

Ruimtelijke onderbouwing

Transformatie Zandkasteel



Versie: Indiening (d.d. 18 maart 2019)

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
1.1.	Aanleiding en doelstelling.....	5
1.2.	Ligging van het project.....	7
2.	Het project	9
2.1.	Beschrijving bestaande situatie	9
2.1.1.	De geschiedenis van de Bijlmer	9
2.1.2.	Gebouw.....	10
2.2.	Projectbeschrijving	11
2.2.1.	Ontwerp	11
2.2.2.	Programma	13
3.	Planologisch kader	15
3.1.	Geldend bestemmingsplan	15
3.2.	Afwijking van het bestemmingsplan.....	17
3.3.	Procedure.....	19
4.	Beleidskader	20
4.1.	Rijksbeleid.....	20
4.1.1.	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	20
4.1.2.	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).....	20
4.1.3.	Nationaal Waterplan 2016-2021	20
4.2.	Provinciaal en regionaal beleid.....	21
4.2.1.	Provinciale Structuurvisie / Provinciale Ruimtelijke Verordening.....	21
4.2.2.	Metropoolregio Amsterdam (MRA).....	21
4.2.3.	Regionale afstemming woningbouw	22
4.3.	Gemeentelijk beleid.....	23
4.3.1.	Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam.....	23
4.3.2.	Amsterdamse woonagenda 2025	24
4.3.3.	Nota Parkeernormen Auto	24
4.3.4.	Nota Parkeernormen fiets en scooter	25
4.3.5.	Kantorenstrategie 2017	25
4.3.6.	Detailhandelsbeleid	26
5.	Omgevingsaspecten.....	27
5.1.	Verkeer en parkeren	27

5.1.1.	Verkeersaantrekkende werking.....	27
5.1.2.	Verkeersafwikkeling.....	29
5.1.3.	Parkeren.....	30
5.1.4.	Fietsen en scooters.....	31
5.1.5.	Openbaar vervoer.....	32
5.2.	Horeca.....	32
5.3.	Bodem.....	33
5.4.	Geluidhinder.....	34
5.4.1.	Wegverkeer.....	34
5.4.2.	Railverkeer.....	34
5.4.3.	Industrieterrein.....	35
5.4.4.	Bedrijven.....	35
5.4.5.	Cumulatie.....	35
5.4.6.	Transformatieafspraken.....	35
5.4.7.	Conclusie.....	36
5.5.	Luchtkwaliteit.....	37
5.6.	Externe veiligheid.....	37
5.6.1.	Inrichtingen.....	37
5.6.2.	Vervoer gevaarlijke stoffen.....	38
5.6.3.	Buisleidingen.....	38
5.6.4.	Conclusie.....	38
5.7.	Water.....	38
5.7.1.	Keur.....	39
5.7.2.	Grondwater.....	39
5.7.3.	Waterberging.....	39
5.8.	Archeologie en cultuurhistorie.....	39
5.8.1.	Archeologie.....	39
5.8.2.	Cultuurhistorie.....	40
5.9.	Natuur en ecologie.....	41
5.10.	Milieuzonering.....	42
5.11.	Milieu effect rapportage.....	42
5.11.1.	MER.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht.....	42
5.11.2.	Vormvrije m.e.r.-beoordeling.....	42
5.12.	Luchthavenindelingsbesluit.....	44

5.12.1.	Bouwhoogte.....	44
5.12.2.	Vogelaantrekkende functies	44
5.12.3.	Gevoelige functies	44
5.13.	Ladder voor duurzame verstedelijking	44
5.14.	Bezonning	47
5.15.	Planschadeanalyse.....	47
6.	Uitvoerbaarheid.....	51
6.1.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	51
6.1.1.	Vooroverleg ex artikel 5.1.1.Bro	51
6.1.2.	Ontwerp omgevingsvergunning	51
6.2.	Eigendomsverhoudingen	51
6.3.	Economische uitvoerbaarheid	51
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen	52

Bijlagen:

1. Analyse aantal horecazaken Amsterdamse Poort, Van Riezen & Partners, d.d. 23 oktober 2017
2. Bijlage bij analyse horeca - inventarisatietabel, Van Riezen & Partners, d.d. 4 augustus 2017
3. Behoeftte en effecten horeca zandkasteel Amsterdamse Poort, Bureau Stedelijke Planning, d.d. 15 maart 2018
4. Verkennend bodemonderzoek Bijlmerplein 888 te Amsterdam, Tauw, d.d. 23 oktober 2017
5. Transformatieproject 'Het Zandkasteel' te Amsterdam, akoestisch onderzoek omgevingsgeluid, DPA Cauberg-Huygen, d.d. 1 februari 2019
6. Externe veiligheid spoor Het zandkasteel te Amsterdam, Adviesgroep AVIV BV, d.d. 23 oktober 2017
7. Beschrijving van Bijlmerplein 888, Amsterdam-Zuid-Oost, Gemeente Amsterdam, d.d. 20 juni 2017
8. Ontwikkelperspectief en uitgangspuntenkader, herbestemming Amsterdamse Poort/Zandkasteel, Hylkema Consultants, d.d. 28 augustus 2017
9. 0574 – Herbestemming Amsterdamse Poort, Hylkema Erfgoed Advies en Ontwerp, d.d. 23 oktober 2017
10. Quick scan ecologie, Het Zandkasteel te Amsterdam, Els & Linde BV, d.d. 09-07-2017
11. Afdoende onderzoek, Els & Lind, d.d. 28 februari 2019
12. Ecologisch werkpotocol, Els & Linde, d.d. 19 januari 2019
13. Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling, Antea, projectnummer 418847, d.d. 4 mei 2018

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doelstelling

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de voorgenomen transformatie van een deel van het huidige hoofdkantoor van ING in Amsterdam Zuidoost.

Nadat ING is verhuisd naar het nieuwe hoofdkantoor op Frankemaheerd zal dit bijzondere gebouw, ook wel het 'Zandkasteel', voor een deel worden getransformeerd naar een hoogwaardig en duurzaam wooncomplex met 330 appartementen. Het gebouw bestaat in totaal uit tien torens die met elkaar zijn verbonden. De voorgenomen transformatie ziet op zeven torens hiervan (incl. de gehele parkeergarage). De parkeergarage behoudt zijn parkeerfunctie in de huidige omvang en aantallen parkeerplaatsen, maar zal gaan dienen ten behoeve van onder meer de functies in het Zandkasteel. Dit is conform het bestemmingsplan. Het gebouw bestaat uit 10 torens, maar de voorliggende aanvraag omgevingsvergunning gaat over 7 van de 10 torens. De drie westelijke torens (A, B en C) maken geen onderdeel uit van de voorliggende aanvraag. Deze 3 torens zijn aangekocht door de gemeente en hier zal een internationale school worden gevestigd. Hiervoor zal separaat een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Dit geldt ook voor de begane grondverdieping onder toren E.

Het gehele gebouw is inmiddels aangewezen als gemeentelijk monument, dat gezien de eigentijdse en markante uitstraling een bijzondere en toevoegende waarde bezit voor het gebied. Het is het eerste gemeentelijke monument in dit relatief jonge gebied in Amsterdam Zuidoost. Een groot kantoorpand als deze is ingehaald door de tijd waarin (zeker in het bankwezen) schaalverkleining aan de orde is. Als impuls voor het gebied en een duurzame invulling van het gemeentelijk monument biedt de omzetting naar wonen een goede kans.



Afbeeldingen: Aanzicht Zandkasteel vanaf het Bijlmerplein (bron: fotoarchief Van Riezen & Partners)

In lijn met de levendigheid en verscheidenheid aan functies in het gebied worden met name in de plint van het gebouw in beperkte mate gemengde voorzieningen toegevoegd, zoals -, en een maatschappelijke voorziening. Dit zorgt voor een activering van de plint zoals dat ook in de rest van het winkelgebied Amsterdamse Poort is gerealiseerd. Voor fietsparkeren wordt

voorzien in een inpandige fietsenstalling. Voor autoparkeren geldt dat de bestaande parkeergarage ongewijzigd blijft. Deze transformatie borduurt voort op de eerdere moderniseringsslag van Frankemaheerd en zorgt wederom voor een belangrijke versterking van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving in het gebied.

Het vigerende bestemmingsplan kent ruime gebruiks- en bouw mogelijkheden. Ondanks dat de footprint van de bebouwing planologisch niet toeneemt, past de beoogde transformatie niet in het vigerende bestemmingsplan. Dit komt met name doordat het woongebruik in het bestemmingsplan nog niet is voorzien. Voor het project zal daarom een omgevingsvergunning in afwijking van het geldende bestemmingsplan worden aangevraagd. De aanvraag betreft een omgevingsvergunning voor zowel het afwijkende gebruik als voor het bouwen en voor het vellen van bomen en het wijzigen van een monument. De aanvraag wordt o.g.v. de 'Coördinatieverordening gemeente Amsterdam' gecoördineerd met een objectvergunning (APV) voor het plaatsen van bouwhekken.

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. Daaruit volgt dat de voorgenomen transformatie in overeenstemming is met het (gemeentelijk) beleid en in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Voorts is eind 2017 een aanmeldingsnotitie MER opgesteld en ingediend en hierop is door de gemeente Amsterdam besloten. Deze aanmeldingsnotitie had betrekking op het oorspronkelijke bouwplan, waarbij het hele zandkasteel zou worden getransformeerd naar woningen. Omdat het plan inmiddels is gewijzigd (zie pagina 5) is de rapportage die is opgesteld door Antea en waarin een beoordeling is gemaakt van de milieueffecten hierop aangepast en opnieuw ingediend. Dit is geen nieuwe aanmeldingsnotitie waarop een nieuw besluit van het bevoegd gezag benodigd is, maar een nadere toelichting op de wijziging van het plan en de bevestiging dat ook voor het gewijzigde project geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hoeven te worden verwacht. Het instemmingsbesluit van het bevoegd gezag van 5 december 2017 blijft hiermee onverminderd van kracht. Hiervoor wordt verder verwezen naar paragraaf 5.11.

1.2. Ligging van het project

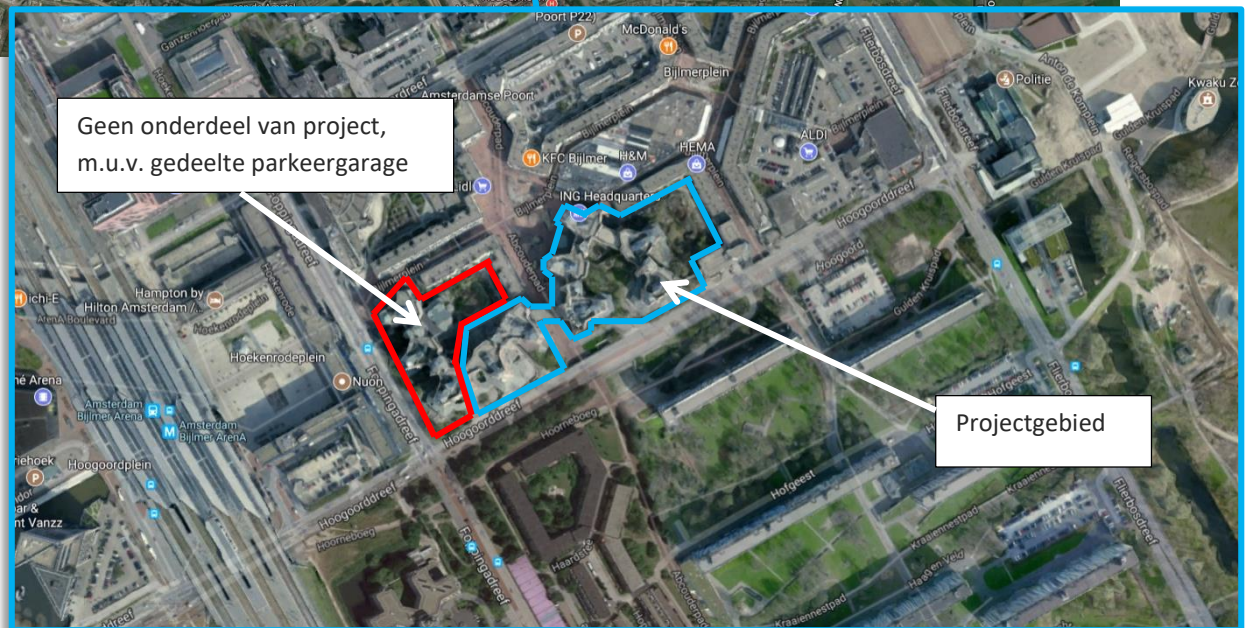
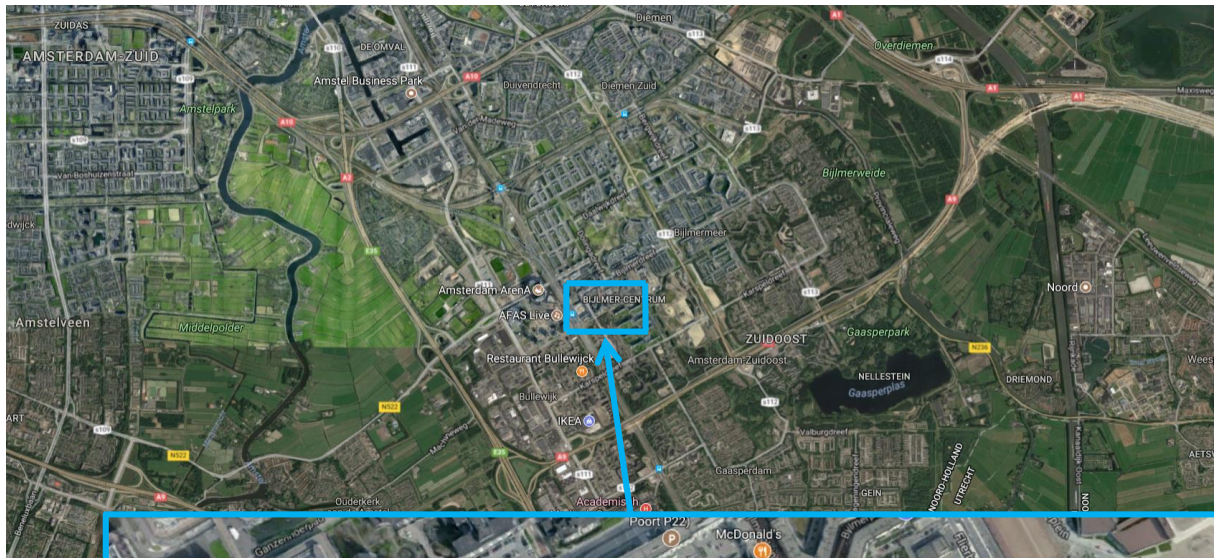
Het project ligt in Amsterdam Zuidoost in het oostelijk deel van de Arenapoort. De locatie wordt begrensd door de Hoogoorddreef, de Foppingadreef, het Bijlmerplein en het voetgangersgebied in het winkelcentrum Amsterdamse Poort.

Het project bevindt zich vlakbij station Bijlmer ArenA in het hart van het Centrumgebied Zuidoost. De auto-ontsluiting vindt onverminderd plaats vanaf de Hoogoorddreef en de Foppingadreef. Voor voetgangers bevinden de entrees tot het complex zich in het winkelgebied.

