worden gerealiseerd waardoor er een toename van geluid en een vermindering van privacy ontstaat.

4.4.4. Nota Parkeernormen Auto

De gemeente Amsterdam heeft op 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Aan de nota ligt een aantal bestuurlijke keuzes ten grondslag:

1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen.
2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit.
3. Het college kiest ervoor om bij sociale huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.
4. Het college kiest voor een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.

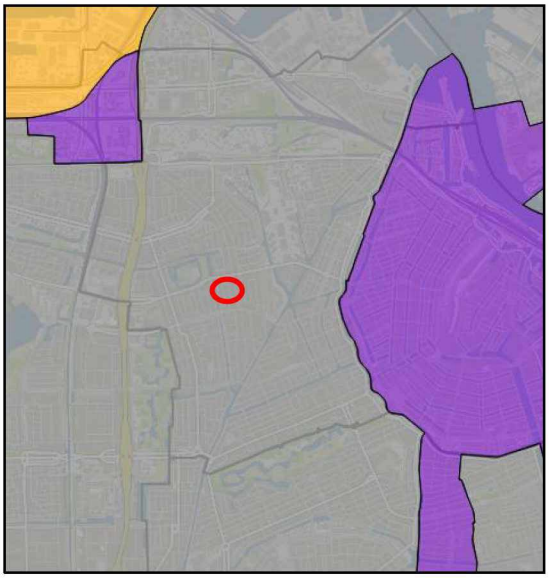
Deze bestuurlijke keuzes zijn gemaakt op basis van onder meer de volgende ontwikkelingen:

- Autobezit: In Amsterdam is sinds deze eeuw sprake van een bescheiden afname van het gemiddelde autobezit van 29% in 2000 naar 27% in 2013. De afname van het autobezit bij jongeren (van 18 tot 29 jaar) is echter een stuk groter, namelijk van 18% in 2000 naar 12% in 2013. Dit kan een trendbreuk zijn maar ook duiden op een crisiseffect.
- Parkeernormen en autoverkeer: Autobezit en autoverkeer hebben een directe relatie. Dit betekent niet dat iedereen die een auto bezit de auto ook dagelijks gebruikt. Het autogebruik in de stad daalt al jaren (Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2015). De in de nota voorgestelde parkeernormen sluiten aan bij het huidige autobezit maar liggen gemiddeld iets lager. Hiermee zijn de parkeernormen passend ten opzichte van de licht dalende trend.
- Nieuwbouw en parkeervergunningen: In gebieden met betaald parkeren kunnen bewoners en bedrijven in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Om naar de (toekomstige) bewoners meer duidelijkheid te scheppen wordt alle nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening.

- Parkeernormen en de toekomst: De vooralsnog bescheiden daling van het eigen autobezit in Amsterdam in de afgelopen 10 jaar, geeft geen aanleiding om bij de nieuwbouwopgave voor de komende 10 jaar met significant lagere parkeernormen te werken. Bij (recente) projecten is er in de praktijk een hogere parkeervraag dan bij de ontwikkeling was voorzien. Bij de uitwerking van parkeernormen voor nieuwbouwwoningen is het uitgangspunt het gemiddelde autobezit in de periode 2000-2013. Door de trends 'zelfrijdende auto' en 'autodelen' is ervoor gekozen om ten opzichte van het huidige autobezit een iets lagere normen te kiezen.

ABC-locaties en parkeernormen

Amsterdam is in de nota is opgedeeld in A-, B- en C-locaties, waarbij een A-locatie goed per openbaar vervoer bereikbaar is en een C gebied vooral goed met de auto bereikbaar is.



Afbeelding: ABC-locaties, de projectlocatie is globaal met een rode ovaal weergegeven (bron: Nota Parkeernormen Auto)

De projectlocatie aangemerkt als een B-locatie. Bij dergelijke locaties is sprake van een goed openbaar vervoer maar dergelijke locaties liggen verder van de intercitystations af. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning voor bewonersparkeren ook een minimum norm te hanteren. Deze is als volgt:

- Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
    - Bij woningen tot 30 m² bvo, een minimumnorm van 0,1 tenzij het project met minder dan 100 woningen in deze categorie betreft. In dat geval is de norm 0,0 parkeerplek per woning.
    - Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
    - Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.

Wanneer de fysieke situatie hiertoe aanleiding geeft, kan bij transformatie van de geldende normen worden afgeweken. Deze afwijking kan zowel naar beneden (er zijn minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de norm voorschrijft) als naar boven (er zijn meer parkeerplaatsen op eigen terrein dan de norm voorschrijft) zijn. Bij afwijking naar beneden zal de gemeente aangeven of het project wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening of niet. Bij de afweging om een gebouw uit te sluiten van vergunningverlening wordt gekeken naar de parkeerdruk op het maatgevende moment en de toevoeging van de parkeervraag in het kader van de transformatie.

Conclusie
In paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op parkeren. Daaruit blijkt dat volgens de parkeernormen er in beginsel 12 tot 20 parkeerplaatsen op eigen terrein zouden moeten worden gerealiseerd. Doordat bij het project echter sprake is van transformatie is afwijking van de norm mogelijk. In dit geval is het wenselijk om geen parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren vanwege het voornemen om een groene en open binnenterrein te realiseren. Parkeerplaatsen zouden afbreuk doen aan dit voornemen en parkeren op het binnenterrein zou bovendien kunnen leiden tot overlast voor omwonenden (rijdende auto's en dichtslaande portieken). Om er voor te zorgen dat er geen verhoging van de parkeerdruk in de omliggende straten ontstaat zullen bewoners van de projectlocatie worden uitgesloten van een bewonersparkeervergunning. Er wordt daarmee voldaan aan de Nota Parkeernormen Auto.

4.4.5. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en op 14 maart 2018 door de gemeenteraad. In dit beleid worden minimale normen gegeven voor fietsparkeerplaatsen bij diverse niet-woonfuncties, richtlijnen voor scooterparkeerplaatsen voor scooters bij niet-woonfuncties en richtlijnen voor fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties.

Conform het Bouwbesluit 2012 zijn fietsenbergingen bij woningen in nieuwbouw verplicht maar niet bij transformatie. De gemeente verwacht echter dat initiatiefnemers hun verantwoordelijkheid nemen om te voorzien in voldoende en goede fietsparkeergelegenheid. De Bouwbrief 2015-130 is daarbij de leidraad. Deze gaat uit van een gemeenschappelijke fietsenstalling in plaats van individuele bergingen. Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast een minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn.

gebruiks-oppervlakte woning	aantal fietsparkeer-plekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m²	2	n.v.t.
>50 m² - < 75 m²	3	2,7 m²
>75 m² - <100 m²	4	2,7 m²
>100 m² - <125 m²	5	2,7 m²
>125 m²	6	2,7 m²

Afbeelding: tabel bouwbesluit 2012 aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging

Bij nieuwe woningen is de richtlijn voor scooters 0,13 parkeerplek per woning. Bij het bepalen van de parkeereis wordt de uitkomst (norm x aantal woningen) naar boven afgerond op een heel getal. De parkeerplekken worden op eigen terrein gerealiseerd.