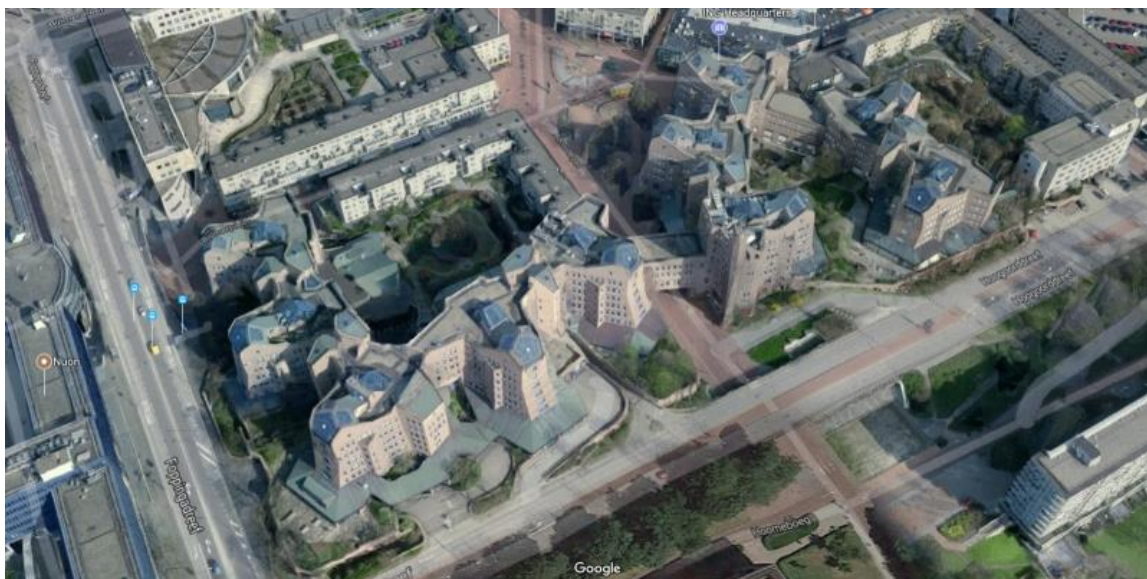


Afbeelding: Het Zandkasteel in grenzend aan het voetgangersgebied in de Amsterdamse Poort (bron: fotoarchief Van Riezen & Partners)

In de navolgende afbeelding is de ligging van het project indicatief weergegeven. De grens van het project is globaal met een blauwe lijn aangegeven. In rood is aangegeven welk deel van het Zandkasteel géén onderdeel is van deze aanvraag (bron: <https://www.google.nl/maps/>).



In de volgende afbeelding is het Zandkasteel in vogelvlucht weergegeven.



Afbeelding: aanzicht van het Zandkasteel in vogelvlucht vanuit het zuiden (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

2. Het project

2.1. Beschrijving bestaande situatie

2.1.1. De geschiedenis van de Bijlmer

Amsterdam Zuidoost is een stadsdeel van Amsterdam. Het grenst niet aan de rest van de gemeente Amsterdam, maar wordt hiervan gescheiden door de gemeenten Ouder-Amstel (in het bijzonder het dorp Duivendrecht) en Diemen. De oudste wijk in het stadsdeel is de Bijlmermeer (start bouw 1966). De Bijlmermeer is opgezet met een filosofie van scheiding van auto-, fiets- en voetgangersverkeer. Dit ter voorkoming van verkeersongevallen, het tegengaan van verrommeling en vanuit de gedachte dat de toenmalige mens recht had op een rustige, groene woonomgeving zonder verkeer. Het kende een strikte scheiding tussen wonen, werken en recreatie. Dit idee van functiescheiding had een verloederend effect op de wijk.

In de jaren '90 werd een vernieuwingsoperatie in gang gezet, waarbij hoogbouw werd gesloopt en werd vervangen door kleinschaligere woningen en de overige flats werden gerenoveerd. Deze vernieuwingsoperatie is nog steeds gaande en heeft als doel een minder eenzijdige bevolkingssamenstelling en een prettigere woonomgeving te creëren. Onderdeel daarvan was dat bewoners met betere maatschappelijk positie de mogelijkheid moesten krijgen om een wooncarrière te krijgen in hun eigen wijk. Het middel dat daarvoor wordt ingezet is dat de stedenbouwkundige opzet van de wijk ingrijpend wordt veranderd. Wonen, werken, ontspannen, winkelen, verkeer en parkeren worden meer met elkaar gemengd.

Het winkelcentrum Amsterdamse Poort die in 1986 is gebouwd, is in 2000 geheel gerenoveerd en heeft de functie van het winkelcentrum Fazantenhof overgenomen. De vernieuwing van de Bijlmermeer moet bijdragen aan een versterking van de maatschappelijke positie van de bewoners op het gebied van onderwijs, arbeidsparticipatie, welzijn, gezondheid. Om dat te bereiken zijn en worden nieuwe voorzieningen en speciale projecten opgezet.

Er worden diverse woonmilieus gecreëerd: wonen aan de stadsrand, wonen gemengd met werken, wonen in hoge dichtheid nabij het centrum van het stadsdeel en wonen met veel water.

De inzet van de vernieuwing is om de voorheen radicale scheiding tussen wonen en werken te doorbreken. Dit is zowel van belang voor de leefbaarheid van de wijk als voor het bevorderen van het lokale ondernemerschap en lokale werkgelegenheid. Ruimtes voor bedrijvigheid zijn en worden zoveel mogelijk gerealiseerd in de plinten van de nieuwbouw aan de hoofdstraten van de wijk, de Bijlmerdreef en de Karspeldreef.

Het Zandkasteel ligt in het winkelgebied Amsterdamse Poort. De aanwijzing als gemeentelijk monument bevestigt de relevantie van het gebouw. De nieuwe invulling met wonen en gemengde bestemmingen zorgt voor een impuls en versterking voor het winkelcentrumgebied.

2.1.2. Gebouw

Het gebouw waarbinnen het project plaatsvindt (verder: project) is op dit moment in gebruik als kantoorgebouw van de ING. De hoofdingang grenst aan het Bijlmerplein, de straat die het gehele winkelgebied Amsterdamse Poort met elkaar verbindt. Het gebouw bestaat uit 10 torens die via binnenstraten met elkaar zijn verbonden. De hoofdropzet, structuur en de primaire verschijningsvorm van het complex bestaan uit de 10 torens, de verbindende binnenstraat en een op antroposofische leest geschoeide architectuur met kenmerkende hoeken van (een veelvoud van) 9 graden.



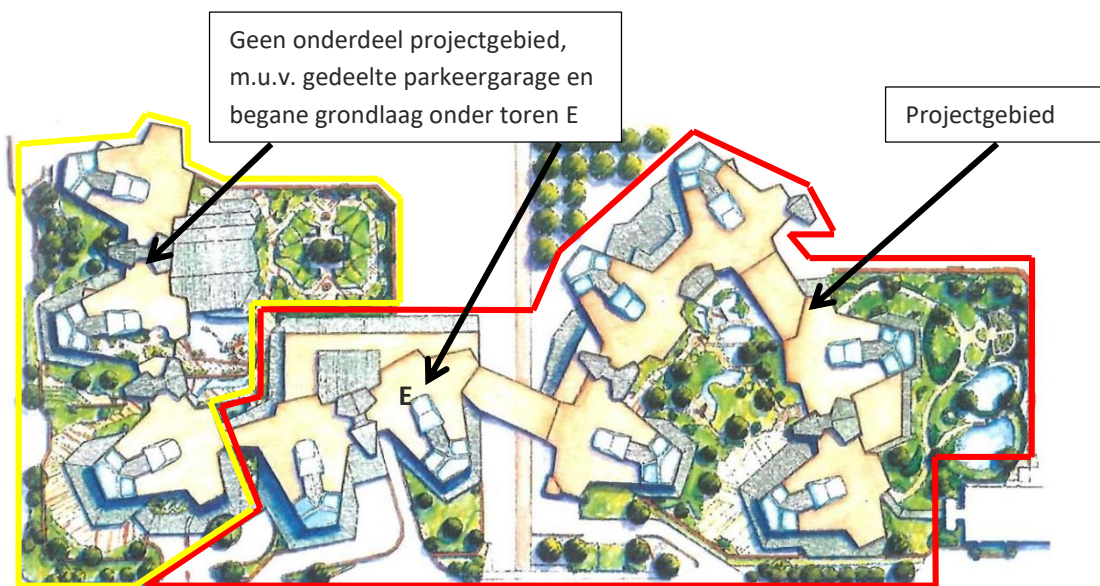
Afbeelding: aanzicht vanaf de Hoogoorddreef

De torens zijn vijfhoekig en lopen naar boven toe schuin op.
De twee gebouwdelen zijn via een overhangend deel over het Abcouderpad met elkaar verbonden.



Afbeelding: verbindende deel over het Abcouderpad

Er zijn drie binnentuinen aanwezig met ieder een andere stijl.



Afbeelding: tekening van de tuinen (bron: waardebepalende beschrijving BMA)

Het project ligt aan de rand van de Amsterdamse Poort. Via het Hoekenrodeplein en het station Bijlmer-Arena zijn de Amsterdamse Poort en de Arena Boulevard met elkaar verbonden. Samen vormen deze twee gebieden de Arenapoort.

De Amsterdamse Poort voorziet de Bijlmer sinds 1986 van voorzieningen. Het gebouw grenst aan de noordwestzijde aan een voetgangersgebied (Bijlmerplein) en tussen de gebouwen in loopt het Abcouderpad wat tevens voetgangersgebied is met daarbij een fietspad. Via het Bijlmerplein en het Abcouderplein is het gehele winkelgebied op korte afstand bereikbaar.

Aan de zuidoostzijde ligt de Foppingadreef en aan zuidwestzijde de Hoogoorddreef. Dit zijn ontsluitingswegen die een kenmerkend onderdeel uitmaken van de gridstructuur waarop de Bijlmermeer is uitgelegd. Aan de overzijde van de Foppingadreef is het plein Hoekenrode gelegen waaraan het station Bijlmer Arena grenst.

2.2. Projectbeschrijving

2.2.1. Ontwerp

Het project voorziet in de transformatie van een gedeelte van een bestaand kantoorgebouw met parkeervoorzieningen van ruim 69.000 m² bvo naar een hoogwaardig, duurzaam wooncomplex met 330 appartementen met tevens gemengde voorzieningen (o.m. horeca-, maatschappelijke- en parkeervoorzieningen) van totaal ca. 71.500 m² bvo.

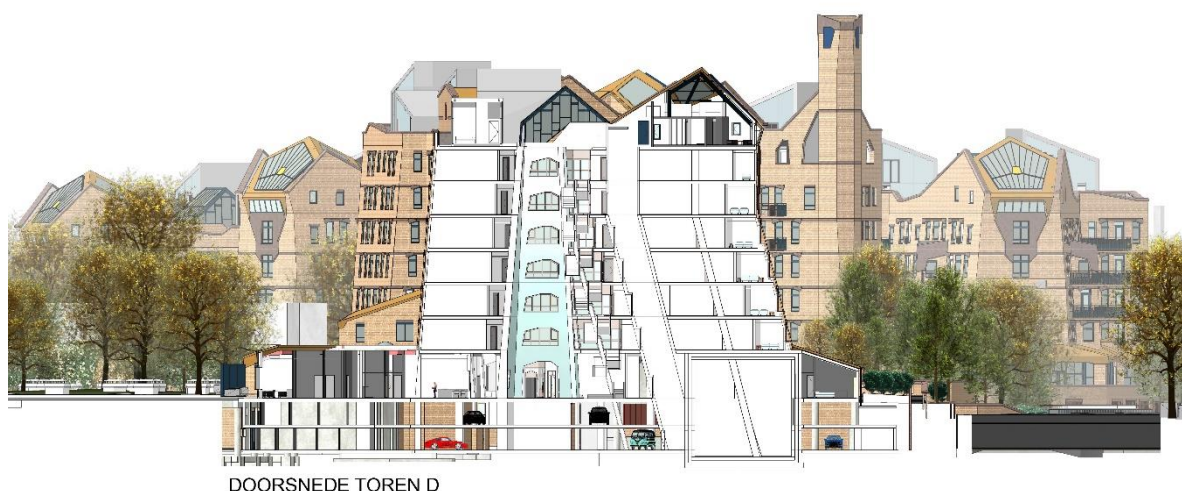
Het gedeelte van het kantoorgebouw dat geen onderdeel is van het project heeft een oppervlakte van circa 18.100 m² bvo. Dit betreft de torens A, B en C (met uitzondering van het gedeelte parkeergarage) en de begane grondlaag onder toren E die gelegen zijn langs de Foppingadreef.

Voor de zeven van de tien torens binnen de projectlocatie is het uitgangspunt de bestaande situatie die woonvriendelijk wordt gemaakt. Het nu bestaande metrage wordt in beperkte mate feitelijk vergroot (minder dan 2.500 m² bvo) ten behoeve van de hoger gelegen appartementen (stadswoningen). De planologische footprint van het gebouw neemt hierbij niet toe. Wel is ter plaatse van de huidige ingang van het gebouw aan het Bijlmerplein nu een droogloop / onderdoorgang aanwezig die wordt dichtgezet met wanden tussen de bestaande kolommen. Dit past in het bestemmingsplan. Bijzonder is dat de nu voorgenomen transformatie van dezelfde pen komt als door wie het destijds is ontworpen. Architect Max van Huut is bij het project betrokken om binnen zijn visie van destijds het bijzonder organische gevormde gebouw te transformeren tot een duurzaam, hoogwaardig wooncomplex waarmee het gebouw een tweede toekomst tegemoet ziet.



GEVELAANZICHT TOREN E ABCOUDERPAD NIEUW

De belangrijke organische structuur van het gebouw bestaande uit het samenstel van torens en de binnenstraat blijft in zijn geheel behouden. De nieuwe woonfunctie wordt zorgvuldig ingepast waarbij gekeken wordt naar oude rooilijnen van ruimtes die inmiddels zijn aangepast. Zo wordt de verdwenen contour nabij het huidige bedrijfsrestaurant weer opgepakt om woningen te realiseren. De vides in de torens zorgen voor een specifieke lichtinval en deze zullen worden behouden.



De schuine vlakken met hoekige vormen zijn toonaangevend voor de architectuurstroming van het gebouw en deze zullen vanzelfsprekend worden behouden. Omdat de herbestemming tot wonen ook ingrepen noodzakelijk maakt, worden er wel wijzigingen aangebracht. Er worden balkons toegevoegd en ook ramen met Franse balkons. Daarnaast worden in het gevelvlak grotere openingen aangebracht ten behoeve van daglichttoetreding. Tevens worden er op de torens stadsappartementen toegevoegd. Deze stadsappartementen passen binnen de totaalvisie van de architect op het complex. Het groen op en rond de bebouwing wordt deels aangepast maar blijft wel behouden met de kenmerkende thematische opzet.

Kortom, met groot respect en zorg wordt het gebouw getransformeerd. De erkenning en waardering die voor het bijzondere gebouw bestaat, is tot uitdrukking gekomen in de aanwijzing tot gemeentelijk monument. Aan de hand van de waardebepalende beschrijving (zie bijlage), is gezien hoe de transformatie zich daartoe verhoudt (zie bijlage). De transformatie van de drie torens die buiten dit project valt zal met dezelfde zorg en hetzelfde respect worden uitgevoerd. Met de gemeente als initiatiefnemer achter dat project is dit verzekerd.

In verband met de voorgenomen herinrichting van de Hoogoorddreef en het voetpad dat wordt gerealiseerd, zal er een trapopgang naast de meest oostelijke toren komen.

2.2.2. Programma

Na transformatie van het bestaande kantoorgebouw bestaat het beoogde wooncomplex uit de navolgende functies, die qua dynamiek en sociale cohesie zorgen voor een versterking met elkaar en de omgeving (o.m. Arenapoort). Het programma is als volgt:

<u>Functie</u>	<u>Omvang en aantal</u>
Woningen	330 appartementen
Horeca ¹	ca. 1.571 m ² (2 vestigingen horeca)
Maatschappelijk	ca. 322 m ²
Parkeergarage	Max. 798 parkeerplaatsen

¹ Restaurant, eetcafé, lunchroom e.d.

De verdeling van het bovengenoemde programma is als volgt, welke wordt toegelicht aan de hand van navolgende afbeelding. De horeca wordt voor het grootste gedeelte gerealiseerd op de begane grond (C2 en C4) en voor een kleiner gedeelte op het niveau van de entresol (boven C2v). De maatschappelijke functie wordt gerealiseerd op de begane grond (C1) en op de entresol (C1v). Het gedeelte aangeduid met een lichtblauwe kleur (C3) is de entree van het woongebouw en de mintgroene gedeelten zijn bergingen. De gemeenschappelijke fietsenbergingen worden gerealiseerd op de begane grondlaag.