Conclusie

In paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op fiets- en scooterparkeren. Daaruit blijkt dat er wordt voldaan aan de Nota Fietsparkeren Fiets en Scooter.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

5.1.1. Verkeer

Het project leidt niet tot een aanpassing van de verkeersstructuur doordat de bestaande wegen rondom de projectlocatie gehandhaafd blijven. Gemotoriseerd verkeer dat van en naar de projectlocatie rijdt zal daardoor, net als in de huidige situatie, voornamelijk via de Witte de Withstraat, de Lodewijk Boisostraat, de Admiralengracht en/of de Filips van Almondestraat rijden.

Het project zal enig effect hebben op verkeer doordat het huidige gebruik als telefooncentrale wordt omgezet naar 20 woningen. Om de verkeersgevolgen van het project inzichtelijk te maken kan gebruik worden gemaakt van landelijke verkeerskencijfers van het CROW, zoals bedoeld in CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren; Van parkeerkencijfers naar parkeernormen'. In publicatie 381 is voor koopwoningen (tussen/hoekwoningen) in een gebied als De Baarsjes een verkeerskencijfer van 4,5 tot 5,3 verkeersbewegingen per woning per etmaal aangegeven terwijl voor het huidige gebruik als bedrijfsruimte (bezoekers- en arbeidsextensief) een verkeerskencijfer van 0,3 tot 0,8 verkeersbewegingen per 100 m² bvo aan de orde is. Als gevolg van het project zal het aantal verkeersbewegingen vanwege de transformatie naar wonen 90 tot 106 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Deze verkeersbewegingen komen in de plaats van de huidige verkeersbewegingen vanwege de telefooncentrale: 7 tot 19 motorvoertuigen per etmaal. Het project leidt zodoende tot een toename van 83 tot 87 motorvoertuigen per etmaal. Opgemerkt wordt nog dat er in de huidige situatie, gelet op het geldende bestemmingsplan, ook een andere invulling mogelijk is met een hoger kengetal voor verkeer. In dat geval is de toename als gevolg van het project lager.

Een toename van het verkeer met 83 tot 87 motorvoertuigen per etmaal heeft geen merkbare gevolgen voor de verkeersdruk op de omliggende wegen. Bovendien hebben deze wegen voldoende capaciteit om het verkeer op een aanvaardbare wijze af te wikkelen. Overigens is de verwachting dat de daadwerkelijke toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal lager zal zijn aangezien niet iedere bewoner een eigen auto zal hebben. In West is het gemiddelde autobezit 0,18 auto's per 1-persoonshuishouden en 0,55 auto's per 2-persoonshuishouden (bron: Nota parkeernormen Auto).

5.1.2. Parkeren

Auto's

In de Nota Parkeernormen Auto is voor bewonersparkeren bij vrije sectorwoningen in De Baarsjes een parkeernorm van minimaal 0,6 en maximaal 1 parkeerplaats per woning gehanteerd. Op basis van de Nota zijn daardoor in beginsel 12 tot 20 parkeerplaatsen op eigen terrein noodzakelijk. Ook dient er rekening te worden gehouden met 2 parkeerplaatsen voor bezoekers (uitgaande van 20

woningen). Doordat bij het project echter sprake is van transformatie is afwijking van de norm mogelijk. In dit geval is het wenselijk om geen parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Voor de projectlocatie het voornemen namelijk om een groen en open binnenterrein te realiseren. Parkeerplaatsen zouden afbreuk doen aan dit voornemen. Parkeren op het binnenterrein zou bovendien kunnen leiden tot overlast voor omwonenden (rijdende auto's en dichtslaande portieken). Om die redenen is er bij het project voor gekozen om geen parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Om er voor te zorgen dat er geen verhoging van de parkeerdruk in de omliggende straten ontstaat zullen bewoners van de projectlocatie worden uitgesloten van een bewonersparkeervergunning. Er wordt daarmee voldaan aan de Nota Parkeernormen Auto.

Fietsen en scooters
Conform het Bouwbesluit 2012 zijn fietsenbergingen bij woningen in geval transformatie niet verplicht maar verwacht de gemeente dat initiatiefnemers hun verantwoordelijkheid nemen om te voorzien in voldoende en goede fietsparkeergelegenheid. De Bouwbrief 2015-130 is daarbij de Leidraad. De gemeente geeft daarbij de voorkeur aan een gemeenschappelijke fietsenstalling op eigen terrein in plaats van individuele bergingen. Voor de bewoners komt het aantal fietsparkeerplaatsen (conform de tabel uit het bouwbesluit 2012) uit op 100 fietsparkeerplaatsen. Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast een minimum van 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn, wat bij 20 woningen neerkomt op 10 bezoekersparkeerplaatsen. Voor scooters geldt een minimum parkeernorm van 0,13 parkeerplek per woning op eigen terrein, oftewel 3 scooterparkeerplaatsen.

De collectieve fietsenstalling in de binnentuin zal plek bieden aan maximaal 110 fietsen en voldoet daarmee aan de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter.

5.2. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder andere stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een bestemmingsplan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden. Voor de laatste categorie projecten is in de regeling een verdeelsleutel woningen-kantoren opgenomen.

Voor het project wordt uitgegaan van 20 woningen, wat beduidend minder is dan de maximaal 1.500 woningen die zijn genoemd in de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen". Het project is daarmee aan te merken als 'niet in betekenende mate'. Luchtkwaliteit is daarmee geen belemmering voor het project. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig.

5.3. Geluid

5.3.1. Wet geluidhinder

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzones van industrieterreinen, wegen of spoorwegen die op grond van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. De projectlocatie is gelegen binnen de geluidszones van de stedelijke wegen Witte de Withstraat en Jan Evertsenstraat. De projectlocatie is gelegen buiten de geluidszones van industrieterreinen en spoorwegen.

Door DPA Cauberg-Huygen is in het kader van een eerder plan een akoestisch onderzoek uitgevoerd (referentie 02523-18451-01, d.d. 15 februari 2017, zie bijlage). Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting ter plaatse van de projectlocatie maximaal 35 dB bedraagt vanwege het weg- en tramverkeer op de Witte de Withstraat en maximaal 29 dB vanwege het weg- en tramverkeer op de Jan Evertsenstraat. Er wordt daarmee ruim voldaan aan de voorkeurgrenswaarde (48 dB) waardoor een ontheffing niet aan de orde. Tramverkeer is bovendien niet meer aan de orde doordat de trambaan op de Witte de Withstraat hoogstens nog incidenteel in gebruik is.

Alhoewel het project inmiddels uit minder woningen bestaat is het akoestisch onderzoek nog steeds bruikbaar aangezien het onderzochte bouwvolume ongewijzigd is gebleven. Het akoestisch onderzoek is te beschouwen als een worst-case scenario.

5.3.2. Bedrijven en woningen

In de nabijheid van de projectlocatie bevinden zich geen bedrijven die vallen onder de Wet milieubeheer (Wm). Akoestisch onderzoek naar bedrijven is daarom niet nodig. Er is geen sprake van een beperking van de bedrijfsvoering als gevolg van het project en bedrijven vormen geen belemmering voor het project.

In het kader van goede ruimtelijke ordening is het wenselijk om te kijken naar de akoestische gevolgen voor omwonenden als de KPC centrale wordt getransformeerd naar woningen. In 2017 heeft DPA Cauberg-Huygen onderzocht wat de gevolgen zijn van deze transformatie (referentie 02523-18451-02, d.d. 28 februari 2017, zie bijlage). Daarbij was onder meer nog rekening gehouden met rijdende auto's (vanwege 9 parkeerplaatsen) en meer woningen. Uit dat akoestisch onderzoek blijkt het volgende, als het geluid van het rijden en parkeren van auto's buiten beschouwing wordt gelaten:

- Gebouwgebonden installaties: De geluidemissie van de mechanische ventilatiesystemen zal bij continu gebruik niet leiden tot een overschrijding van de richtwaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op de gevels van de omliggende woningen. Toepassing van warmtepompen (lucht/water) kan in een extreme situatie, waarbij alle warmtepompen gelijktijdig en continu in gebruik zijn, wel leiden tot een overschrijding in de nachtperiode. De warmtepompen zullen op het binnenterrein zeker akoestisch waarneembaar zijn. Indien warmtepompen worden toegepast wordt dan ook geadviseerd

om het bronvermogenniveau van deze bronnen te beperken tot maximaal 59 à 60 dB(A). Eventueel zouden de warmtepompen kunnen worden voorzien van een afschermende/geluiddempende kap.

- Stemgeluid: Bij normaal gebruik van de buitenruimtes bij de woningen (normaal sprekende personen) zullen de richtwaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op de gevels van de omliggende bestaande woningen niet worden overschreden. De toelaatbare waarde voor de maximale geluidniveaus wordt bij een luid sprekend persoon eveneens niet overschreden. Dit wordt uiteraard anders wanneer een schreeuwend persoon zich op het binnenterrein bevindt. Dit zal zeker tot hinder en overlast leiden. Het treffen van maatregelen om dergelijke overschrijdingen te voorkomen zijn niet mogelijk, anders dan het treffen van gedragsmaatregelen. Geadviseerd wordt om de toekomstige bewoners er op te attenderen dat er op het binnenterrein niet geschreeuwd mag worden.
- (Muziek)geluidniveau in woningen: Bij een muziekgeluidniveau tot maximaal 80 dB(A) is bij gesloten ramen en deuren geen hinder te verwachten op de gevels van de omliggende woningen. De richtwaarden worden, rekening houdend met de muziekstrafcorrectie, niet overschreden. Bij geopende ramen kan in met name de nachtperiode wel degelijk hinder ontstaan nabij de omliggende woningen. Geadviseerd wordt daarom om in deze periode muziekgeluidproductie in combinatie met geopende ramen te voorkomen. Hetzelfde geldt uiteraard voor het ten gehore brengen van muziek in de open lucht (buitenruimte/terras).

Op onderdelen zullen er dus overschrijdingen plaatsvinden van de richtwaarden behorende bij een ‘rustige woonwijk’, conform de systematiek volgens de VNG-publicatie ‘Handreiking bedrijven en milieuzonering’. Het treffen van maatregelen is in deze situatie beperkt mogelijk. De geluidproductie van de gebouwgebonden installaties dienen beperkt te blijven (maximaal 60 dB(A)). Gezien de hoge omliggende bebouwing heeft het realiseren van afscherming nauwelijks tot geen effect. Door verder de omgeving zo ‘groen’ mogelijk in te richten zal er nog enige vorm van absorptie aanwezig zijn, waardoor het geluid op het binnenterrein minder ‘hard’ zal klinken.

Bij het project wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande woningen rondom het binnenterrein doordat het onbebouwde deel van de projectlocatie een groene invulling krijgt waardoor er enige vorm van geluidsabsorptie zal plaatsvinden. Daarnaast zullen er minder woningen worden gerealiseerd dan eerder was voorzien waardoor de kans op overlast door stemgeluid en (muziek)geluidniveau afneemt. Ook komt er een huishoudelijk regelement voor de toekomstige bewoners waarin wordt vastgelegd dat het niet is toegestaan om herrie op het binnenterrein te veroorzaken. Tenslotte zullen er geen warmtepomppen worden geïnstalleerd.

5.4. Externe veiligheid

Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van opslag of langs routes van gevaarlijke stoffen moet onderzoek gedaan worden naar individueel en/of groepsrisico. In de directe nabijheid van de projectlocatie zijn volgens de risicokaart en hoofdstuk 10 van de plantoelichting van het geldende bestemmingsplan geen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen. Ook zijn er geen relevante buisleidingen in de nabijheid en ligt de projectlocatie op zeer ruime afstand van routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Externe veiligheid vormt

daarmee geen belemmering voor de herontwikkeling. Onderzoek naar externe veiligheid is niet nodig.

5.5. Bodem

De bodem moet geschikt zijn voor het toekomstige gebruik. Ook in geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek nodig om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden.

In het kader van de voorgenomen herontwikkeling is door Back milieuadvies een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (projectnummer BM4232, d.d. 9 november 2020, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat er in het algemeen hooguit sprake is van lichte verontreinigingen met zware metalen en PAK in de grond. Het grondwater is niet verontreinigd. De aangetroffen lichte verontreinigingen in de grond vormen geen aanleiding tot nader onderzoek. Ter plaatse van een ondergrondse tanks is wel sprake van een sterke verontreiniging in de grond en het grondwater. Het betreft minerale olie. Ook is het grondwater licht verontreinigd met arseen een 1,2-dichloorethenen. De sterke verontreiniging met minerale olie heeft een omvang van circa 80 m^2 en 180 m^3. Er is daarmee sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Deze bodemverontreiniging en de ondergrondse tank zullen worden verwijderd. Hiervoor wordt een saneringsplan opgesteld dat zal worden ingediend bij de Omgevingsdienst. Het saneren van de verontreinigingen en het verwijderen van de tank zal als voorwaarde worden opgenomen in de omgevingsvergunning.

De milieuhygiënische bodemkwaliteit op de onderzoekslocatie vormt gelet op het voorgaande geen belemmering voor het beoogde gebruik van de locatie.

5.6. Water

Het Rijk, de VNG, het IPO 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 wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Het plangebied valt binnen het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV).

5.6.1. Keur

Voor de projectlocatie is de keur van het Waterschap AGV uit 2019 van toepassing. Zonder watervergunning zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Tevens worden in de keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meldplicht en meetplicht aangegeven. Een aanvraag watervergunning kan bij Waternet worden ingediend.

Het project is voorgelegd aan Waternet. Deze instantie heeft aangegeven dat de voorgenomen werkzaamheden buiten de bevoegdheid vallen van het waterschap. Er is derhalve geen melding of vergunning nodig op grond van de Keur AGV 2019.

5.6.2. Grondwater

Het project heeft geen betrekking op nieuwe ondergrondse bebouwing (kelders en/of souterrains) waardoor gevolgen voor het grondwater zijn uitgesloten. Een onderzoek naar het grondwater is daarom niet nodig.

5.6.3. Waterberging

De projectlocatie is momenteel volledig verhard en er is geen watergang aanwezig. De dichtstbijzijnde watergang is de Admiralengracht, welke zich op een afstand van circa 38 meter bevindt. In het kader van de herontwikkeling van de projectlocatie zal er geen water worden gedempt. Het oppervlak aan verharding zal wel met 63% afnemen ten opzichte van de huidige situatie doordat de huidige klinkerverharding verdwijnt. Deze afname heeft gunstige gevolgen voor waterberging. Compensatie is daarom niet aan de orde.