De woningen worden gerealiseerd vanaf de verdieping op straatniveau tot en met de bovenste verdieping die via een optopping met twee bouwlagen wordt gerealiseerd.



Afbeelding: boven de begane grond en onder de entresol, met daarop aangegeven waar de gemengde functies worden gerealiseerd. Paarse gedeelte is het gedeelte voor de internationale school en dus geen onderdeel van projectgebied

3. Planologisch kader

3.1. Geldend bestemmingsplan

Vigerend is bestemmingsplan 'De Amsterdamse Poort'. Dit is onherroepelijk geworden op 20 december 2011.

Het Zandkasteel ligt in de bestemming 'Kantoor – 1' waar binnen verschillende hoogtes mogelijk zijn en ook een aantal functieaanduidingen zijn opgenomen.

Wat zijn de gebruiksmogelijkheden?

De voor Kantoor-1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. kantoren² in alle bouwlagen;
- b. gebouwde parkeervoorzieningen³ in de kelder, het souterrain, de eerste en tweede bouwlaag;
- c. laad- en losvoorzieningen;
- d. tuinen en erven;
- e. verkeersareaal;
- f. groenvoorzieningen;
- g. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;

alsmede voor:

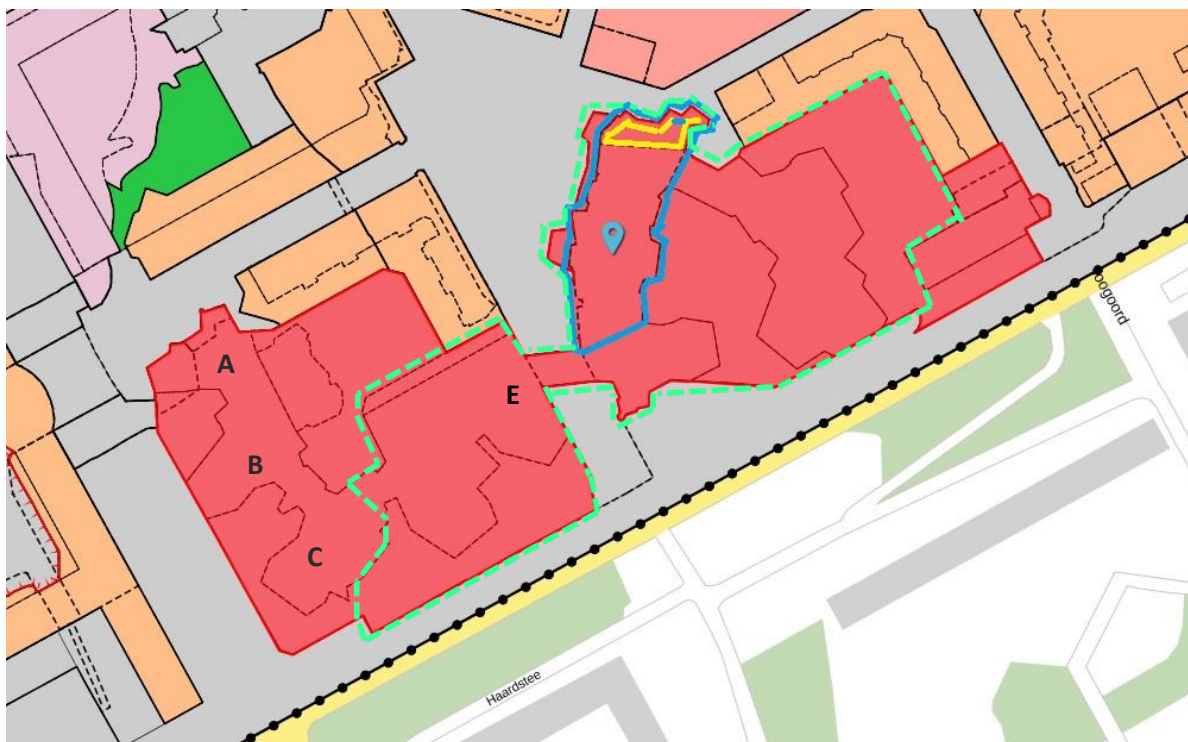
- h. detailhandel en publieksgerichte dienstverlening in de eerste bouwlaag, ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel';
- i. horeca van categorie 4⁴ in de eerste bouwlaag ter plaatse van de aanduiding 'horeca van categorie 4'. Voor restaurants geldt een minimum bvo van 120 m² en een maximum aantal van 10 vestigingen voor het gehele bestemmingsplan.
- j. een belwinkel/internetcafé in de eerste bouwlaag ter plaatse van de aanduiding 'belwinkel'.

In navolgende afbeelding wordt de bestemming weergegeven en aangegeven waar de functieaanduidingen geprojecteerd zijn. Het betreft de functieaanduidingen detailhandel (geel kader), horeca van categorie 4 (blauw kader). De projectlocatie is indicatief aangegeven binnen het groen gestippelde kader. Zoals reeds enkele malen is aangegeven is het gedeelte parkeergarage onder de toren A, B en C ook onderdeel van het project. Het is echter geen onderdeel van de functiewijziging. Dit omdat parkeren reeds is toegestaan in het bestemmingsplan. De parkeergarage zal voorzien in de parkeerbehoefte die de functiewijziging naar wonen en gemengde functies genereert. De begane grondlaag onder toren E valt buiten het voorliggende projectgebied.

² gedefinieerd als: 'gebouw of deel van een gebouw waarin kantoorwerkzaamheden zoals administratie, bestuur, vergaderingen of andere bureauwerkzaamheden plaatsvinden'.

³ Gedefinieerd als: voorzieningen ten behoeve van de stalling van motorvoertuigen, zoals parkeergarages, met bijbehorende in- en uitritten, entreegebouwen, technische ruimten, bergingen beheerderkantoren, laad- en losvoorzieningen en andere nevenruimten.

⁴ gedefinieerd als: 'een voorziening die gericht is op het verkopen van ter plaatse bereide etenswaren, zoals restaurants, eetcafés, grand-cafés, lunchrooms, koffiehuisen, theehuizen en ijssalons'.



Afbeelding: verbeelding vigerend bestemmingsplan ter plaatse van Het Zandkasteel (groene stippellijn = kader projectgebied, blauw = horeca 4, geel = detailhandel). Toren A, B en C zijn geen onderdeel van de projectlocatie m.u.v. het gedeelte parkeergarage. De begane grondlaag van toren E is ook geen onderdeel van de projectlocatie.

Wat zijn de bouw mogelijkheden?

De hele bestemming 'Kantoor – 1' is tevens het bouwvlak. Dit betekent dat in de gehele bestemming gebouwen mogen worden gebouwd. Het bestaande gebouw is geprojecteerd op een gedeelte waar een maximale hoogte van 40 meter is toegestaan. Buiten dit gedeelte is 6 meter of 10 meter als maximale hoogte toegestaan. Navolgende afbeelding verduidelijkt dit. Het projectgebied is binnen de lichtgroen gestippelde lijn aangegeven.

Feitelijk is een kantoorgebouw van ca. 87.000 m² bvo opgericht. Vanuit maximaal planologisch oogpunt is binnen het vigerende bestemmingsplan en voor het totale Zandkasteel een kantoorgebouw van circa 151.000 m² bvo toegestaan⁵.

Binnen het projectgebied is feitelijk 69.000 m² bvo aanwezig. Voor het projectgebied is ook bepaald wat er planologisch maximaal mogelijk is: 107.000 m² bvo kantoor. Van deze oppervlakte kan 2.150 m² bvo tevens worden gebruikt ten behoeve van horeca en 300 m² tevens ten behoeve van detailhandel.

⁵ ca. 148.639 m² bvo aan kantoren; 2.150 m² bvo aan horeca; en ca. 500 m² bvo aan detailhandel. Voor de kantoren is nu gerekend met een hoogte per bouwlaag van 3,70 meter. Dit is conform de hoogte-eis voor kantoorlagen bij nieuwbouw.



Afbeelding: in rood aangegeven maximale bouwhoogte = 40 meter

3.2. Afwijking van het bestemmingsplan

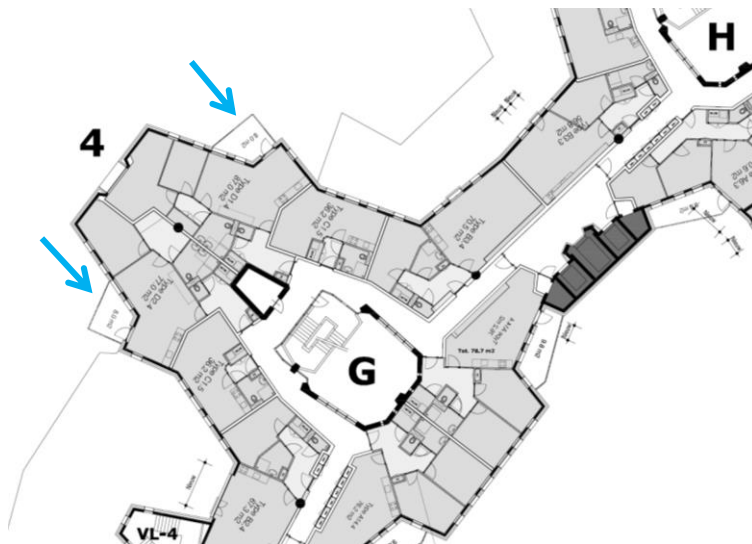
Het voornemen gaat uit van de transformatie van een gedeelte van een bestaand kantoorgebouw met een feitelijk aanwezige oppervlakte 69.000 m² bvo naar een hoogwaardig, duurzaam wooncomplex met 330 appartementen met tevens gemengde voorzieningen (horeca-, maatschappelijke- en parkeervoorzieningen) van totaal ca. 71.500 m² bvo. Het nu bestaande metrage wordt vergroot met iets minder dan 2.500 m² bvo. Dit komt door het toevoegen van stadsappartementen bovenop het gebouw. De planologische footprint van het gebouw neemt hierbij niet toe. Het dichtzetten van de onderdoorgang is toegestaan op grond van het bestemmingsplan, want dit gedeelte is reeds voorzien van een bouwvlak. Er vindt ook geen nieuw planologisch ruimtebeslag plaats, omdat het vigerende bestemmingsplan planologisch voorziet in kantoorbebouwing met daarbij in beperkte mate horeca en detailhandel en publiekgerichte dienstverlening alsook (zelfstandige) parkeervoorzieningen van totaal circa 107.000 m² bvo. Er vindt wel een functiewijziging plaats, waarbij met name de wijziging van kantoren naar woningen van belang is. Immers, het bestemmingsplan staat nu planologisch al een groter metrage aan horecavoorzieningen toe dan na de transformatie in het gebouw is voorzien. Wel wordt het aantal horecavestigingen, zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, mogelijk overschreden.

Ook vindt er een beperkte functiewijziging plaats door het toestaan van maatschappelijke voorzieningen. Gezien de ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden uit het vigerende bestemmingsplan geldt dat dat de ruimtelijke effecten planologisch gezien significant minder zijn, dan eerder is toegestaan en vergund. Ook feitelijk zijn de ruimtelijke effecten van de voorziene

transformatie ten opzichte van de huidige bebouwing minder en überhaupt - afgezet tegen de stedelijke context en dynamiek waarin het gebouw zich begeeft - beperkt.

Samengevat wijkt de voorgenomen transformatie op de volgende punten af van het vigerende bestemmingsplan:

1. Het woongebruik komt niet voor in de doeleindenomschrijving (artikellid 13.1).
2. Fietsenstallingen en bergingen anders dan ten behoeve van kantoren komen niet voor in de doeleindenomschrijving.
3. Maatschappelijke voorzieningen komen niet voor in de doeleindenomschrijving.
4. Ondanks dat het bestemmingsplan planologisch al een groter metrage horecavoorzieningen toestaat dan na transformatie is voorzien, geldt wel dat ook voor deze functie moet worden afgeweken. Dit komt doordat door twee nieuwe horecavestigingen het aantal vestigingen, zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, wordt losgelaten.
5. Er worden balkons gerealiseerd buiten het bouwvlak en het bestemmingsvlak. Er is een binnenplanse afwijkmogelijkheid bedoeld voor balkons niet dieper dan 2 meter buiten de bebouwingsgrens maar deze kan niet worden benut. De balkons worden dieper dan 2 meter.



Afbeelding: voorbeelden van balkons dieper dan 2 meter

6. De trapopgang die wordt gerealiseerd aan de Hoogoorddreef past qua gebruik in het bestemmingsplan, want het is aan te merken als 'verkeersareaal' (definitie: gronden die in gebruik zijn als verkeersruimte voor al dan niet gemotoriseerd verkeer, bestaande uit rijwegen, fiets- en voetpaden en ongebouwde parkeervoorzieningen). De maximum bouwhoogte wordt echter overschreden omdat gemeten moet worden vanaf het niveau van het voetgangers- en winkelgebied.

Kortom, ondanks de ruime bestaande planologische mogelijkheden is - omdat ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan nog niet was voorzien in een wooncomplex en vanwege de specifieke opgaven behorend bij deze transformatie - sprake van een afwijking ten aanzien van zowel de gebruiksbepalingen als de bouwbeperkingen.

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

3.3. Procedure

De verwezenlijking van dit onderdeel van het gemeentelijk ruimtelijk beleid maakt het wenselijk dat in dit geval de coördinatieprocedure, zoals bedoeld in afdeling 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), wordt toegepast. Op basis van de coördinatieverordening van Amsterdam kan en zal de coördinatieregeling toegepast worden op het nu concreet voorliggende project. De coördinatieregeling voorziet in de gelijktijdige voorbereiding en bekendmaking van het betrokken besluit met een ander (niet-Wabo-) besluit, in dit geval een APV-besluit. Het betreft in dit geval het plaatsen van bouwhekken en informatieborden in de openbare ruimte. Dit wordt aangevraagd via een apart formulier en dus niet via het Omgevingsloket (Olo). De gezamenlijke besluiten worden voor de mogelijkheid van beroep aangemerkt als één besluit. Het is niet zo dat verschillende besluiten als gevolg van toepassing van de coördinatieregeling verworden tot één besluit, te nemen door één bevoegd gezag. Elke bevoegdheid tot het nemen van een besluit blijft waar die volgens de wet ligt. De coördinatieregeling heeft ook geen gevolgen voor gemandateerde bevoegdheden. Ook die blijven onverkort gelden. Wel geldt dat de procedurele vereenvoudiging en versnelling van ruimtelijke projecten de grote voordelen zijn van coördinatie. Dit is niet alleen in het belang van de initiatiefnemer van een project. Ook andere belanghebbenden hebben in het algemeen een belang bij zo spoedig mogelijke en finale geschilbeslechting. Toepassing van de coördinatieregeling kan daaraan een bijdrage leveren.

Op de voorbereiding van te coördineren besluiten is de uniforme voorbereidingsprocedure ex afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing, met een aantal aanvullende bepalingen (feitelijk komt de voorgeschreven voorbereidingsprocedure daarmee overeen met die van het bestemmingsplan). De gelijktijdige voorbereiding betekent dat van de terinzagelegging van de verschillende ontwerpbesluiten gelijktijdig wordt kennis gegeven, en dat de stukken gelijktijdig en gezamenlijk ter inzage worden gelegd.

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en deze is op 13 maart 2012 in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

4.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 zijn het Barro en Rarro in werking getreden. In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale ruimtelijke belangen. Deze regels hebben onder meer betrekking op Rijkswaarden, elektriciteitsvoorzieningen, ecologische hoofdstructuur en het IJsselmeergebied. Er spelen geen nationale ruimtelijke belangen in of nabij het project. Het project heeft zodoende geen gevolgen voor nationale ruimtelijke belangen.