5.6.4. Waterkwaliteit

Binnen De Baarsjes is grotendeels een gescheiden rioolsysteem voor vuil- en regenwater aanwezig. De rioolstelsels worden beheerd door Waternet. Het vuilwater en het gecombineerde vuilwater/regenwater wordt naar de rioolwaterzuivering afgevoerd. Het gescheiden opgevangen regenwater wordt in principe geloosd op het oppervlaktewater van de aanwezige waterlopen. De capaciteit van de waterlopen zijn voor wat betreft de opname en het ontwateren van een overschot aan regenwater uit alle aangrenzende gebieden ruim voldoende.

Voor de toekomstige woonbebouwing wordt uitgegaan van een gescheiden rioolstelsel zodat het hemelwater separaat kan worden afgevoerd. De huisaansluitingen zullen, net als elders, worden aangesloten op het gemeentelijk riool.

5.7. Archeologie en cultuurhistorie

5.7.1. Archeologie

In het kader van het geldende bestemmingsplan is door Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam (M&A, voorheen BMA) een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd[1]. Daaruit blijkt dat er ter plaatse van de projectlocatie een lage archeologische verwachting geldt waarvoor geen onderzoeksplicht geldt. Er is in het geldende bestemmingsplan daarom geen archeologische dubbelbestemming toegepast. Archeologisch onderzoek is voor de beoogde

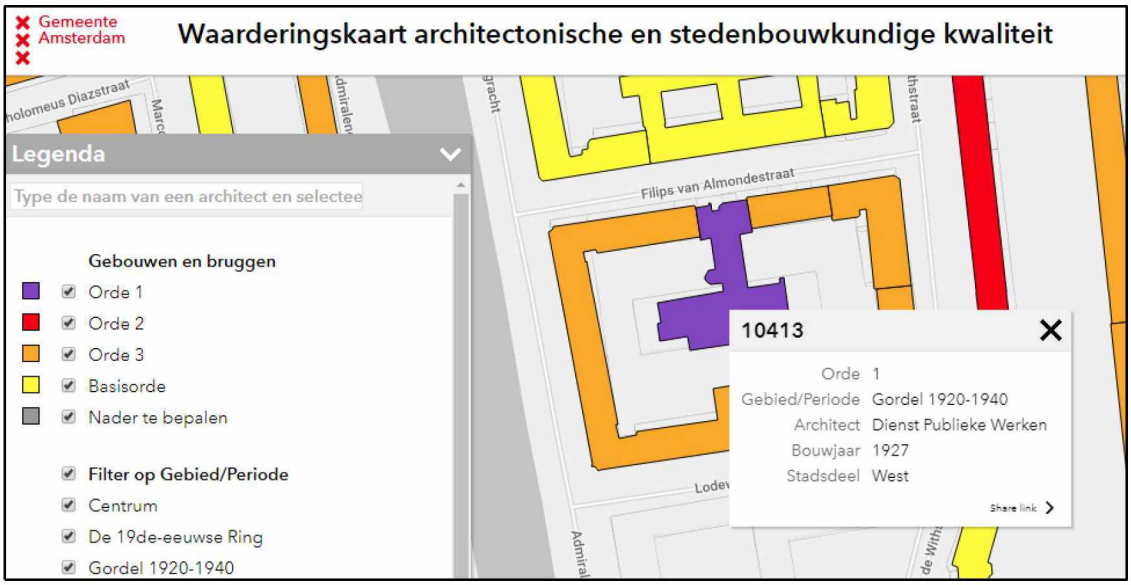
[1] Archeologisch bureauonderzoek plangebied De Baarsjes, Bureau Monumenten en Archeologie, december 2014

herontwikkeling daarom niet nodig. Bovendien leidt het project niet tot relevante bodemingrepen doordat uit wordt gegaan van de bestaande bebouwing.

5.7.2. Cultuurhistorie

Bij een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld in hoeverre het plan gevolgen heeft voor cultuurhistorische waarden. Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011).

Als gevolg van het project zal de bestaande bebouwing worden getransformeerd naar wonen. De bestaande bebouwing is sinds 18 februari 2014 aangewezen als gemeentelijk monument (monumentnummer 200721). Op de gemeentelijke waarderingskaart is de bebouwing daarom aangewezen als orde 1-bebouwing.



Afbeelding: uitsnede maps.amsterdam.nl/ordekaart, het project gebouw is aangewezen als Orde 1.

Voor orde 1 panden (gemeentelijk en rijksmonument) geldt dat sloop en/of uitbreiding niet is toegestaan, tenzij daarvoor een vergunning is verleend op basis van de monumentenwet (rijksmonumenten) en de erfgoedverordening (gemeentelijke monumenten). Het project heeft betrekking op de transformatie van de bestaande bebouwing. Bij de verbouwing die nodig is voor de transformatie zullen de kwaliteiten van het monumentale en gave interieur zoveel mogelijk worden benut en versterkt. Zo zal de in het verleden dichtgemaakte lichtstraat worden hersteld terwijl ook bestaande monumentale kwaliteiten zichtbaar zullen blijven. De gevels zullen zoveel mogelijk in oude luister worden hersteld waarbij toevoegingen in/aan de gevels mee doen in de sterke ritmiek.

5.8. Luchthavenindelingbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 en 1 januari 2018 zijn wijzigingen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijzigingen is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes als bedoeld kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven.

De beperkingen in het LIB betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen. In dat gebied geldt er een beperking voor de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting. De projectlocatie valt niet binnen het gebied waar woningen of andere aangewezen functies vanwege vliegverkeer zijn uitgesloten.

5.8.1. Bouwhoogtes

De projectlocatie valt binnen het beperkingengebied voor hoogtes:

- Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn vanwege vliegverkeer op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden. De projectlocatie ligt binnen zones met maatgevende toetshoogtes van 115 tot 116 meter ten opzichte van NAP.
- In artikel 2.2.2a, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die vanwege radarverkeer zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4A bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden mits uit een advies van de Inspectie

Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. De projectlocatie ligt binnen de zone van 54 meter ten opzichte van NAP.

Het project is lager dan de maximale toetshoogtes uit het Luchthavenindelingbesluit zodat er wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit voor wat betreft hoogtes.

5.8.2. Vogelaantrekkende functies

In artikel 2.2.3 van het Luchthavenindelingbesluit is geregeld dat nieuwe vogelaantrekkende functies binnen een gebied rond Schiphol niet zomaar zijn toegestaan. Het gaat hierbij onder meer om industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag en moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare. De projectlocatie ligt buiten deze zone maar er worden sowieso geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd. Op dit punt wordt eveneens voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

5.8.3. 20 Ke-contour

De projectlocatie is gelegen buiten de zone waar ernstige hinder van geluid kan optreden (LIB-4) en is ook volledig gelegen buiten de 20 Ke-contour (LIB-5).

5.9. Ecologie

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten. Deze bescherming is geregeld in de Wet natuurbescherming. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning. Ook mag een project in beginsel geen effect hebben op beschermde natuurgebieden.

5.9.1. Beschermde soorten

In het kader van de beoogde herontwikkeling is door Els & Linde bv een quick scan ecologie uitgevoerd (projectnummer 19.134, d.d. 1 maart 2021, zie bijlage). Uit de quick scan komt naar voren dat er een kans is op de aanwezigheid van vleermuizen maar dat de voorgenomen werkzaamheden geen invloed op deze soort hebben doordat de verblijfplaatsen behouden blijven. Dat geld ook voor mogelijke aanwezigheid van nesten van gierzwaluwen. Door te werken buiten de broedtijd of volgens een ecologisch werkprotocol zullen er geen effecten optreden voor gierzwaluwen. Verder zijn er geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van overige beschermde soorten in of rondom het gebouw. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is daarmee niet nodig. Het zorgbeginsel is uiteraard wel van toepassing. Zo dient eventueel noodzakelijke kap van bomen buiten de kwetsbare periode (winter) te worden uitgevoerd.

5.9.2. Gebiedsbescherming

Uit de door Els & Linde bv verrichte quick scan ecologie blijkt dat de projectlocatie geen onderdeel uitmaakt van een beschermd natuurgebied en ook op ruime afstand van dergelijk gebieden ligt. Ook maakt de projectlocatie geen onderdeel uit van een ecologische structuur en/of de Hoofdgroenstructuur. Er wordt vanwege de omvang van het project geen wijziging in de emissie van stikstof verwacht. Een berekening van de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden is daarom niet noodzakelijk geacht.

Ten aanzien van de eventuele stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wordt aanvullend op de quick scan nog verwezen naar het 'stroomschema Wabo-aanvragen bouw' van de provincie Zuid-Holland. Daaruit blijkt dat bij 20 woningen in stedelijk gebied er geen depositie van stikstof (0,00 mol/ha/jaar) wordt veroorzaakt bij een Natura 2000-gebied indien er sprake is van een onderlinge afstand van minimaal 5.400 meter. De projectlocatie bevindt zich op minimaal 7.600 meter afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, zijnde Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske. Op basis van deze afstand kan worden geconcludeerd dat het project niet zal leiden tot stikstofdepositie in een Natura 2000-gebied.

5.10. Behoefte

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is recent (1 juli 2017) gewijzigd. In artikel 3.1.6, tweede lid, van Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:
"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Bepaald moet worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro:
"Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

Met betrekking tot de projectlocatie geldt dat de functie wonen is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling aangezien deze functie nog niet is toegestaan in het geldende bestemmingsplan. Voor deze nieuwe stedelijke ontwikkeling dient daarom de behoefte te worden beschreven.

Voor woningbouwplannen in Amsterdam is de gehele (voormalige) stadsregio te beschouwen als marktregio. De actuele woningbehoefte voor de periode 2017-2027 binnen deze marktregio bedraagt 79.510 woningen. De harde plancapaciteit (plannen waarvoor een onherroepelijk

bestemmingsplan geldt) bedraagt 62.440 woningen waardoor er sprake is van een tekort van 17.070 woningen aan harde plancapaciteit. De projectlocatie behoort volgens het overzicht van de plancapaciteit van de provincie tot de zachte plancapaciteit (optionele locaties). Er is daarbij uitgegaan van 19 woningen in de periode 2020-2024. Inmiddels wordt voor de projectlocatie uitgegaan van een iets hoger woningaantal (20 woningen in plaats van 19). Het project draagt met in totaal 20 woningen bij aan het oplossen van het tekort aan harde plancapaciteit en voorziet in de grote behoefte aan woningen.

5.11. Milieu effect rapportage

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Bepalend daarbij is of een project moet worden beschouwd als een “stedelijk ontwikkelingsproject” als bedoeld in het besluit m.e.r.

M.e.r. en m.e.r.-beoordeling
Het onderhavige project heeft betrekking op het mogelijk maken van 20 woningen en blijft daarmee ver onder de drempel van 2.000 woningen zoals bedoeld in bijlage D van het Besluit m.e.r. Het totale programma aan wonen is – in de context van een stedelijk gemengd gebied als het onderhavige – niet aan te merken als een stedelijke ontwikkelingsproject zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. De transformatie naar wonen leidt bovendien niet tot een bijzondere toename aan nieuwe emissies of een bijzondere nieuwe verkeersaantrekkende werking. Er zijn geen gevoelige natuurgebieden in de nabijheid van de projectlocatie die beïnvloed zouden kunnen worden door de herontwikkeling. Er is geen aanleiding om een (vormvrije) MER-beoordeling uit te voeren.

Conclusie
De conclusie is dat de beoogde herontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu of de omgeving zal hebben en dat daarom geen m.e.r. of (vormvrije) m.e.r. beoordeling hoeft te worden gemaakt.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

De gronden ter plaatse van het project zijn in eigendom van GPS Vastgoed. De kosten voor het project worden gedragen door GPS Vastgoed.

Het project is gelet op artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening te beschouwen als een bouwplan waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld, tenzij het kostenverhaal op een andere wijze is verzekerd. Voor het project is een anterieure overeenkomst gesloten tussen de gemeente GPS Vastgoed Er is daarmee in het kostenverhaal voorzien en een exploitatieplan is niet nodig. De anterieure overeenkomst heeft ook betrekking op eventuele kosten in geval van planschade.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1. Participatie door de vorige eigenaar

In oktober 2015 heeft de vorige eigenaar van het perceel en de bebouwing, CHEOPS, een bouwplanvoorstel met 53 woningen gepresenteerd aan de omwonenden. Dat plan viel echter niet goed in de buurt. Men vond dat het plan teveel woningen bevatte en er waren zorgen over geluidsoverlast vanwege de voorgenomen starters-of studentenwoningen.

Ten behoeve van een constructieve discussie met de ontwikkelaar en het stadsdeel en om de mening van de omwonenden te vertolken, is tijdens informatieavond in 2015 de Klankbordgroep KPN centrale opgericht. Oorspronkelijk bestond de klankbordgroep uit acht bewoners afkomstig uit verschillende delen van het omringende bouwblok. In 2018 en 2019 slonk de bezetting door verhuizingen naar 4 leden.

Als eerste activiteit hield de klankbordgroep een digitale buurt enquête met wederom als resultaat dat de omwonenden 53 starterswoningen niet zien zitten en bang zijn voor overlast van geluid en verlies van privacy. Deze uitkomsten zijn 11 juli 2016 door de Klankbordgroep besproken met de gebiedsportefeuillehouder welke toezegde de zorgen van omwonenden mee te geven aan CHEOPS voor verdere uitwerking van het plan en aanscherping van de benodigde ruimtelijke onderbouwing. Een wijziging van de centrale naar wonen stond tijdens het overleg niet meer ter discussie.

6.2.2. Participatie door de huidige eigenaar

Vanwege de complexiteit en gebrek aan ervaring met herontwikkeling monumentale panden binnen het stedelijk weefsel waarbij bewonersparticipatie een belangrijke rol speelt, heeft CHEOPS n 2017 het perceel en de bebouwing verkocht aan GPS Vastgoed. Voor het ontwerpproces heeft GPS Vastgoed het architectenbureau Rijnboutt aangesteld. Dit bureau beschikt over veel ervaring

met herontwikkelingen van monumentale gebouwen die veelal gesitueerd zijn op gevoelige locaties.