4.1.3. Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Het project ligt niet in één van de genoemde gebieden en heeft betrekking op het herontwikkelen van voormalige bedrijfspkavels. De waterhuishoudkundige aspecten komen in hoofdstuk 5 nader aan de orde.

4.2. Provinciaal en regionaal beleid

4.2.1. Provinciale Structuurvisie / Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Provinciale Structuurvisie Noord-Holland (PS) is samen met de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. De PS en de PRV zijn vervolgens enkele malen herzien en geactualiseerd (de PS voor het laatst op 28 september 2015, de PRV voor het laatst op 12 december 2016). De op 12 december vastgestelde versie van de PRV is op 1 maart 2017 in werking getreden.

Voor de projectlocatie kunnen met name de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant zijn. Een afwijkingsprocedure kan volgens artikel 5a van de PRV uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Het voorliggende project is niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Korthedshalve wordt hier verder verwezen naar paragraaf 5.13.

De MRA kent een urgente woningbouw- en versnellingsopgave (zie paragraaf 4.2.2). Naarstig wordt gezocht naar binnenstedelijke locaties waar nog woningen kunnen worden toegevoegd. Het Zandkasteel is een geschikte locatie voor extra woningen omdat ze in het Bestaand Stedelijk Gebied ligt en zeer goed bereikbaar is.

4.2.2. Metropoolregio Amsterdam (MRA)

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 bieden 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, o.a. als gevolg van de vergrijzing. 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 van het aantal woningen 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,

is de gezamenlijke inzet 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.

Het voorliggende project heeft betrekking op 330 woningen. De realisatie van extra woningen ten opzichte van de plancapaciteit draagt bij aan de enorme woningbouwopgave van circa 250.000 nieuwe woningen die voor de metropoolregio geldt.

4.2.3. Regionale afstemming woningbouw

In 2012 is door de Stadsregio een notitie opgesteld over het streefbeeld van de woningmarkt in de Stadsregio. Met dit actieprogramma wordt uitvoering gegeven aan de 'Provinciale Woonvisie 2010-2020'. In dit actieprogramma regionale woningmarkt worden een drietal thema's onderscheiden die voor een goed functionerende regionale woningmarkt van belang zijn:

1. Een gedeelde basis: Het is belangrijk dat alle gemeenten, maar ook de marktpartijen dezelfde basis hebben qua kennis omtrent de woningmarkt en daarnaast ook hetzelfde beeld hebben van samenwerking en verwachtingen.
2. De vraag centraal: Het is belangrijk dat de markt meer op de woonconsument gericht wordt: de vraag moet centraal komen te staan.
3. Versnelling en dynamiek: Om de regionale woningmarkt beter te laten functioneren is het van belang om de dynamiek in de woningmarkt terug te brengen. De doorstroom moet verbeterd worden om instroom mogelijk te maken, en er moet weer gebouwd worden.

De 'Monitor betaalbare woningvoorraad 2015' geeft aan dat de woningbehoefte in de Stadsregio Amsterdam als geheel en in de deelregio's daarbinnen groot is en de komende jaren verder toeneemt. In het sociale en het middeldure huursegment is de vraagdruk groot. In alle segmenten kan het aanbod daarom worden uitgebreid.

Uit de 'Monitor Woningproductie Noordvleugel 2016' blijkt dat met name in Amsterdam de woningbehoefte groter is dan de nu beschikbare plancapaciteit.

Uit de 'Monitor woningbouw 2017', vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 7 november 2017, blijkt dat de toename van de woningvoorraad tussen 2012 en 2016 ver achterbleef bij de toename aan huishoudens (een kleine 25.000 huishoudens tegenover circa 13.000 woningen).

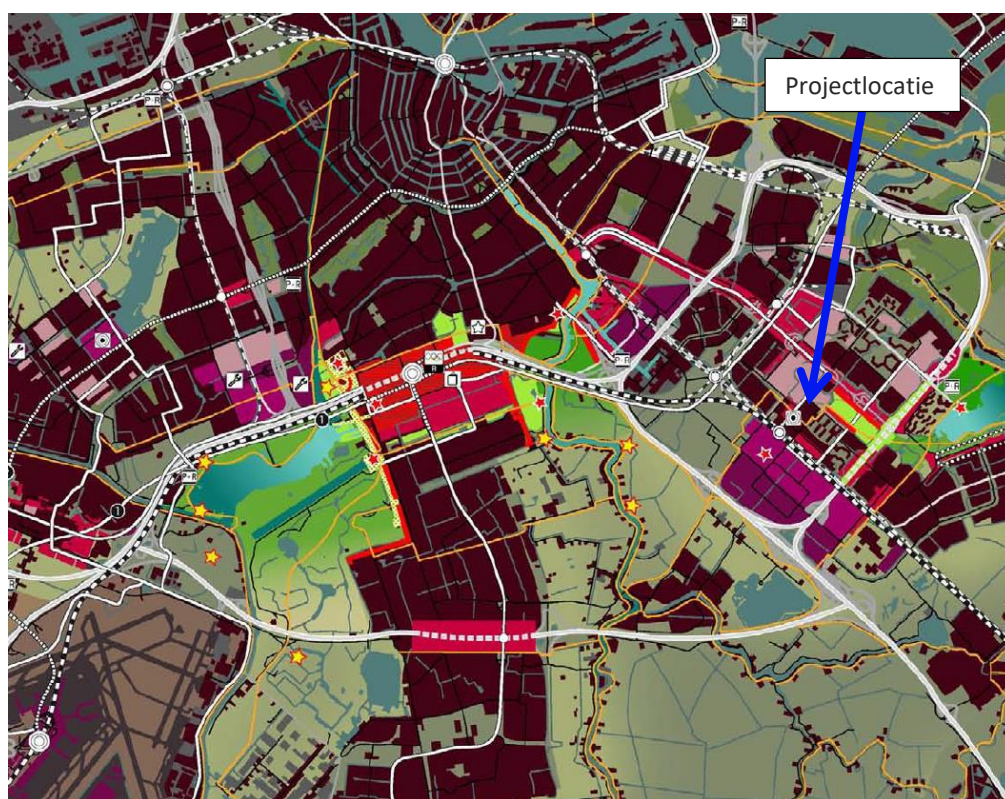
Met de voorliggende ontwikkeling wordt invulling gegeven aan de behoefte aan woningen binnen de metropoolregio en Amsterdam.

4.3. Gemeentelijk beleid

4.3.1. Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam

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.

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.



Afbeelding: uitsnede visiekaart Structuurvisie Amsterdam 2040 met de projectlocatie via een blauwe pijl aangegeven

ArenAPoort (Arenagebied en winkelcentrum de Amsterdamse Poort) wordt in de structuurvisie samen met werkgebied Amstel III genoemd als een ontwikkelingszone met metropolitane

potenties. De ambitie is om het centrumgebied van Zuidoost, ArenAPoort verder te ontwikkelen als 'grootstedelijk kerngebied', een plek om te winkelen, uit te gaan, te werken en te wonen. De ontwikkeling is al geruime tijd gaande. ArenAPoort geniet reeds nationale en internationale faam als plek voor grootschaliger (overdekte) sport- en entertainment-evenementen, in stadion ArenaA, de AFAS Live en de Ziggo-dome. In het gebied concentreren zich ook mediabedrijven met bijbehorende studiofaciliteiten (Endemol). De ambitie voor het gebied vraagt nadrukkelijk om doorontwikkeling en diversificatie. Het gaat dan om vestiging van (grootschalige en perifere) detailhandel, versterking van het winkelgebied Amsterdamse Poort en de ontwikkeling van grootschalige leisure.

De in deze ruimtelijke onderbouwing voorziene woningbouw kan bijdragen aan de uitbreiding en verbetering van de woningvoorraad en het gehele programma draagt bij aan een versterking van het winkelgebied Amsterdamse Poort.

4.3.2. 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 in 2025.

Er moeten voldoende en betaalbare woningen zijn en ze moeten goed zijn. Een woning van goede kwaliteit draagt bij aan het welbevinden en de gezondheid van de Amsterdammer. Met het oog op de toekomst moet er aandacht bestaan voor duurzaamheid. Amsterdam staat daarmee voor een toekomstgerichte woningvoorraad die bijdraagt aan het behalen van de stedelijke duurzaamheidsdoelstellingen. Deze transformatie draagt daaraan bij doordat ingezet wordt op een hoogwaardig, duurzaam wooncomplex waarmee de woningvoorraad significant wordt verbeterd vanuit zowel kwantitatief als kwalitatief oogpunt.

Tussen het consortium en de gemeente Amsterdam zijn afspraken gemaakt over de invulling van de woonfunctie in Het Zandkasteel. Hiermee is invulling gegeven aan de Woonagenda 2025.

4.3.3. Nota Parkeernormen Auto

De parkeernormen in Amsterdam zijn geactualiseerd in een nieuwe stedelijke Nota parkeernormen Auto. Deze nota is op 7 juni 2017 vastgesteld door de gemeenteraad en van kracht per 1 juli 2017. Op 29 november 2017 is het parkeerbeleid opnieuw vastgesteld, na verwerking van de in juni 2017 aangenomen amendementen en moties.

In paragraaf 5.1 wordt nader ingegaan op het aspect parkeren. Uit deze paragraaf blijkt dat het huidige aantal parkeerplaatsen in het project voldoet aan het gemeentelijke parkeerbeleid. Er is ook na de transformatie voldoende parkeercapaciteit om te voorzien in de parkeerbehoefte.

4.3.4. 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 besproken door de gemeenteraad. In dit beleid worden voor woningen en diverse voorzieningen minimale normen gegeven voor fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen. Het beleid geldt voor aanvragen omgevingsvergunningen die zijn ingediend na het moment van publicatie van het besluit tot vaststelling van de nota. De voorliggende aanvraag is eerder ingediend en tevens is sprake van een transformatie van een bestaand gebouw (maatwerk). De nota is daarom niet van toepassing op de voorliggende transformatie. Desalniettemin worden er wel door initiatiefnemer fietsparkeerplaatsen in pandig gerealiseerd. Dit wordt in paragraaf 5.1 nader toegelicht.

4.3.5. Kantorenstrategie 2017

In 2017 is de Kantorenstrategie 2011 vervangen door de Kantorenstrategie 2017. Sinds 2015 is de dynamiek op de kantorenmarkt toegenomen. De Brexit werd ingezet. De economie bloeit, de vraag naar kantoorruimte groeit, er vestigen zich veel kantoorachtige bedrijven in de stad. Dit was aanleiding om te onderzoeken of de Kantorenstrategie 2011 nog doelmatig was. Uit de analyse blijkt dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Ook is er veel behoefte aan kantoorruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening bedrijven en ruimte voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstands aanpak op monofunctionele kantoorlocaties. Transformatie leidt tot gemiddeld 1.250 nieuwe woningen per jaar. Voor de periode na 2020 zijn nieuwe verkenningen voor gebiedsontwikkeling nodig omdat naar verwachting de leegstand in 2019 is gedaald naar de frictieleegstand van 8%. De Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 heeft de uitbreidingsvraag geraamd op 515.000 m² tot 2030 (exclusief de Brexit effecten). De huidige planvoorraad voor nieuwe kantoren is 970.000 m². Dit is kwantitatief ruim t.o.v. de vraagraming van 515.000 m² en de voorziene economische groei. In de bestaande kantorenvorraad stond 911.000 m² op 1 januari 2017 leeg. Een deel van de uitbreidingsvraag kan door de courante leegstand worden gefaciliteerd. Tot 2019 wordt nog ca. 250.000 m² getransformeerd. Door de transformaties en de grote vraag naar kantoren, onder andere als gevolg van de Brexit, zal de leegstand van 12,8% (per 1 januari 2017) dalen naar 8% in 2019. Voor de korte termijn is er voldoende planvoorraad om in de uitbreidingsvraag te voorzien maar die voorraad ligt niet in alle gevallen op de juiste locaties.

De Amsterdamse Poort is in het beleid aangewezen als 'balansgebied'. Dit zijn gebieden waar de bestaande kantorenvorraad per saldo maximaal gelijk mag blijven. Er is enkel ruimte voor het toevoegen van kantoren, nadat kantoorruimte aan de bestaande voorraad is onttrokken. Het accent in deze gebieden ligt op primair herontwikkeling van de bestaande voorraad en secundair op onttrekking van incurante kantoren door transformatie en sloop.

In het voorliggende project wordt een incurant kantoor omgezet naar wonen. De kantoorfunctie (hoofdkantoor ING) die momenteel nog aanwezig is in het Zandkasteel zal na voltooiing van de bouwwerkzaamheden verplaatst worden naar een compacter en couranter kantoor op

Frankemaheerd. Dit past binnen het beleid, waarbij enerzijds een belangrijke kantoorgebruiker is behouden voor het gebied en anderzijds ingezet wordt op een kwalitatieve verbetering van de totaal aanwezige kantoorbebouwing in het gebied en voorts een gelijktijdige toevoeging van woningen.

4.3.6. Detailhandelsbeleid

Het detailhandelsbeleid 2011 -2015 gaf algemene kaders. Het onlangs vastgestelde detailhandelsbeleid 2018-2022 geeft uitgangspunten voor winkelgebieden.

De Amsterdamse Poort is een perifeer winkelgebied waarbij de detailhandel onder druk staat: er is sprake van leegstand, vertrek van winkelketens in het middensegment, minder divers (mode-)aanbod en gebrek aan sfeer. Afhankelijk van het aantal nieuwe bewoners is er ruimte voor winkels. De stadsdeelcentra Osdorpplein, Boven 't Y en Amsterdamse Poort moeten toekomstbestendiger worden gemaakt. De gemeente blijft met pandeigenaren, ondernemers en andere betrokkenen in gesprek om deze stadsdeelcentra zichtbaar een nieuw elan te geven. Eén van deze centra mag en kan - gezien de marktruimte - doorgroeien tot bijzonder centrum met bovenlokale aantrekkingskracht. Hier is er ruimte voor kwalitatieve vernieuwing en een betere functiemix om toekomstbestendig te blijven. De gemeente is bereid om samen met ondernemers en vastgoedpartijen inspanningen te leveren om één van deze stadsdeelcentra te laten uitgroeien tot winkelcentra die op termijn ook interessant zijn voor de regiobezoeker, aldus het onderhavige beleid.

Het voorliggende initiatief draagt niet direct bij omdat het geen detailhandel realiseert. Echter, indirect levert het een bijdrage aan het bestaansrecht van bestaande en nieuwe detailhandel in de Amsterdamse Poort door de toevoeging van woningen en horeca. Bovendien blijft na realisatie van dit project de mogelijkheid van detailhandel in de projectlocatie bestaan.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

In deze paragraaf wordt ingegaan op de verkeersaantrekkende werking van het project en de wijze waarop het parkeren wordt opgelost. Ook wordt ingegaan op andere vervoerswijzen, namelijk fietsen en openbaar vervoer.

5.1.1. Verkeersaantrekkende werking

De verkeersaantrekkende werking in de bestaande situatie en de nieuwe situatie worden hierna met elkaar vergeleken. Dit wordt gedaan op basis van kengetallen van het CROW. Deze kentallen verschillen naar mate de locatie waar de analyse over gaat meer of minder stedelijk is. Omdat de Amsterdamse Poort wordt gezien als het tweede centrumgebied van Amsterdam en omdat in het parkeerbeleid de locatie als A locatie is gekwalificeerd wordt hier uitgegaan van de kengetallen voor een 'centrumgebied'. Vanuit verkeerskundig oogpunt is dit realistisch.

Bestaande situatie (werkelijk)

In de bestaande situatie is er binnen de projectlocatie circa 69.000 m² kantoorruimte aanwezig. Kantoor is in het bestemmingsplan gedefinieerd als 'gebouw of deel van een gebouw waarin kantoorwerkzaamheden zoals administratie, bestuur, vergaderingen of andere bureauwerkzaamheden plaatsvinden'. Dit valt onder de noemer van 'kantoor zonder baliefunctie' uit de CROW.