- Voorbereiding participatie

Medio juni 2017 hebben GPS en Rijnboutt een aangepast bouwplan aan het stadsdeel gepresenteerd, bestaande uit 40 appartementen met een grootte tussen 45-100 m². Naar aanleiding van die presentatie is afgesproken dat GPS een conceptaanvraag indient. Dat is noodzakelijk voor het stadsdeel om het bouwplan te toetsen aan beleid en op basis waarvan het plan kan worden gepresenteerd aan de klankbordgroep en andere omwonenden. Vanwege ontwikkeling van nieuw gemeentelijk woonbeleid (40-40-20) wordt het bouwplan aangehouden waarna op 6 februari 2018 overleg plaatsvindt tussen GPS en het stadsdeel. Daaruit blijk dat het Dagelijks Bestuur (DB) niet principieel tegen woningen in de centrale op het binnenterrein is maar dat dit gezien de zorgen van omwonenden voor geluidsoverlast en mogelijke aantasting van privacy voor omwonenden wel een haalbaar plan moet zijn. De uitkomsten van het bewonersoverleg wenst het DB mee te wegen in haar finale afwegingen en standpuntbepaling. Verder dient de invulling aan te sluiten op het nieuwe gemeentelijk woonbeleid van 40-40-20 (zie paragraaf 4.4.). Afwijken van de in het woonbeleid opgenomen segmentering kan op basis van Spelregels bij een transformatieproject, maar dit dient wel goed te worden gemotiveerd. Het stadsdeel stelt voor dat GPS/Rijnboutt verschillende varianten onderzoekt en doorrekent op basis van het 40-40-20 woonbeleid om te bezien welke variant het beste haalbaar is.

In maart 2018 presenteren GPS/Rijnboutt 3 varianten aan het stadsdeel;
- 10 koop loftwoningen;
- Behoud bestaande gemengde doeleinden (bedrijfsverzamelgebouw etc.);
- 47 huurwoningen.

Het stadsdeel heeft naar aanleiding van de voorgestelde varianten op 16 mei 2018 gereageerd met de mededeling dat het DB geen variant wenst met 10 (zeer) grote woningen. Het voorkeursmodel met 47 huurwoningen bevat een aantal te kleine woningen van circa 28 m². In overleg wordt afgesproken dat GPS nieuwe varianten door de architect laat uitwerken.

Naast de reactie op de 3 varianten wenst het DB ook een nadere studie naar een variant met behoud van een nieuwe voorziening voor de KPN in het bestaande gebouw. Het DB volgt de bestaande beleidslijn om binnentuinen zoveel mogelijk van nieuwe bebouwing te vrijwaren en te verduurzamen. Het DB ziet mogelijkheden voor wonen in het bestaande gebouw, liefst in een omvang die beperkte impact op de bestaande woningen heeft.

In juni 2018 heeft GPS aan het stadsdeel een oplossing gepresenteerd voor de wens van het DB om de KPN centrale intern te verhuizen. Hoewel hierdoor GPS ontwikkelruimte kwijtraakt en de ruimte voor de KPN een flinke ingreep betekent binnen het gebouw, levert het met name voor de omwonenden voordelen op zoals geen overlast in de binnentuin vanwege de bouw van een nieuwe centrale en niet 2,5 jaar lang nachtelijke activiteiten van KPN tijdens de transitie door het omlassen in de binnentuin.

Op 19 juni wordt door GPS/Rijnboutt, op verzoek van het stadsdeel, 3 nieuwe varianten gepresenteerd;

- Scenario bedrijvigheid;
- Scenario huurwoningen. 40 woningen variërend van 35 m^2 tot 80 m^2;
- Scenario huurwoningen met patio's met oppervlakten variërend van 35 m^2 tot 80 m^2.

- Overleg klankbordgroep d.d. 13 september 2018

GPS/Rijnboutt heeft op 13 september 2018, in aanwezigheid van diverse vertegenwoordigers van het stadsdeel en in aanwezigheid van de portefeuillehouder, 3 nieuwe ontwerp varianten gepresenteerd aan de klankbordgroep. Vooraf heeft het stadsdeel wederom benadrukt te hechten aan bewonersparticipatie van het project en deze goed met de bewoners vorm te geven. Dat wordt bereikt via de eerste twee treden van de participatieladder *informeren en raadplegen.* Het stadsdeel wenst tijdens dit overleg graag de mening van de klankbordgroep te vernemen over het voorgenomen bouwplan.

Na de presentatie van de 3 varianten is door de klankbordgroep klip en klaar gesteld dat bezien vanuit de buurt er een voorkeur is voor een variant tot maximaal 20 koop woningen. De klankbordgroep wenst geen huurwoningen, dan wel starters- en/of studentenwoningen. De klankbordgroep verwacht dat kopers zich beter verhouden binnen een VVE tot de bestaande bewoners en verwacht hiervan de minste extra dynamiek. Eén lid van de klankbordgroep is het daar niet mee eens want die persoon maakt zich zorgen om het toevoegen van extra woningen binnen het bouwblok. Een invulling met bedrijvigheid ziet de klankbordgroep als tweede optie . De klankbordgroep ziet liever geen variant met 40 woningen vanwege te grote dynamiek en een aantasting van het leefklimaat. De groene binnentuin en de restauratie en het verbeterde aanzien van het gebouw en het dak vormen ook volgens de klankbordgroep een meerwaarde.

Bij de keuze van maximaal 20 woningen leidt dit volgens de klankbordgroep tot minder juridische procedures uit de buurt en tot minder vertraging van het project. Realisatie van minder maar grotere woningen sluit ook beter aan bij wat nu gebruikelijk is in de buurt, waarbij een groot deel van de woningen in het blok in de range 60-120 m^2 vallen. Eigenaren hebben dezelfde belangen en zijn naar verwachting eerder aanspreekbaar. De klankbordgroep benadrukt dat bij de herontwikkeling groen en beheersbaarheid belangrijke aspecten zijn.

De gepresenteerde variant met 40 huurwoningen zou volgens de klankbordgroep tot jarenlange procedures leiden in verband met protesten uit de buurt. En een variant met 20 koopwoningen voegt nog altijd meer toe aan de woningvoorraad dan bedrijvigheid, aldus de klankbordgroep.

De portefeuillehoudster heeft de bijeenkomst afgesloten met de opmerking dat het stadsdeel zich gaat beraden en op korte termijn zal communiceren met de klankbordgroep over het vervolgproces.

Op 22 november 2018 heeft het stadsdeel de klankbordgroep geïnformeerd dat het stadsdeel aan GPS heeft verzocht om, overeenkomstig de voorkeur van de klankbordgroep, een studie te verrichten naar een invulling van de centrale met maximaal 20 woningen. Voorts werd de klankbordgroep uitgenodigd voor een volgende bijeenkomst met als bespreekpunten de interne verhuizing KPN en nieuwe woningvarianten.

- Overleg klankbordgroep d.d. 14 januari 2019

Op 14 januari 2019 heeft de KPN een toelichting gegeven aan de klankbordgroep over de interne mutatie van haar bedrijfsactiviteiten binnen de bestaande centrale. De voorkeur van de KPN ging uit naar een nieuwe unit in de binnenplaats maar het stadsdeelbestuur stemde daar niet mee in en heeft de KPN en GPS opgedragen de nieuwe behuizing te integreren in de bestaande centrale. De nieuwe behuizing is daarom ondergebracht in een compacte ruimte aan de locatie Filip van Almondestraat 13 met een eigen toegang vanaf de openbare weg, naast nr. 15.