Kantoren met baliefunctie vallen onder de noemer 'publieksgerichte dienstverlening': 'het bedrijfsmatig verlenen van diensten aan bedrijven en/of personen, waarbij maximaal 20% van het bruto vloeroppervlak wordt gebruikt voor niet voor het publiek toegankelijke ruimten en de ruimtelijke uitstraling vergelijkbaar is met reguliere detailhandel'.

Gezien deze definities wordt voor het Zandkasteel in deze vergelijking op basis van de werkelijk bestaande situatie uitgegaan van 'kantoor zonder baliefunctie'.

Bestaande situatie (planologisch)

Het vigerende bestemmingsplan staat voor de projectlocatie een totale maximale bebouwing toe van 107.000 m² bvo.

Deze oppervlakte mag volledig worden gebruikt ten behoeve van kantoren zonder baliefunctie zoals hiervoor beschreven. Tevens is er circa 2.150 m² bvo restaurant mogelijk en circa 300 m² bvo detailhandel. Deze beide functies hebben een grotere verkeersaantrekkende werking dan "kantoor zonder baliefunctie". Voor de berekening van de maximale planologische situatie worden deze functies daarom van de oppervlakte ten behoeve van kantoren zonder baliefunctie afgehaald.

Nieuwe situatie

In de nieuwe situatie wordt het volgende gerealiseerd:

- 330 woningen
- ca. 1.571 m² aan horeca (restaurant)
- ca. 322 m² aan maatschappelijk⁶

Vergelijking van de verkeersaantrekkende werking

Hieronder wordt een vergelijking gemaakt van de verkeersaantrekkende werking van de functies wanneer het gebied wordt beschouwd als 'centrumgebied' in 'zeer sterk stedelijk gebied'. Voor iedere functie wordt de verkeersgeneratie weergegeven op een gemiddelde weekdag.

Planologisch maximale situatie

Functie	Functie CROW	Norm (mvt⁷ per etmaal)	Verkeersgeneratie (mvt per etmaal)
104.550 m ² kantoor	kantoor zonder baliefunctie	2,1 per 100 m ²	2.196
2.150 m ² horeca 4	binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners ⁸	14,2 per 100 m ²	306
300 m ² detailhandel	bruin- en witgoedzaak ⁹	28 per 100 m ²	84
Totaal			2.586

Bestaande situatie

Functie	Functie CROW	Norm (mvt per etmaal)	Verkeersgeneratie (mvt per etmaal)
69.000 m ² kantoor	kantoor zonder baliefunctie	2,1 per 100 m ²	1.449
Totaal			1.449

⁶ Gerekend wordt met de functie die het meeste verkeer genereert. In dit geval een huisartsenpraktijk met 2 behandelkamers en een apotheek

⁷ Motorvoertuigen

⁸ CROW geeft geen norm voor restaurant, daarom 'binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners'

⁹ Dit is een passende functie voor een dergelijke oppervlakte en locatie vanuit de CROW

Nieuwe situatie

Functie	Functie CROW	Norm (mvt per etmaal)	Verkeersgeneratie (mvt per etmaal)
330 woningen	huur, etage, duur ¹⁰	2,9 per woning	957
1.571 m ² horeca 4	binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners	14,2 per 100 m ²	223
322 m ² huisartsenpraktijk	Huisarts (2 behandelkamers) + apotheek	25 + 79	104
Totaal			1.284

Uit de voorgaande vergelijking volgt dat de beoogde c.q. nieuwe situatie qua verkeersaantrekkende werking minder indringend is dan nu feitelijk aanwezig en significant minder indringend dan afgewogen en aanvaardbaar geacht ten tijde van de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan. Voor de invulling van de maatschappelijke functie is gekozen voor een huisartsenpraktijk met 2 behandelkamers en een apotheek. Dit is een realistische invulling die illustreert dat er geen probleem zal ontstaan op het gebied van verkeersaantrekkende werking.

Verkeerskundige belemmeringen worden niet verwacht, nu het aantal verkeersbewegingen kleiner zal zijn dan de hoeveelheid in de bestaande feitelijke situatie en significant kleiner zal zijn dan volgens het vigerende plan ruimtelijk aanvaardbaar en mogelijk is geacht.

Ook voor wat betreft de feitelijke ruimtelijke effecten (o.m. intensiteit vs. capaciteit) worden geen problemen verwacht in de verkeersafwikkeling. De omliggende wegen hebben voldoende capaciteit om het aantal verkeersbewegingen in de toekomstige planologische situatie te blijven verwerken (zie ook de hierna volgende subparagraaf). De verdeling van de verkeersstroom over de dag wordt daarnaast gelijkmatiger doordat de woonfunctie in de plaats komt van de functie kantoor. Vanuit ruimtelijk oogpunt is en blijft zodoende sprake van een goede ruimtelijke ordening ter plaatse. Deze verbetert zelfs.

Conclusie

Vanuit een ruimtelijk en verkeerskundig oogpunt is ook in de toekomstige situatie sprake van een aanvaardbare verkeer aantrekkende werking.

5.1.2. Verkeersafwikkeling

De auto-ontsluiting van het project blijft plaatsvinden via de Hoogoorddreef en de Foppingadreef. Hier bevinden zich de in- en uitritten van de parkeergarage. Deze aansluiting wordt niet gewijzigd.

Vanuit het Zandkasteel is er dus directe aansluiting op de drevenstructuur van Zuidoost. De Hoogoorddreef en Foppingadreef sluiten in het oosten aan op de Gooiseweg en naar het westen op

¹⁰ Om een 'worst case' te simuleren wordt er uitgegaan van dure huur, ipv midden/goedkoop en wordt uitgegaan van de landelijke norm, zonder rekening te houden met de lagere parkeernorm die geldt op basis van het Amsterdamse parkeerbeleid, zie 5.1.3

de Holterbergweg. De Gooiseweg geeft verbindingen met de A9 en via de Wibautstraat met de Binnenstad. Via de Holterbergweg worden de A9 en ook de A2 bereikt.

Uit subparagraaf 5.1.1 blijkt dat de verkeersgeneratie in de nieuwe situatie niet toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Uit de gemeentelijke gegevens (raadpleegbaar via website www.verkeersprognoses.amsterdam.nl) blijkt dat de verkeersintensiteit op de Hoogoorddreef in 2020; 5789 motorvoertuigen per etmaal bedraagt en in 2030; 5604 motorvoertuigen per etmaal. De weg heeft daarmee voldoende capaciteit om het aantal verkeersbewegingen ook in de toekomstige planologische situatie te blijven verwerken.

5.1.3. Parkeren

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld en op 29 november 2017 is het parkeerbeleid opnieuw vastgesteld na verwerking van de in juni 2017 aangenomen amendementen en moties.

Uitgangspunt bij een transformatie op grond van de Nota is maatwerk, omdat het om bestaande gebouwen gaat waarvoor de normen zich minder goed lenen. Dit geldt ook voor de onderhavige transformatie waarbij het bestaande kantoorgebouw wordt getransformeerd naar een duurzaam wooncomplex. Voor de nieuw te realiseren woningen zullen geen parkeervergunningen worden verleend.

In de parkeergarage zijn 798 parkeerplaatsen beschikbaar. Deze zijn momenteel volledig in gebruik bij de huidige kantoorgebruiker. In de toekomstige situatie zal - los van een kwalitatieve upgrade - het aantal parkeerplaatsen niet worden vergroot. De omvang van de parkeergarage blijft gelijk en in de nieuwe situatie zijn er dus ook 798 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit, omdat er voldoende parkeercapaciteit aanwezig is om te voorzien in de parkeerbehoefte van het voorgenomen wooncomplex en de andere voorzieningen.

Van dit aantal zullen er 20 worden gebruikt door de internationale school gedurende schooltijden. Het M+N-gebouw op Hoogoorddreef 38 heeft het recht op maximaal 60 plekken in verband met een mogelijke woningontwikkeling. Daarnaast geldt er een privaatrechtelijke verplichting voor het gebruik van 386 openbare parkeerplaatsen gedurende 1 uur vóór en 1 uur na winkeltijden op donderdagavond, zaterdag en koopzondagen.

Wanneer rekening wordt gehouden met het bovenstaande, blijven er voor de voorliggende ontwikkeling 332 parkeerplaatsen over.

Het Zandkasteel valt in een gebied dat op grond van het parkeerbeleid is aangewezen als A-locatie. Deze locaties kenmerken zich door een zeer goede OV-bereikbaarheid. Het uitgangspunt van de A-locaties zijn de NS-intercitystations (in dit geval Bijlmer-ArenA). Het gebied rondom het station geldt als zeer goed bereikbaar. Werknemers van bedrijven gevestigd rondom een intercitystation hebben een goed alternatief voor de auto.

Voor een restaurant geldt een norm van minimaal 8 parkeerplaatsen en maximaal 10 parkeerplaatsen per 100 m². Bij een volledige invulling als restaurant met 1.570 m² geeft dat een parkeervraag van minimaal 126 en maximaal 157 parkeerplaatsen.

Een maatschappelijke invulling met een huisartsenpraktijk met 2 behandelkamers en een apotheek geeft een minimale parkeervraag van 5 parkeerplaatsen (3 voor de huisarts en 2 voor de apotheek). Maximaal zijn er 7 parkeerplaatsen toegestaan (4 voor de huisarts en 3 voor de apotheek).

Rekening houdend met de gemengde functies blijven er van de 332 parkeerplaatsen minimaal 168 parkeerplaatsen en maximaal 201 parkeerplaatsen over voor de woningen.

Op A-locaties geldt voor woningen geen minimumnorm. Wanneer de andere functies meer parkeerplaatsen zouden benutten dan volgens de minimum normering dan is dat geen probleem.

Op A-locaties geldt een maximumnorm van 1 parkeerplaats per woning en voor bezoekers geldt een norm van 0,1 parkeerplaats per woning. In de transformatie worden 330 woningen voorzien. Dit betekent dat minimaal 33 parkeerplaatsen nodig zijn en maximaal 363 parkeerplaatsen zijn toegestaan. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor de woningen (minimaal 168 en maximaal 201) is meer dan het vereiste minimum aantal en blijft onder het maximum aantal.

Voor de verdeling van de parkeerplaatsen tussen de verschillende functies / gebruikers zullen privaatrechtelijke overeenkomsten worden gesloten.

Er wordt voldaan aan het parkeerbeleid, voor de bewoners zal de norm van 1 parkeerplaats per woning nooit worden overschreden. De overige parkeerplaatsen zullen openbaar geëxploiteerd worden ten behoeve van het winkelcentrum en de overige functies. Hiermee is en blijft - conform de gemeentelijke parkeernormen, waarbij maatwerk voorop staat - sprake van een voldoende robuuste parkeercapaciteit om de parkeerbehoefte van het plan op te blijven vangen. Hierdoor is en blijft sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.1.4. Fietsen en scooters

Over het Bijlmerplein loopt een vrijliggend fietspad, het Abcouderpad. Het Abcouderpad is onderdeel van het door de gemeente aangewezen Plusnet Fiets. Het fietspad geeft een verbinding met de overige delen van stadsdeel Zuidoost en met de Binnenstad. Het Zandkasteel is zodoende goed aangesloten op het fijnmazige fietsnetwerk van Amsterdam.

Het fietsparkeerbeleid van de gemeente is niet van toepassing op een transformatie (maatwerk). Dit nog los van het feit dat de aanvraag is ingediend voordat het voornoemde beleid in werking trad en toen is bepaald dat de fietsparkeernormen niet met terugwerkende kracht worden opgelegd. Desalniettemin hecht de initiatiefnemer wel aan het realiseren van fietsparkeergelegenheid. Er wordt daarom binnenin het gebouw ruimte gereserveerd voor ca. 883 plekken in gemeenschappelijke ruimtes. Dit betekent dat er per woning gemiddeld 2,7 fietsparkeerplekken (inclusief bezoekersparkeren voor wonen) zijn. Dit is representatief en voldoende om te voorzien in de fietsparkeerbehoefte. Ook dit onderdeel is in overeenstemming met een goede ruimtelijke

ordening. In de inpandige ruimte voor fietsen is voor de bewoners ook gelegenheid om scooters te parkeren.

Voor bezoekers van de overige functies in het gebouw worden rond het gebouw in de openbare ruimte parkeergelegenheden geboden. Om een balans te vinden tussen enerzijds het bieden van voldoende parkeergelegenheid en anderzijds behoud van het aanzicht van het monument, zal het aantal parkeervoorzieningen worden beperkt. Uit de praktijk blijkt dat ook in de rest van de Amsterdamse Poort dit niet tot parkeerproblemen leidt.

5.1.5. Openbaar vervoer

Het Zandkasteel ligt vlakbij station Bijlmer ArenA met haar trein- en metroverbindingen. Ook lopen er over de Foppingadreef via station Bijlmer ArenA vele buslijnen, met zowel lokale als regionale lijnen. Het Zandkasteel is dus zeer goed bereikbaar met het OV.

5.2. Horeca

Omdat er in het bestemmingsplan een maximum is gesteld aan de hoeveelheid horeca vestigingen in het plangebied van het vigerende bestemmingsplan is in augustus 2017 een veldonderzoek verricht. Hierin is de aanwezige hoeveelheid horecavestigingen in kaart gebracht. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlage.

Uit het onderzoek volgt dat er momenteel 9 horeca vestigingen aanwezig zijn. Volgens het bestemmingsplan zijn 10 vestigingen toegestaan. Een extra vestiging van een restaurant is dus mogelijk in het Zandkasteel. Het voornemen is echter dat er meerdere horecavestigingen in het Zandkasteel komen, waardoor het maximum uit het bestemmingsplan wordt losgelaten. Daarnaast bestaat ook de mogelijkheid dat er elders in het bestemmingsplangebied tussentijds een nieuwe horecavestiging wordt geopend.

De omvang van de nieuwe horeca in het Zandkasteel is planologisch al toegestaan. Het is echter goed mogelijk dat er meerdere vestigingen gaan komen zodat het aantal van 10 vestigingen zal worden overschreden. Om deze afwijking te motiveren/onderbouwen is een onderzoek uitgevoerd door Bureau Stedelijke Planning. Dit onderzoek is als bijlage bijgevoegd.

In het onderzoek staan drie onderzoeksvragen centraal:

1. Is er in de huidige situatie nog steeds behoefte aan het destijds in het bestemmingsplan (2011) vastgestelde metrage horeca categorie 4 van 2.150 m² bvo voor de locatie Zandkasteel en het totaal van 10 horecavestigingen aan het Grote en Kleine Bijlmerplein in het gebied Amsterdamse Poort?
2. Wat zijn de ruimtelijke effecten als binnen de ruimte van 2.150 m² bvo meerdere horecavestigingen/concepten gerealiseerd worden en daarmee het maximale aantal van 10 vestigingen in het gebied Amsterdamse Poort overschreden wordt?
3. Verschillen de ruimtelijke effecten als de horeca op een andere plek in het gebied wordt gepositioneerd dan voorzien ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan?

De resultaten zijn samengevat als volgt:

- Mensen besteden steeds meer geld aan buitenshuis eten. De omzetten stijgen al zes jaar op rij en het aanbod neemt toe.
- In de Amsterdamse Poort blijft de horecadichtheid in alle sectoren achter op het gemeentelijk en landelijk gemiddelde. Het potentieel zal in de toekomst zelfs nog toenemen door het groeiende inwoneraantal. Na aftrek van lopende projecten in de Amsterdamse Poort blijft er voldoende ruimte om horeca in het Zandkasteel toe te voegen.
- Het huidige horeca-aanbod is te eenzijdig (merendeel fastfood). Vooral aanvullende concepten in andere (deel)sectoren zijn kansrijk.
- De maximale theoretische verdringingseffecten voor de bestaande horeca in omzettermen bedraagt circa 3% voor Amsterdam Zuidoost.
- De effecten zullen niet wezenlijk anders zijn als er 1 grote unit wordt gerealiseerd in plaats van meerdere kleinere met in totaal hetzelfde metrage. De uiteindelijke invulling van de vierkante meters horeca is meer bepalend.
- Horeca in het Zandkasteel biedt de ideale locatie om van het Grote Bijlmerplein een volwaardig verblijfsplein te maken en winkelstraten aan elkaar te knopen. Dezelfde toevoeging van horeca op een andere locatie binnen Amsterdamse Poort biedt die kansen nauwelijks. Als er geen aantrekkelijke bestemming wordt gevonden dreigt ter hoogte van het Zandkasteel een dood punt te ontstaan, met een negatieve uitwerking op de omliggende publieksfuncties in het winkelcentrum.

Het onderzoek toont aan dat er een behoefte is aan horeca in de Amsterdamse Poort en specifiek ook voor de locatie Zandkasteel. Er is ook op dit onderdeel sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.3. Bodem

De bodemkwaliteit is van belang indien er sprake is van functieveranderingen. De bodem moet geschikt zijn voor de toekomstige functie. Ook in geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek nodig om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden.

Omdat de woonfunctie wordt geïntroduceerd en omdat er een kleine uitbreiding van de bebouwing plaatsvindt binnen de bestaande rooilijnen (onder de huidige droogloop) en op de bestaande fundering is nagegaan of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Het bodemonderzoek dat is verricht is opgenomen als bijlage.

In het bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat de bodem milieukundig geschikt is voor de voorziene functies. Nader onderzoek of sanering is niet aan de orde.

5.4. Geluidhinder

Voor geluidsgevoelige functies zoals wonen zijn in de Wet geluidhinder ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen vastgesteld voor de geluidsbelasting op gevels (ook wel voorkeursgrenswaarden genoemd). In de wet is bepaald dat rond of langs stedelijke wegen (50 km per uur en sneller), tram- en treinspoorwegen en industrieterreinen zones in acht genomen moeten worden. Binnen deze zones is akoestisch onderzoek verplicht wanneer daar op grond van een planologisch besluit nieuwe geluidsgevoelige bebouwing (zoals woningen) geprojecteerd wordt. Uit het akoestisch onderzoek moet blijken of wordt voldaan aan de wettelijke voorkeursgrenswaarden en zo nee, of een hogere grenswaarde kan worden vastgesteld. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met de milieuruimte van (bestaande) bedrijven.

5.4.1. Wegverkeer

Het project ligt binnen de geluidszones van de stedelijke wegen Hoogoorddreef, Foppingadreef, Flierbosdreef en Bijlmerdreef. Ook geluid van metrolijnen wordt in de Wet geluidhinder beschouwd als wegverkeerslawaaï. Het Zandkasteel ligt binnen de zone van de metrolijnen 50 en 54. Doordat in het project nieuwe woningen worden toegestaan is akoestisch onderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek is gedaan en opgenomen in de bijlage.

Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden wordt door het geluid afkomstig van de Hoogoorddreef (maximaal 56 dB). Navolgende afbeelding toont aan dat 4 van de 7 torens overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde ondervinden en 3 torens dat niet ondervinden. Het betreft gedeelten van de torens en niet de volledige torens. De maximale ontheffingswaarden worden nergens overschreden.

Doelmatige maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied treffen is niet mogelijk. Dat geldt ook voor bijzondere ingrepen aan het gebouw zelf, dit in verband met de monumentenstatus. Wel kunnen balkons worden toegepast.

In het akoestisch onderzoek is precies aangegeven welke hogere waarde voor welke locatie binnen het bouwplan beoogd wordt vast te stellen. In dit verband wordt verder verwezen naar het (ontwerp) hogere waardenbesluit.

5.4.2. Railverkeer

Het project is gelegen binnen de zone van de spoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht. Akoestisch onderzoek naar de bron spoorweglawaaï is dus nodig en uitgevoerd, zie hiervoor de bijlage.

Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 55 dB overschreden wordt door het geluid afkomstig van de spoorlijn. Als gevolg van het spoortraject Amsterdam – Utrecht doen zich overschrijdingen voor van de voorkeursgrenswaarde (55dB) tot 61 dB. De maximale ontheffingswaarde wordt nergens overschreden.

Doelmatige maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied treffen is niet mogelijk. Dat geldt ook voor bijzondere ingrepen aan het gebouw zelf, dit in verband met de aanstaande monumentenstatus.

In het akoestisch onderzoek is precies aangegeven welke hogere waarde voor welke locatie binnen het bouwplan beoogd wordt vast te stellen. In dit verband wordt verder verwezen naar het (ontwerp) hogere waardenbesluit.

5.4.3. Industrieterrein

Het project is niet gelegen binnen de geluidzone van een industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder. Akoestisch onderzoek naar industrielawaai is daarom niet nodig. Industrielawaai vormt geen belemmering voor het project.

5.4.4. Bedrijven

In de nabijheid van het project bevinden zich geen bedrijven die vallen onder de Wet milieubeheer (Wm). Akoestisch onderzoek naar bedrijven is daarom niet nodig. Bedrijven vormen geen belemmering voor het project.

5.4.5. Cumulatie

Omdat sprake is van twee bronnen van geluid moet ook cumulatie worden onderzocht. Dit onderzoek is gedaan en opgenomen in de eerder genoemde rapportage in de bijlage. Hieruit blijkt dat voldaan wordt aan de bepalingen uit de Wet geluidhinder en ook anderszins dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voorzien wordt in vaststelling van het hogere waarde besluit als bedoeld in de Wet geluidhinder.

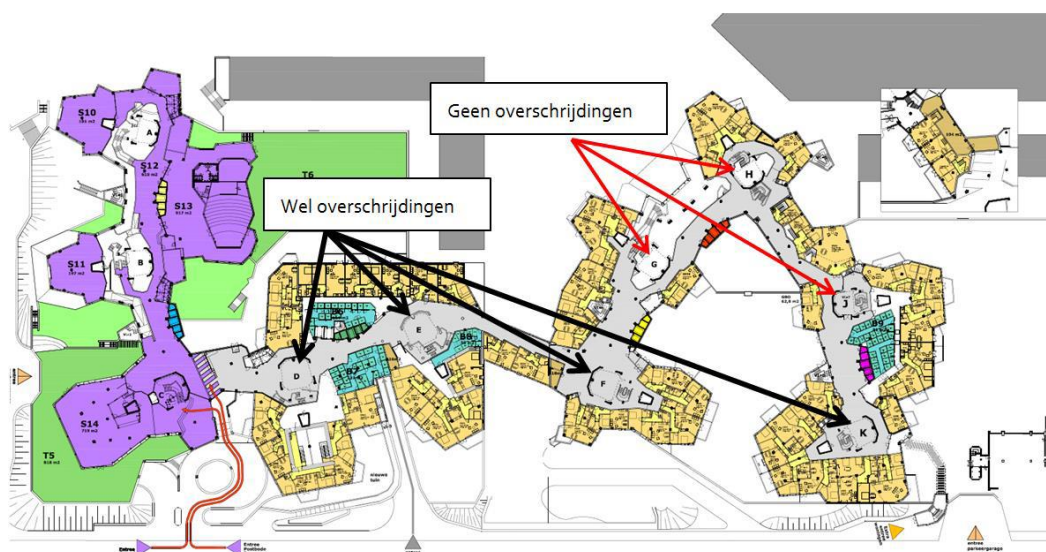
5.4.6. Transformatieafspraken

Het toetsingskader voor de omgevingsvergunning is het bij de aanvraag geldende Bouwbesluit en dan meer specifiek de eisen die gelden voor transformatie. Ook kent de gemeente aanvullend geluidbeleid. Hieraan wordt voldaan, omdat daarin rekening is gehouden met transformaties en de beperkingen die onlosmakelijk kunnen samenvallen met bestaande bebouwing. In dit geval meer specifiek geldt dat door de bijzondere vorm van het Zandkasteel en de gemeentelijke monumentenstatus het niet mogelijk is om voor alle geplande woningen stille zijden te realiseren, terwijl er wel geluidbelasting plaatsvindt als gevolg van het spoor en de Hoogoorddreef. De ontwikkeling valt onder paragraaf 5.4 (transformatie) van het Amsterdamse geluidbeleid. Dat betekent dat beoogd wordt om voor de transformatie te voorzien in een hogere waarden besluit. In dit verband is ook advies ingewonnen van het TAVGA. In de vergadering van 11 mei 2018 heeft het TAVGA positief geadviseerd, onder voorwaarde dat het akoestisch onderzoek nog duidelijker aan zou gaan geven welke woningen welke belasting ondervinden, met welke hogere waarden. Deze verduidelijking is doorgevoerd in de versie van het akoestisch onderzoek (1 februari 2019) die als bijlage is opgenomen in deze ruimtelijke onderbouwing.

5.4.7. Conclusie

Het akoestisch onderzoek wijst het volgende uit:

- Ten gevolge van het wegverkeer op de Hoogoorddreef wordt niet overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde wordt echter nergens overschreden. Voor meerdere woningen dient een hogere waarde te worden verleend.
- Ten gevolge van het metroverkeer wordt nergens de voorkeursgrenswaarde overschreden.
- Ten gevolge van het railverkeer op het traject Amsterdam – Utrecht wordt niet overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, maar de maximale ontheffingswaarde wordt nergens overschreden. Voor meerdere woningen dient een hogere waarde te worden verleend.
- Op basis van de beoordeling van de gecumuleerde geluidsbelasting (max 66 dB) zijn geen extra maatregelen in de vorm van dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen benodigd, omdat geen sprake is van een onaanvaardbaar hoge geluidbelasting conform het Amsterdams Geluidbeleid.
- Maatregelen ter reductie van het geluid ten gevolge van de relevante geluidbronnen zijn in relatie tot het onderhavige project vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard, niet realiseerbaar.
- Het merendeel van de woningen voldoet direct aan het Amsterdamse geluidsbeleid en beschikt derhalve over een goed akoestisch woon- en leefklimaat. De woningen die eenzijdig georiënteerd zijn aan de straatzijde en niet over een balkon beschikken, voldoen niet aan de stille zijde eis uit het Amsterdams geluidbeleid. De navolgende afbeelding toont aan dat toren G, H en I overal voldoen aan het Amsterdams geluidbeleid en dus geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ondervinden. Deze torens worden afgeschermd door de omliggende bebouwing. Woningen aan de noordzijde (binnentuin) van toren D en E profiteren van de afschermdende werking van het Zandkasteel zelf, waardoor ook deze voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.



Afbeelding: weergave op welke torens overschrijding van de voorkeursgrenswaarden plaatsvindt

Door de bijzondere vorm van het Zandkasteel en de gemeentelijke monumentenstatus zullen niet alle woningen voldoen aan de stille zijde eis uit het Amsterdamse geluidbeleid. Echter, er is hier sprake van transformatie, waarbij de bijzondere vorm en de gemeentelijke monumentenstatus tot gevolg hebben dat het niet mogelijk is om voor alle woningen een stille zijde te realiseren. De transformatiebepaling die beschreven staat in paragraaf 5.4 van het Amsterdamse geluidbeleid is daarom van toepassing, waardoor de eis van een stille zijde bij woningen met een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde niet van toepassing is. Het geluidsonderzoek toont aan dat achterwege laten van deze eis door toepassing van de transformatiebepaling ruimtelijk aanvaardbaar is aangezien nergens de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. Hiermee is en blijft sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.5. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit, het kader. Daarin is bepaald dat in ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen' is bepaald dat indien een plan/project kan worden beschouwd als 'niet in betekenende mate' er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden.

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 beide.

Het aantal beoogde woningen is beduidend lager dan 1.500. Het project voldoet derhalve aan de bepalingen uit de Wet milieubeheer. Ook blijkt uit subparagraaf 5.1.1 dat het project niet leidt tot een relevante toename van het aantal verkeersbewegingen. Tenslotte geldt nog dat de luchtkwaliteit volgens de gegevens van de gemeente ter plaatse van het project in zowel de huidige als de toekomstige situatie voldoet aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het project zal er niet toe leiden dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden overschreden.

Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het project.

5.6. Externe veiligheid

5.6.1. Inrichtingen

Conform het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) gelden voor inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of bewerkt, veiligheidsafstanden tot (nieuwe) gevoelige functies. In geval van ruimtelijke besluiten (zoals een omgevingsvergunning) moet worden getoetst of er kan worden voldaan aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde van het groepsrisico.

Volgens de risicokaart en de toelichting van het geldende bestemmingsplan bevinden zich in het project geen inrichtingen als bedoeld in het Bevi. Nader onderzoek is derhalve niet nodig. Externe veiligheid vanwege inrichtingen vormt geen belemmering voor het project.

5.6.2. Vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vormt het Besluit externe veiligheid transportroutes het kader. Daarin is bepaald dat buiten een zone van 200 meter van de transportroute in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het beoogde gebruik van gronden en gebouwen.

Het Zandkasteel ligt binnen 200 meter van de spoorlijn Amsterdam – Utrecht waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Daarom is onderzoek gedaan naar de risico's hiervan, zie de bijlage. Dit onderzoek heeft ook de torens A, B en C als onderdeel van het onderzoeksgebied genomen.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat de PR contour binnen de spoorbundel ligt ter hoogte van het Zandkasteel zodat deze geen enkele belemmering geeft.

In het onderzoek wordt tevens geconcludeerd dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft. Er is sprake van een minimale toename ten opzichte van de bestaande situatie, maar deze is zo gering dat een aparte verantwoording conform de criteria welke hiervoor van toepassing zijn niet nodig is.

Omdat de torens A, B en C het dichtst bij de spoorlijn zijn gesitueerd en deze torens geen onderdeel zijn van de voorliggende projectlocatie, zorgt dit er voor dat het voorliggende projectgebied verder van de spoorlijn is gelegen dan het onderzoeksgebied uit het onderzoek externe veiligheid. Hierdoor pakken de conclusies uit het onderzoek nog positiever uit.

Externe veiligheid vanwege transportroutes vormt geen belemmering voor het project.

5.6.3. Buisleidingen

Ten aanzien van buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (hoofdgasleidingen) kader. In de nabijheid van het project zijn geen buisleidingen aanwezig die onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen vallen. Externe veiligheid vanwege buisleidingen vormt geen belemmering voor het project.

5.6.4. Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het voorliggende project.

5.7. **Water**

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003

omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat 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 Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert voor AGV de waterschapstaken uit. Binnen Amsterdam voert Waternet ook de taken uit voor de gemeente, te weten de grondwaterzorgtaak en de rioleringstaak.

5.7.1. Keur

Voor het project is de Integrale keur van Hoogheemraadschap AGV 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 is in voorliggend geval niet aan de orde.

5.7.2. Grondwater

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

5.7.3. Waterberging

Op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap (Waternet) dient bij een toename van meer dan 1.000 m² verhard of bebouwd oppervlak in de stad, 10% van het extra verharde of bebouwde oppervlak aan nieuw oppervlaktewater te worden aangelegd. Dit water moet worden gerealiseerd binnen hetzelfde watersysteem en dient blijvend in open verbinding te staan met de rest van het watersysteem. Water dat wordt gedempt dient volledig te worden gecompenseerd.

De uitbouw aan de zijde van de Amsterdamse Poort blijft beneden de grens van 1.000 m² bebouwd oppervlak en is tevens reeds verhard. Compensatie is evenals de verplichting tot het aanvragen van een watervergunning niet aan de orde.

5.8. **Archeologie en cultuurhistorie**

5.8.1. Archeologie

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Archeologische zorg is door de invoering van de vernieuwde Monumentenwet 1988 in september 2007 formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed.

Bureau Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam heeft in het kader van de aanwijzing tot gemeentelijk monument een waardebepalende beschrijving van het Zandkasteel opgesteld (bijlage). De eventuele aanwezigheid van waardevol archeologisch materiaal is geen onderdeel van de beschrijving. Daarnaast is het project in het bestemmingsplan ook niet aangewezen als archeologisch verwachtingsgebied.