Het stadsdeel heeft tijdens het overleg toegelicht dat er feitelijk sprake is van twee aparte projecten en twee aparte aanvragen voor een omgevingsvergunning. 1) voor de inpandige verhuizing van KPN en later 2) een aanvraag voor een bouwplan van GPS.

Tijdens het overleg geven de klankbordleden aan vooral benieuwd te zijn naar de uiteindelijke invulling of transformatie van de leegkomende centrale. Naar aanleiding van de uitkomst van de vorige bijeenkomst met de klankbordgroep en het stadsdeel heeft Rijnboutt drie nieuwe woningvarianten toegelicht aan de klankbordgroep, allen met maximaal 20 vrije sector woningen. De klankbordgroep sprak haar voorkeur uit voor twee varianten. De derde variant werd afgewezen omdat daarin extra buitenruimte voor de nieuwe bewoners was voorzien.

Het stadsdeel geeft naar aanleiding van het overleg mee dat indien de klankbordgroep instemt met woningen, GPS in overleg met de gemeente de meest gewenste woningvariant, plus inrichting binnenterrein zal uitwerken en vervolgens opnieuw zal presenteren aan alle omwonenden.

- Bewonersinformatieavond d.d. 26 september 2019

Op basis van de voorkeur van de klankbordgroep is één van de twee varianten uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp (VO). Dit uitgewerkte voorlopig ontwerp is 26 september 2019 door GPS Vastgoed tezamen met Rijnbout architecten gepresenteerd aan omwonenden tijdens een bewonersinformatieavond. Voor deze bijeenkomst zijn alle bewoners van het omringende blok uitgenodigd middels een brief van GPS, welke huis aan huis is verspreid. Tijdens de avond waren 27 buurtbewoners, vertegenwoordigers van de KPN, de portefeuille houder, ambtelijke vertegenwoordiging stadsdeel, leden klankbordgroep, architect en initiatiefnemer aanwezig.

Vooraf aan de bijeenkomst heeft de klankbordgroep een brief gestuurd aan omwonenden. In deze brief stelt de klankbordgroep “na interne discussie zijn wij tot het volgende standpunt gekomen; de meeste leden van de klankbordgroep hebben zich uitgesproken voor een bewoning van het binnen blok met maximaal 20 koopwoningen. De belangrijkste overweging hierbij is dat minder bewoners

minder inbreuk zullen maken op de privacy van de omwonenden en beter aanspreekbaar zijn op hun gedrag". Nadat het stadsdeel de klankbordgroep heeft bericht dat GPS een ruimtelijke onderbouwing voorbereidt gebaseerd op maximaal 20 woningen, stemt de klankbordgroep dan ook in met presentatie aan omwonenden.

Tijdens de informatieavond geeft de klankbordgroep nog een toelichting over het ontstaan en reden van oprichting van de klankbordgroep, de betrokkenheid bij het ontwerpproces en de behaalde resultaten. Ter aanvulling op het reeds eerder in de brief vermelde toelichting stelt de klankbordgroep dat met maximaal 20 koopwoningen gemikt wordt op een andere doelgroep dan het eerste Cheops plan (studenten en starters). De nu beoogde doelgroep is ook gebaat bij kwaliteit en rust. In tegenstelling tot huurders voelen huiseigenaren zich naar verwachting meer verbonden met de totale omgeving. Drie van de vier klankbordgroepleden staan positief tegenover het nieuwe plan omvattend 20 koopwoningen.

Het vierde lid van de klankbordgroep spreekt wel zijn waardering uit voor de kwaliteit van de combinatie GPS/Rijnboutt maar plaatst enkele kanttekeningen. Het stadsdeel verzuimt volgens hem zelf beleid te ontwikkelen inzake wonen in binnen gebieden, hij heeft weinig vertrouwen in het stadsdeel en diverse varianten worden voor besproken tussen stadsdeel en initiatiefnemer. Hij pleit voor interactie tussen omwonenden en het stadsdeelbestuur zonder gebouw eigenaar.

De portefeuillehouder peilt per persoon alle individuele meningen van de aanwezige bewoners. De meningen variëren van behoud van de bedrijfsbestemming tot bewoning. Een aantal aanwezigen spreken direct hun voorkeur uit voor het gepresenteerde woonplan. Anderen geven de voorkeur aan behoud bedrijfsbestemming vanwege zorgen over geluidoverlast en/of aantasting van privacy.

De portefeuillehoudster stelt aan het einde van de bijeenkomst dat de enquête van 2015 is en gebaseerd op het oude Cheops plan, omvattend 53 starterswoningen. Nadien is uit het midden van de bewoners een klankbordgroep geformeerd. Samen met het stadsdeel en GPS heeft de klankbordgroep een proces doorlopen dat heeft geleid tot een genuanceerder ontwerp. Het ontwerp Rijnboutt omvat de helft minder woningen en geen studenten- en/of starterswoningen. Verder is het moeilijk de overlast in te schatten bij een invulling met bedrijvigheid. Een gebruik als bedrijf of kantoor laat immers volgens het bestemmingsplan circa 180 werknemers toe in het gebouw (3.300 m^2 gedeeld door 15 m^2 per werknemer). Dat leidt hoe dan ook altijd ook tot drukte en dynamiek. Een afweging is dus mede gebaseerd op de dynamiek die 20 woningen meebrengt of de dynamiek die een invulling als bedrijf of kantoor meeneemt.

Met deze presentatie van de voorkeurs variant, tot stand gekomen in overleg met de klankbordgroep is het participatieproces met de omwonenden afgesloten. De gepresenteerde variant, gebaseerd op maximaal 20 koopwoningen, vormt de basis voor de uitwerking van het definitieve ontwerp welke de basis vormt voor de inmiddels ingediende aanvraag omgevingsvergunning. Het stadsdeel maakt na indiening een zorgvuldige afweging van alle belangen.

- Zorgvuldig participatieproces

De bewonersparticipatie in het ontwerpproces is gestart met de oprichting van de Klankbordgroep tijdens de presentatie van het Cheops-plan aan de bewoners van het omringende blok op 14 oktober 2015 en is geëindigd op 26 september 2019 met de presentatie van GPS/Rijnboutt aan omwonenden van de gewenste woonvariant. Voor omwonenden stonden vanaf de start 2 onderwerpen centraal, namelijk de angst voor geluidsoverlast en/of vrees aantasting privacy en hoe dit te beheersen. Vanaf het moment dat GPS Vastgoed het eigendom van de centrale heeft verkregen, heeft de klankbordgroep actief geparticipeerd in het ontwerpproces.Gedurende het ontwerpproces zijn in overleg met de klankbordgroep, het stadsdeel, de architect en initiatiefnemers vele varianten ontworpen en besproken. Het resultaat is gepresenteerd op de laatste bewonersavond op 26 september 2019.