Archeologie vormt derhalve geen belemmering voor de uitvoering van voorliggend project.

5.8.2. Cultuurhistorie

Het Zandkasteel is aangewezen als gemeentelijk monument op 26 september 2017. De waardebepalende beschrijving die door BM&A is opgesteld beschrijft onder andere de cultuurhistorische waarde van het Zandkasteel. Deze beschrijving is de basis geweest voor de aanwijzing als gemeentelijk monument. In de beschrijving wordt hierover het volgende geconcludeerd:

De cultuurhistorische waarde van het gebouw is gelegen in de zoektocht naar een werkklimaat dat zich van voorgaande kantoorgebouwen onderscheidt door de wens om duurzaam te zijn, maar ook zo veel mogelijk gericht is op het scheppen van een aangenaam werkklimaat voor de medewerkers. Het multidisciplinaire ontwerpproces, waarin de technici op het gebied van wind, klimaat en geluid van begin af aan betrokken waren is daarvoor een allesbepalende factor geweest. Daarmee loopt het ontwerp voorop in het ontwikkelen van een duurzaam gebouw, waarvan het belang eind jaren zeventig wel werd onderkend, maar pas in het laatste decennium ook door iedereen wordt omarmd. Van even groot belang is daarbij het opdrachtgeverschap van de projectontwikkelaar Maatschappij voor Bedrijfsobjecten (MBO) geweest, de dochteronderneming van de voormalige NMB Bank, die de zoektocht naar een onderscheidend gebouw steeds ondersteunde. Deze ontwikkelaar durfde het aan om aan een nog relatief jong bureau een grootschalige opdracht te verlenen als onderdeel van het stadscentrum dat door henzelf ontwikkeld werd.

De cultuurhistorische waarde kenmerkt zich voornamelijk door het vernieuwende en gedurfde ontwerp met aandacht voor duurzaamheid in een periode waarin het niet alledaags was. De oorspronkelijke uitgangspunten van de schuine gevels tegen het geluid, de vides voor het licht, groenvoorzieningen in het interieur en de binnentuinen als groene buitenruimten blijven behouden.

De belangrijkste karakteristieken van het gebouw die zijn beschreven in de waardebepalende beschrijving zijn samengevat in een uitgangspuntenkader. Dit kader biedt concrete handvatten voor de ontwerper om de mate van belangrijkheid van een bepaald onderdeel voor het geheel te kunnen beoordelen. Dit uitgangspuntenkader zorgt ervoor dat de transformatie van het Zandkasteel met respect gebeurt ten opzichte van de monumentale onderdelen van het gebouw.

Bij de transformatie wordt dit uitgangspuntenkader dan ook gevolgd, zodat het in lijn is met het uitgangspuntenkader en daarmee de waardebepalende beschrijving.

5.9. Natuur en ecologie

Voor de bescherming van diersoorten is de Wet natuurbescherming van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Wet natuurbescherming. Indien uit gegevens dan wel 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. vrijstelling op grond van de Wet natuurbescherming.

In het kader van het project is door Els & Linde bv een quickscan ecologie uitgevoerd (concept, projectnummer 17.116, d.d. 9 juli 2017, zie de bijlage). Op 26 juni 2017 is de projectlocatie bezocht.

Uit het onderzoek blijkt dat effecten op Natura 2000 gebieden en het Natuurnetwerk Nederland uitgesloten zijn. Er is geen vergunning van de Wet natuurbescherming of verklaring van geen bedenkingen nodig.

Er zijn geen beschermde flora en fauna aanwezig, behoudens dat op basis van de quick-scan nog niet kon worden uitgesloten dat er vleermuizen aanwezig zijn. Afdoend onderzoek heeft uitgewezen dat binnen het kantoor verschillende verblijfplaatsen aanwezig zijn (projectnummer 17.120, d.d. 28 februari 2019, zie bijlage). De verblijfplaatsen zitten tegen de dakrand of hoog aan de gevel. Op die plekken wordt geen balkon of raam geplaatst. Er ontstaat dan geen effect op de vleermuizen en er is dan geen ontheffing nodig. Wel is het verstandig om met een ecologisch werkprotocol te werken (zie bijlage).

Geconcludeerd wordt dat schadelijke effecten op beschermde planten- en diersoorten is uit te sluiten. Vanwege aanwezige verblijfsplaatsen van vleermuizen dient met een werkprotocol gewerkt te worden. Een ontheffing is niet nodig.

Stikstofdepositie

Via de Natura 2000 zijn gebieden beschermd van internationaal belang. Voor deze gebieden zijn doelstellingen geformuleerd voor het behoud van habitats en planten en dieren. Deze Natura 2000 gebieden zijn ook beschermd tegen invloeden van buiten, zoals stikstofdepositie en grondwaterstromen. Voor functie waardoor de depositie van stikstofverbindingen toeneemt is een berekening noodzakelijk van de effecten. Omdat er sprake is van transformatie van een kantoorgebouw naar de woonfunctie zal de verkeersproductie afnemen ten opzichte van de bestaande situatie en de planologisch al toegelaten situatie. Effecten zijn dus op voorhand uitgesloten. Een berekening van de depositie is niet noodzakelijk. Vanwege de grote afstand tussen Natura 2000 gebieden en het perceel en de aard van de werkzaamheden kan een effect van andere oorzaken, zoals geluid, licht of grondwaterstromen, ook op voorhand worden uitgesloten.

5.10. Milieuzonering

Ten aanzien van de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder. Uitgangspunt hierbij is dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van een milieugevoelige functie, sprake is van een aanvaardbaar leef- en verblijfsklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige functies en bedrijven dient milieuzonering te worden toegepast. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” van 2009. Het doel van de VNG-publicatie is het bieden van een handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk en biedt mogelijkheden voor maatwerk en flexibiliteit bij het inpassen van bedrijvigheid in de fysieke omgeving en bij het inpassen van woningen en andere gevoelige functies nabij bedrijven.

In de omgeving van het Zandkasteel zijn geen bedrijven aanwezig die als gevolg van de transformatie worden beperkt in hun bedrijfsvoering of die als bedrijf zijnde gevolgen hebben voor het leef- en verblijfsklimaat in het Zandkasteel. Woningen en gemengde functies zijn passend in een gemengd gebied als het voorliggende waar woningen en voorzieningen naast elkaar voorkomen.

5.11. Milieu effect rapportage

5.11.1. MER.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht

In het Besluit milieueffectrapportage is voor projecten die (mogelijk) grote gevolgen kunnen hebben voor het milieu (in de breedste zin van het woord) bepaald dat er een Milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden gemaakt of dat door het bevoegd gezag moet worden beoordeeld of dat er een m.e.r. moet worden gemaakt. In het Besluit MER zijn in bijlage C de projecten aangewezen waarvoor een m.e.r. verplicht is. In bijlage D zijn de projecten opgesomd waarvoor een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. De bouw van woningen is conform bijlage D, punt 11.2 pas m.e.r.-beoordelingsplichtig als het de bouw van 2.000 woningen of meer betreft.

Het programma in de nieuwe situatie is beduidend lager dan is aangegeven in bijlage D van het Besluit MER. Er hoeft daarom geen verplichte m.e.r. of m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd, maar alleen een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

5.11.2. Vormvrije m.e.r.-beoordeling

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).

Bezien moet worden of de voorgenomen ontwikkeling valt onder categorie D 11.2 “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van

winkelcentra of parkeerterreinen". Vooropgesteld wordt dat het begrip 'stedelijk ontwikkelingsproject' ruimte voor interpretatie laat. Mede daardoor kan ook discussie ontstaan over de vraag wanneer sprake is van een wijziging van een dergelijk project. Niet iedere mogelijk gemaakte wijziging van een stedelijke ontwikkeling, hoe ondergeschikt ook, kan aangemerkt worden als een wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject. Dat hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als aard en omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol.

Het project voorziet in de transformatie van een gedeelte van een bestaand kantoorgebouw met parkeervoorzieningen van ruim 69.000 m² bvo naar een wooncomplex met maximaal 330 appartementen met daarbij passende voorzieningen (horeca-, maatschappelijke- en parkeervoorzieningen) van totaal ca. 71.500 m² bvo. Het nu bestaande metrage wordt in beperkte mate feitelijk vergroot (minder dan 2.500 m² bvo) ten behoeve van de hoger gelegen appartementen. De footprint van het gebouw neemt hierbij planologisch niet toe. Er vindt ook geen nieuw planologisch ruimtebeslag plaats, omdat het vigerende bestemmingsplan 'Amsterdamse Poort' planologisch voorziet in kantoorbebouwing met daarbij horeca en detailhandel alsook parkeervoorzieningen van totaal ruim 107.000 m² bvo ter plaatse van het projectgebied.

Er vindt een functiewijziging plaats, waarbij met name de wijziging van kantoren naar woningen van belang is. Wat betreft de horeca staat het bestemmingsplan nu planologisch al een groter metrage aan horecavoorzieningen toe dan na de transformatie in het gebouw is voorzien. Wel wordt het aantal vestigingen, zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, mogelijk losgelaten. De parkeergarage verandert planologisch niet. Er vindt een beperkte functiewijziging plaats door het toestaan van maatschappelijke voorzieningen. Dit oppervlak is relatief echter zeer klein.

Gelet op voormelde omstandigheden afgezet tegen de stedelijke context c.q. het gebied waarin reeds een verscheidenheid aan functies en mengvormen aanwezig zijn, biedt dit aanknopingspunten voor de beoordeling dat geen sprake is van de wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject. Echter geeft de omvang van het woningaantal dat met de wijziging wordt gerealiseerd de doorslag om voorliggend project (zekerheidshalve en mogelijk ten overvloede) te kwalificeren als wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject.

Omdat (zekerheidshalve) sprake is van een wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject, is beoordeeld of de voorziene transformatie vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben een milieueffectrapport is vereist. Dit betreft ook wel de 'vormvrije-mer-beoordeling'. Antea heeft hiervoor een notitie opgesteld, welke als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd.

Bij deze beoordeling is betekenis gehecht aan de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn. Uit de beoordeelde effecten in samenhang bezien met voornoemde criteria concludeert Antea dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht en dat er daarom geen aanleiding is om een m.e.r.-procedure te voeren. Verder past de beoogde transformatie nog steeds binnen (de kaders van) het instemmingsbesluit van 5 december 2017, waardoor hierop kan worden teruggevallen.

5.12. Luchthavenindeliningsbesluit

5.12.1. Bouwhoogte

Voor het project geldt op grond van het LIB een maximale bouwhoogte van 146 meter gemeten vanaf NAP. Voor het project wordt uitgegaan van een maximale hoogte van 40 meter. Deze bouwhoogte is (veel) lager dan in het gestelde maximum in het LIB. Op dit punt wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

De radarhoogte van 64 tot en met 66 meter ter plaatse van het Zandkasteel geeft ook geen beperkingen voor het project.

5.12.2. 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. Er worden geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd. Op dit punt wordt eveneens voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

5.12.3. Gevoelige functies

In een zone rond de start- en landingsbanen van Schiphol (en stijg- en dalingsroutes van vliegtuigen) zijn vanwege geluidhinder en externe veiligheid op grond van het Luchthavenindelingbesluit in beginsel geen nieuwe woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie en gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan (gebied nr. 4 van het Luchthavenindelingbesluit). Het project ligt volledig buiten deze zone. Op dit punt wordt dus ook voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

5.13. Ladder voor duurzame verstedelijking

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. Dit is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' dat een instrument is voor efficiënt ruimtegebruik.

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.”

Zoals ook uit de inleiding van deze ruimtelijke onderbouwing blijkt voorziet de onderhavige ontwikkeling in een kwaliteitsslag van de bestaande situatie ter plaatse. Met de transformatie van het bestaande kantoorgebouw naar hoogwaardige en duurzame woningen wordt de bebouwing weer bestendig gemaakt voor de toekomst. Het nu bestaande metrage wordt in beperkte mate vergroot. Er vindt geen nieuw planologisch ruimtebeslag plaats. Het bestemmingsplan voorziet reeds in ruim 107.000 m² bvo. De nu voorgenomen transformatie resulteert in circa 71.500 m² bvo. Het voorgaande leidt tot de conclusie dat in het voorliggende geval geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

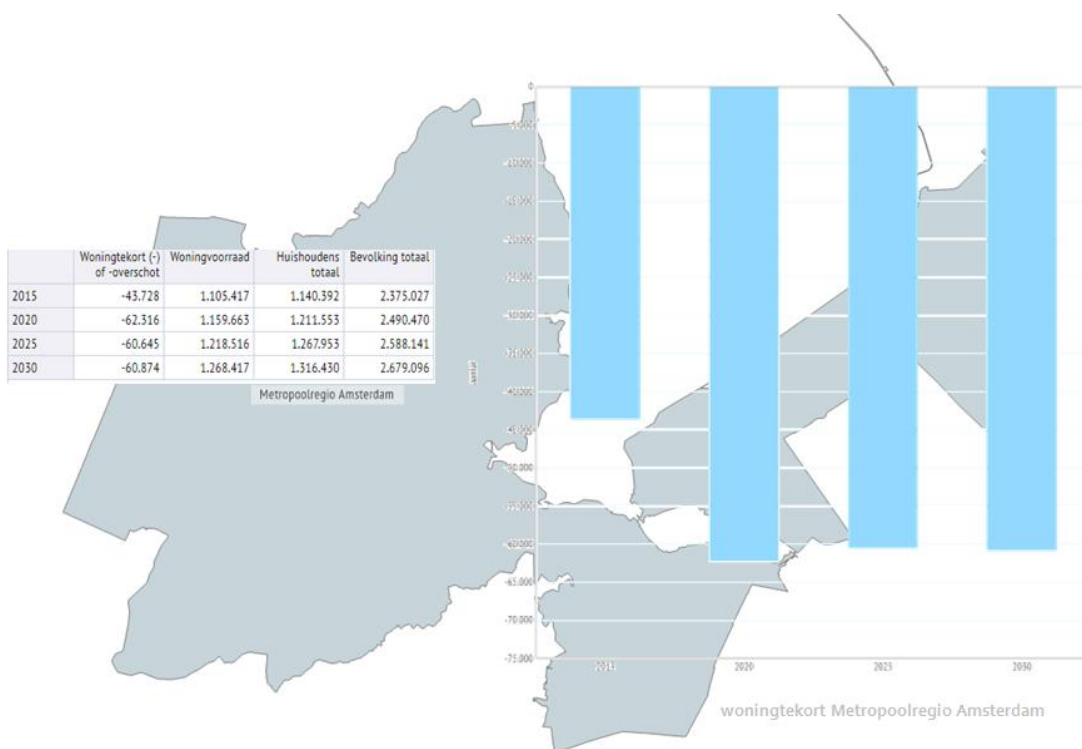
Onafhankelijk hiervan, in het kader van een goede ruimtelijke ordening en vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid is de ‘ladder’ wel doorlopen.

Behoefte

De behoefte aan woningen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is zeer groot en is toegelicht in de paragrafen 4.2 en 4.3.

De onderhavige omgevingsvergunning maakt 330 woningen in de vorm van appartementen mogelijk. De begrenzing van het onderzoeksgebied is gebaseerd op het functioneren van de regionale woningmarkt en daarbij is aangesloten bij de bestaande gemeentelijke en regionale onderzoeken en rapportages behorend bij de Metropoolregio Amsterdam. De behoefte aan woningen en afspraken over de verdeling is vastgelegd in het Regionale Actieprogramma: ‘Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011 – 2014’.

Uit onder meer de door de gemeenteraad op 19 juli 2017 vastgestelde Woonagenda 2025 - met als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025 - blijkt dat ondanks een groot bouwprogramma schaarste blijft bestaan op de Amsterdamse woningmarkt. In absolute zin is er meer vraag dan aanbod in elk segment. Volgens de Primos prognose (www.primosonline.nl) zijn er in 2025 in de Metropoolregio Amsterdam 60.645 woningen tekort en ondanks het bouwprogramma wordt dit woningtekort in 2030 met 60.874 woningen niet minder.



Inzet van Amsterdam is om de schaarste aan woonruimte op te lossen door te voorzien in de bouw van woningen. Omdat de woningbouw door de crisis bijna tot stilstand was gekomen, was een impuls nodig. In 2014 is daartoe het Actieplan Woningbouw opgesteld, waaruit de Woonagenda 2025 is voortgevloeid. In de daarbij behorende 'Koers 2025' staat de ambitie om tot het jaar 2025 in ieder geval te voorzien in de bouw van ca. 50.000 woningen. Op het niveau van de Metropoolregio Amsterdam is afgesproken dat tot 2040 circa 250.000 woningen gebouwd moeten worden. Gezien de grote behoefte aan woonruimte hebben de gemeenten in de regio in 2016 afgesproken de woningbouwproductie te versnellen: er worden tot en met 2020 minimaal 60.000 woningen in aanbouw genomen. Dit is nodig want Amsterdam kan, zonder de gemeenten in de regio, niet voldoen aan de grote behoefte aan extra woonruimte. De onderhavige ontwikkeling voorziet in een significant aantal woningen van variërende omvang, waarmee wordt aangesloten bij de ambitie van Amsterdam om te voorzien in duurzame, hoogwaardige alsook voldoende, betaalbare woningen. Op deze manier draagt de voorziene transformatie bij aan de toekomstgerichte woningvoorraad van Amsterdam en aan het behalen van de stedelijke duurzaamheidsdoelstellingen.

Gezien het voorgaande is de behoefte ruimschoots voldoende aanwezig voor de geplande ontwikkeling van 330 woningen. Voor onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals structurele leegstand, danwel andere onaanvaardbare effecten in het kader van een goede ruimtelijke ordening behoeft gezien het aanzienlijke woningtekort niet te worden gevreesd. Integendeel, de voorziene woningbouw brengt juist een belangrijke ruimtelijke kwaliteitsslag met zich voor het bestaande gebouw en diens omgeving.

De horeca betreft geen toename in het metrage, dit is toegelicht in paragraaf 5.2.

Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied

Het project bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied. Gelet op de grote behoefte aan woningen en de ligging in bestaand stedelijk gebied voldoet het project aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

5.14. Bezonnning

De bestaande bebouwing is deels bijna 40 meter hoog en staat op relatief korte afstand van de bestaande bebouwing in de Amsterdamse Poort waarin zich deels ook woningen bevinden. Als gevolg van de toevoeging van stadsappartementen is het mogelijk dat zich beperkte veranderingen voordoen in de schaduwwerking op de directe omgeving. Als gevolg van de verhouding tussen de al bestaande hoogte en de toe te laten extra hoogte ten behoeve van de stadsappartementen zal dit niet significant zijn. De nieuwe bouwhoogte blijft immers binnen de maximaal toegestane hoogte uit het bestemmingsplan.

Andere bebouwing bevindt zich op grotere afstand of vanuit bezonnning gezien op een gunstige locatie, zodat hier ook geen significante veranderingen te verwachten zijn.

De conclusie is daarom dat er vanuit het bezonningsaspect geen belemmeringen bestaan voor het project.

5.15. Planschadeanalyse

Om een analyse te kunnen maken van een eventueel planschaderisico wordt de geldende planologische regeling vergeleken met de nieuwe planologische regeling, in dit geval de nieuwe situatie die is beschreven in de voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Rekening wordt gehouden met de maximale mogelijkheden die het geldende planologische regime biedt. Of deze mogelijkheden daadwerkelijk zijn of zullen worden benut wordt buiten beschouwing gelaten.

Planschadegevoelige objecten

Rondom de projectlocatie zijn planschadegevoelige objecten aanwezig. Deze objecten zijn alle gelegen aan of nabij de grenzen van het project. Uitgangspunt voor de bepaling van de planschadegevoelige objecten is of vanuit deze objecten zicht op nieuwe woningen bestaat en/of de bewoners/gebruikers gevolgen kunnen ondervinden van de transformatie. Het betreft de bestemmingen Gemengd-1, Gemengd-2, Gemengd-3 en Wonen (bestemmingsplan Grote H-buurt / Holendrecht) rond de projectlocatie. Onderstaande afbeelding illustreert dit.



Afbeelding: projectlocatie rood uitgelicht en de dichtstbijzijnde planschadegevoelige objecten blauw omkaderd

In deze bestemmingen zijn woningen vanaf de tweede bouwlaag toegestaan. In de genoemde bestemmingen zijn hoogtes mogelijk van 4 tot 34 meter, waardoor op diverse plekken rond de projectlocatie zicht op de projectlocatie mogelijk is.

Planologische vergelijking

In paragraaf 3.2 is aangegeven dat de ruimtelijke effecten van de nieuwe invulling ten opzichte van de maximale planologische invulling significant minder zijn. De bebouwing blijft met het volume ruim binnen de grenzen die het bestemmingsplan stelt. De gemengde functies zoals de maatschappelijke functies hebben een relatief klein ruimtebeslag in het totale gebouw. De horecafunctie overschrijdt het maximaal aantal toegelaten vestigingen, maar niet de maximaal toegelaten hoeveelheid bvo. De meest relevante wijziging is de omzetting naar woningen.

Beoordeling gevolgen nieuwe invulling

De ruimtelijke effecten die in het kader van planschade dienen te worden beoordeeld zijn:

1. beperking uitzicht en bezonning;
2. beperking privacy;
3. toename / overlast van verkeersbewegingen;
4. overige hinder en milieuaspecten;
5. Beperking bedrijfsvoering en uitbreidingsmogelijkheden;
6. aantasting karakter van het gebied .

Ad 1. Een eventuele beperking van het uitzicht kan optreden indien de toegestane bouwhoogte toeneemt en/of de afstand van nieuwe bebouwing tot planschadegevoelige objecten afneemt.

Schaduwwerking kan net als bij de beperking van het uitzicht optreden indien de toegestane bouwhoogte toeneemt en/of de minimale afstand van nieuwe bebouwing tot planschadegevoelige objecten afneemt.

Als gevolg van de nieuwe invulling neemt de bouwhoogte iets toe, door de realisatie van de woningen bovenop het gebouw. Deze verhoging blijft echter binnen de maximale bouwhoogte die het bestemmingsplan toestaat en ook liggen de woningen in de nieuwe bouwlaag iets terug ten opzichte van de onderliggende bouwlagen. Hierdoor neemt de afstand tot planschadegevoelige objecten ook niet af. Er is geen sprake van een beperking van het uitzicht en/of bezonning ten opzichte van de bestaande planologische situatie.

Ad 2. Een eventuele beperking van de privacy van nabij gesitueerde panden kan optreden door een wijziging van de toegestane functies, een toename van de toegestane bouwhoogte en/of het toegestane programma/bouwvolume en/of een afname van de afstand van nieuwe functies en bebouwing tot planschadegevoelige objecten.

Zoals onder 1 aangegeven neemt de bouwhoogte iets toe, maar deze blijft onder de maximale bouwhoogte uit het bestemmingsplan. De afstand tot de planschadegevoelige objecten neemt niet af. De nieuwe invulling met woningen ten opzichte van een kantoorfunctie geeft een meer gespreid gebruik van het gebouw gedurende de dag en nacht. Echter is het gebruik als kantoor gedurende de dag veel intensiever dan het gebruik als woning. Van een relevante beperking van privacy is geen sprake.

Ad 3. Zoals in paragraaf 5.1 is aangegeven worden er geen verkeerskundige belemmeringen verwacht, nu het aantal verkeersbewegingen significant kleiner zal zijn dan volgens het vigerende plan ruimtelijk aanvaardbaar en mogelijk is geacht. Ook de feitelijke ruimtelijke effecten zullen geen problemen opleveren aangezien de omliggende wegen voldoende capaciteit hebben en houden. De verkeersbewegingen zullen zich ook meer spreiden over de dag in plaats van pieken tijdens de spijstijden, wat als gunstig kan worden beschouwd voor de omgeving.

Ad 4. Bij overige hinder en milieuaspecten gaat het om mogelijke hinder door geluid, geur en visuele hinder.

Zoals in hoofdstuk 5 is beoordeeld, zijn er geen milieu-/omgevingsaspecten die aan de uitvoerbaarheid van de omzetting in de weg staan. Ten opzichte van een kantoorfunctie zorgt een woonfunctie niet voor een onevenredige toename van hinder in de vorm van geur, geluid of licht. Voor de gemengde andere functies geldt het volgende: Qua horeca wordt het maximum aantal vestigingen overschreden, maar niet het maximaal toegestane metrage aan horeca. Ook hiervan kan derhalve worden gesteld dat er geen toename van hinder hoeft te worden verwacht. De maatschappelijke functies kunnen ook een gebruik in de avond tot gevolg hebben. Echter is dit passend in het gebied van de Amsterdamse Poort en zorgt daardoor niet voor een onevenredige toename van hinder.

Ad 5. Bij dit onderwerp gaat het erom of bestaande bedrijven in de omgeving van het plangebied worden belemmerd in hun bedrijfsvoering doordat er een nieuwe functie in de nabijheid komt. In de nabijheid van het project zijn geen bedrijven met een milieuzone of richtafstanden aanwezig die worden beperkt in hun bedrijfsvoering.

Ad 6. Het gebied van de Amsterdamse Poort kenmerkt zich als een gemengd gebied waar diverse functies naast elkaar voorkomen. Het combineren van stedelijke functies als horeca, maatschappelijke voorzieningen en detailhandel in de plint met woningen in de bovengelegen bouwlagen is passend in het gebied.

Conclusie

Uit de voorgaande analyse is gebleken dat de ruimtelijke effecten op de omliggende objecten zeer beperkt zijn. Om deze reden wordt er in dit geval geen beoordeling van de voorzienbaarheid en het normaal maatschappelijk risico gemaakt. De inschatting is dat er geen sprake is van een waardevermindering die in aanmerking komt voor vergoeding. Gelet op het voorgaande is het risico nihil dat het nieuwe plan leidt tot planschade die (deels) voor tegemoetkoming in aanmerking komt.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1.1. Vooroverleg ex artikel 5.1.1.Bro

In overeenstemming met artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die wordt verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1a sub 3 van de Wabo het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 5.1.1 Bro verplicht. Dit is onderdeel van de procedure omgevingsvergunning waar de voorliggende ruimtelijke onderbouwing onderdeel van uitmaakt.

6.1.2. Ontwerp omgevingsvergunning

Het ontwerp van het besluit tot verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan zal, samen met de onderliggende ruimtelijke onderbouwing, en de te coördineren andere vergunning(en), overeenkomstig de wettelijke bepalingen gedurende een periode van 6 weken ter inzage worden gelegd. Binnen deze termijn kan een ieder een zienswijze indienen.

6.2. Eigendomsverhoudingen

Het Zandkasteel is eigendom van het ontwikkelende Consortium. De gronden waarop het Zandkasteel staat zijn in eigendom van de gemeente en in erfpacht uitgegeven. De erfpachtvoorwaarden zullen in overeenstemming worden gebracht met de voorgenomen transformatie.

6.3. Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt gerealiseerd op kosten en voor risico van de initiatiefnemer, het Consortium. Tussen de gemeente en het Consortium zijn privaatrechtelijke afspraken gemaakt in de zogenaamde afsprakenbrief.

Voor een analyse van het risico op planschade wordt verwezen naar paragraaf 5.15.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de voorgenomen transformatie van een gedeelte van het huidige hoofdkantoor van ING in Amsterdam Zuidoost.

Het vigerende bestemmingsplan kent ruime gebruiks- en bouw mogelijkheden. Ondanks dat de footprint van de bebouwing nauwelijks toeneemt past de beoogde transformatie niet in het vigerende bestemmingsplan. Dit komt met name doordat het woongebruik in het bestemmingsplan nog niet is voorzien. Voor het project zal daarom een omgevingsvergunning in afwijking van het geldende bestemmingsplan worden aangevraagd. De aanvraag betreft een omgevingsvergunning voor zowel het afwijkende gebruik als voor het bouwen alsook het vellen van bomen en het wijzigen van een monument.

De afwijkingen van het bestemmingsplan worden hieronder weergegeven waarbij tevens een korte onderbouwing wordt gegeven waarom deze afwijkingen ruimtelijk aanvaardbaar zijn.

Het realiseren van woningen in de kantoorbestemming

Het transformeren van een (binnenstedelijk) kantoorgebouw naar woningen past binnen het beleid van de provincie, de regio en de gemeente. Amsterdam (en de regio) kampt met een te kort aan woningen waarbij het voorliggende, incurante kantoorgebouw een mogelijkheid biedt om te voldoen aan de wens om woningen te realiseren en tegelijk een impuls te geven aan het winkelgebied. Uit de omgevingsaspecten die beschouwd worden in deze ruimtelijke onderbouwing blijkt dat er realiseren van de woningen ruimtelijk aanvaardbaar is.

Het realiseren van fietsenstallingen en bergingen anders dan ten behoeve van kantoren

Fietsenstallingen en bergingen zijn nodig om, zo goed als dat realistisch gezien in deze transformatie mogelijk is, uitvoering te geven aan het beleid dat de gemeente voorstaat, te weten het stimuleren van fietsgebruik en het terugbrengen van het autobezit. Het Zandkasteel is goed aangesloten op het fietsnetwerk van Amsterdam. De fietsenstallingen hebben geen negatieve ruimtelijke invloed.

Het mogelijk maken van een maatschappelijke voorziening in de kantoorbestemming

Ook van maatschappelijke functies kan worden gesteld dat deze passend en zeker ook wenselijk zijn in een centrumgebied dat in ontwikkeling is. Voorzieningen als een huisarts, tandarts of een culturele voorziening zijn wenselijk om de gewenste diversiteit te realiseren. Een maatschappelijke functie voldoet aan alle relevante omgevingsaspecten en daarnaast heeft de maatschappelijke functie een wisselwerking met de te realiseren woningen in het project waardoor de ruimtelijke uitstraling beperkt blijft.

Het realiseren van meer horecavestigingen en op een andere plek dan het bestemmingsplan toestaat

Uit het behoefteonderzoek dat in het kader van het voorliggende project is uitgevoerd, blijkt dat er behoefte is aan horeca in het gebied van de Amsterdamse Poort en ook specifiek op de locatie van het project. De toename van het aantal vestigingen zal geen relevante effecten hebben. De invulling van het type horeca is meer bepalend. Hoe meer de invulling afwijkt van het huidige aanbod (fastfood), hoe kleiner de effecten.

Uit de beschouwing van de relevante omgevingsaspecten volgt verder ook dat de vestiging van horeca in het Zandkasteel ruimtelijk aanvaardbaar is.

De realisatie van balkons buiten het bouw- en bestemmingsvlak dieper dan 2 meter

Er worden balkons gerealiseerd buiten het bouwvlak en het bestemmingsvlak. Er is een binnenplanse afwijkmogelijkheid bedoeld voor balkons niet dieper dan 2 meter buiten de bebouwingsgrens maar deze kan niet worden benut. De balkons worden dieper dan 2 meter. Het verschil in ruimtelijke impact van de balkons die dieper worden gerealiseerd dan 2 meter ten opzichte van de balkons die conform deze indirecte mogelijkheid uit het bestemmingsplan worden gerealiseerd is zo klein dat deze verwaarloosbaar is.

Het realiseren van een trapopgang aan de zijde van de Hoogoorddreef

De trapopgang zorgt ervoor dat het gebouw door toekomstige bewoners kan worden betreden vanaf de Hoogoorddreef die zal worden heringericht en waar een voetgangersgebied zal ontstaan. De uitstraling van de trapopgang doet geen afbreuk aan het monumentale gebouw of aan nabijgelegen functies. Het is een ondersteunende voorziening waardoor het gebouw beter is te betreden en te ontsluiten voor voetgangers.