De resultaten van de bijeenkomsten met de klankbordgroep en bewonersinformatie avonden zijn als volgt verwerkt in het ontwerp;

1. De intensiteit op de binnenplaats is sterk verminderd. In plaats van 53 studenten en starters studio's bevat het ontwerp 20 koopwoningen waarvan het profiel van de eigenaren sterk aansluit bij die van omwonenden. Eigenaren die ook belang hebben bij kwaliteit en rust en zich sterk verbonden voelen met de gehele omgeving.
2. Ter voorkoming dat het aantal woningen in de toekomst toeneemt en daarmee eventueel extra geluid en overlast, komt er een opname in de anterieure overeenkomst van een bepaling die ondersplitsing van woningen verbiedt.
3. De schil en het aanzien van het monument wordt zoveel mogelijk teruggebracht in oorspronkelijke staat. In verband met privacy voor omwonenden zijn er in het definitieve ontwerp aan het gebouw geen erkers, dakkapellen en balkons of andere uitwendige ruimten toegevoegd.
4. In een splitsingsovereenkomst komt een opname van een bepaling welke inhoudt het verbod op het realiseren van bouwwerken in de gemeenschappelijke tuin zoals schuurtjes of aanbouwen.
5. De enige buitenruimte voor eigenaren omvat een terras in de vorm van vlonders op de begane grond die overlopen in de gemeenschappelijke tuin. Er komen geen privétuinen. In de anterieure overeenkomst opname van een bepaling die toeziet op het verbod van aanleg en inrichting private tuin.
6. De gehele binnenplaats wordt voorzien van een groene tuinmuur als verbeterde privacy schil tussen de centrale en omwonenden.
7. Een groen sedumdak en (geluids) isolatie aan de binnenkant van de woningen als nieuwe akoestische schil van het gebouw en verbetert aanzien.
8. Alle bestaande technische installaties worden van het gebouw verwijderd, zoals koelinstallaties, loopbruggen, etc. wat het aanzien van het gebouw sterk verbetert.
9. Herontwikkeling van de thans verharde binnenplaats die dienst deed als parkeer terrein tot een gemeenschappelijke tuin die door haar inrichting geluidsabsorberend werkt en door aanplant van bomen de privacy verbetert.
10. Opname in de VVE van toekomstige eigenaren van diverse bepalingen over beheer en gebruik gehele binnenplaats inclusief bepalingen die geluidsoverlast moeten voorkomen.

11. Teneinde bepalingen in de anterieure overeenkomst opgenomen welke eigenaren verplichten zich te onthouden van afgesproken activiteiten, worden voornoemde bepalingen opgenomen in de diverse notariële akten in de vorm van een kwalitatieve verplichting gekoppeld aan een ketting beding met een boetebepaling.

Ten behoeve van een zorgvuldig participatieproces heeft GPS Vastgoed van alle bijeenkomsten met de klankbordgroep en informatieavonden met bewoners conceptverslagen gemaakt en deze ter beoordeling toegestuurd aan alle aanwezigen. Na ontvangst van eventuele op- en aanmerkingen op de conceptverslagen heeft GPS deze verwerkt en vervolgens de definitieve verslagen verstuurd aan alle betrokkenen. Voor de informatieavonden voor alle bewoners heeft GPS ruim op tijd een uitnodiging verspreid via een huis aan huis bulletin. In deze uitnodigingbrieven werd kort een update gegeven van het ontwerpproces en de reden waarom een informatieavond werd georganiseerd voor de gehele buurt. Na presentatie van het concept definitieve plan heeft GPS een website gebouwd die omwonenden informeert over de voortgang van het project en de mogelijkheid biedt te reageren op de planontwikkeling en procedures. Verder verspreid GPS Vastgoed aan alle omwonenden van het omringende blok periodiek een informatie bulletin.

Tegelijkertijd met de participatie in het ontwerpproces tezamen met GPS/Rijnboutt en het stadsdeel onderhielden klankbordgroepleden rechtstreekse contacten met ambtenaren en bestuurders van het stadsdeel.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

De huidige bebouwing op de projectlocatie is grotendeels niet meer in gebruik. KPN is voornemens om de nog resterende activiteiten te verplaatsen naar een compactere ruimte in het gesloten bouwblok aan de Filips van Almondestraat. Daarvoor is een aanvraag omgevingsvergunning tot verbouw ingediend. Na verplaatsing van de nog resterende activiteiten is de gehele bebouwing op de projectlocatie beschikbaar voor transformatie naar wonen.

7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen

Het bouwplan leidt tot de volgende afwijkingen:

1. Gebruik als wonen: in de bestemming 'Gemengd – 5' is het gebruik van het gebouw en de tuinen ten behoeve van wonen niet toegestaan.

2. Bouwen dakterras: de dakterrassen leiden tot een overschrijding van de maximaal toegestane bouwhoogtes voor gebouwen in de bestemming 'Gemengd – 5'.

3. Bouwen pergola: de pergola leidt tot een overschrijding van de maximaal toegestane bouwhoogte voor bouwwerken geen gebouwen zijnde in de bestemming 'Tuin'.

In het navolgende wordt een ruimtelijke motivatie voor de afwijkingen gegeven.

Ad 1: Doordat de bebouwing op de projectlocatie vrijkomt is deze beschikbaar voor een transformatie naar een nieuwe functie. Een nieuwe invulling van de monumentale bebouwing is wenselijk om zo het behoud van het gebouw te waarborgen.

In de stadsregio Amsterdam is een enorme behoefte aan woningen (zie onder meer paragraaf 5.10). Gelet op het beleid van diverse overheden dienen deze woningen zoveel binnen bestaand stedelijk gebied te worden gerealiseerd om zo het omliggende landschap te sparen. Vanwege de ligging op een binnenterrein met voornamelijk woningen in de omliggende bebouwing is een transformatie naar wonen in dit geval passend en ruimtelijk aanvaardbaar. Het gebruik als wonen sluit aan op de woonfunctie in het overgrote deel van het bouwblok en veroorzaakt geen onevenredige overlast voor de bestaande woningen in de omgeving. Een andere invulling zal naar verwachting meer overlast voor de omgeving kunnen opleveren dan wonen (denk aan geluidsoverlast of parkeeroverlast).

Ad 2: Twee van de nieuwe woningen krijgen een buitenruimte op het platte dak van de aanbouw. Dakterrassen zijn in de bestaande situatie ook al op de aanbouw aanwezig bij twee woningen in de tweede bouwlaag van de bebouwing van de Filips van Almondestraat. Alhoewel nieuwe dakterrassen in beginsel niet zijn toegestaan op orde 1 panden is het vanwege de bestaande situatie aanvaardbaar om het gebruik als dakterras voort te zetten. Het dakterras is niet zichtbaar

vanaf de openbare ruimte en bevindt zich op voldoende afstand van privéruimten van naastgelegen tuinen. Er zijn bovendien geen toegangsgebouwen nodig om het dakterras bereikbaar te maken doordat het dakterras direct vanuit de toekomstige woning te bereiken is.

Ad 3: De pergola in de binnentuin is bedoeld om het zicht op de collectieve fietsenstalling vanuit de bestaande en toekomstige woningen te beperken. De pergola betreft een open constructie met begroeiing/klimplanten. Er is daardoor geen sprake van een gebouw maar van een bouwwerk geen gebouw zijnde. De pergola wordt hoger dan 1 meter en is daarmee in afwijking van het geldende bestemmingsplan. Het realiseren van de pergola is gewenst omdat zo het beeld op gestalde fietsen in de binnentuin te verminderen zonder dat daarvoor een stallingsgebouw wordt gerealiseerd. Door begroeiing/klimplanten toe te passen zal de pergola een bijdrage leveren aan het groene beeld van de binnentuin..

7.2. Conclusie

Het project past binnen het beleid van de diverse overheden en er zijn geen belemmeringen vanuit de relevante omgevingsaspecten. De afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan zijn ruimtelijk onderbouwd en aanvaardbaar.