

Ruimtelijke onderbouwning

Project	<i>Think District – IBM NEW Office</i>
Status	<i>definitief</i>
Projectnummer	<i>20378</i>
Kenmerk	<i>20378.RO</i>
Datum	<i>15 februari 2024</i>
Auteur	<i>T.J. de Baare BSc LL.B</i>
Controle	<i>drs. ing. E.J. Scheer & M.F. Bleeker MSc</i>



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	5
2	Projectbeschrijving	6
2.1	Projectlocatie	6
2.2	Projectplan	6
2.3	Vigerend bestemmingsplan	11
3	Ruimtelijk beleid	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Regionaal beleid	18
3.4	Gemeentelijk beleid	20
4	Omgevingsaspecten	36
4.1	Motivering behoefte / Ladder voor duurzame verstedelijking	36
4.2	Archeologie en cultuurhistorie	38
4.3	Bedrijven en milieuzonering	40
4.4	Bezonning	41
4.5	Bodem	42
4.6	Duurzaamheid	43
4.7	Externe veiligheid	44
4.8	Geluid	49
4.9	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)	50
4.10	Luchtkwaliteit	51
4.11	Natuur	52
4.12	Verkeer en parkeren	56
4.13	Water	61
4.14	Windhinder	66
4.15	Kabels en leidingen	68
4.16	(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling	70
5	Beschrijving uitvoerbaarheid	72
5.1	Economische uitvoerbaarheid	72
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	72
6	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	74

Bijlagen

1. Ecologische onderzoeken
2. Bodemonderzoek
3. Windhinderonderzoek
4. Bezonningsonderzoek
5. Onderzoek externe veiligheid
6. Stikstofdepositieberekening
7. Nadere beoordeling in relatie tot de Wnb en ecologisch werkprotocol
8. Geohydrologisch onderzoek

9. Luchtkwaliteitsonderzoek
10. Onderzoek trillingshinder
11. Verkeerskundig onderzoek
12. Doorwerking uitkomsten Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier
13. Aandachtspunten ontwerp BLOK 1 Think District
14. Memo natuurinclusief bouwen
15. Kabels en leidingen

1 INLEIDING

In opdracht van REDC AMS B.V. heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de beoogde ontwikkeling van een nieuwe multi-tenant kantoor waar onder andere IBM zich zal vestigen en de daarbij behorende parkeervoorziening in het projectgebied dat bekend staat als "Think District". De parkeervoorziening wordt gerealiseerd ten behoeve van zowel de benodigde voor de gebruikers van het kantoorgebouw als de gebruikers van de later nog te realiseren bouwblokken binnen Think District. De locatie is gelegen aan de Johan Huizingalaan 765 te Amsterdam. Omdat de ontwikkeling niet mogelijk is op basis van het vigerende bestemmingsplan "Nieuwe Meer eo", dient een planologische procedure te worden doorlopen.

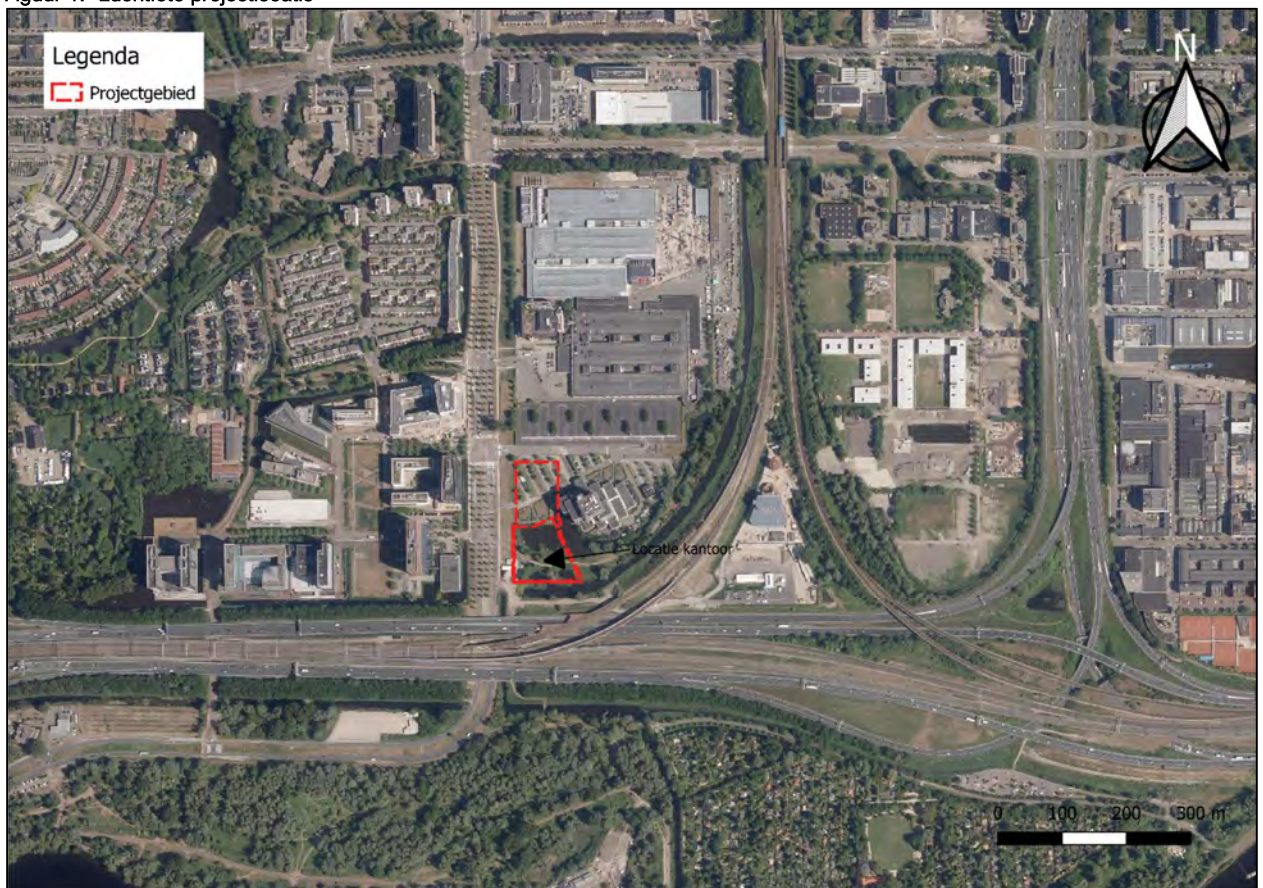
De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'planologisch strijdig gebruik'. Onderdeel van deze omgevingsvergunning is de motivatie om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan, de zogenoemde Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO). Voorliggende rapportage betreft de GRO, waarin het project aan de hand van zowel ruimtelijke als milieutechnische aspecten wordt gemotiveerd.

2 PROJECTBESCHRIJVING

2.1 PROJECTLOCATIE

De projectlocatie is gelegen aan de Johan Huizingalaan te Amsterdam en het perceel is kadastraal bekend als Gemeente Sloten, sectie F, nummers 2422 en 3142. De directe omgeving van de projectlocatie bestaat in hoofdzaak uit kantoorgebouwen. Ten zuidoosten van de projectlocatie bevindt zich een spoortraject en ten zuiden is de Rijksweg A4 gelegen, die in noordoostelijke richting overgaat in de A10. In de huidige situatie is ter plaatse van de projectlocatie water en groen aanwezig. Ten noordoosten van voorliggende projectlocatie, aan de Johan Huizingalaan 765, is het huidige kantoorgebouw van IBM gelegen. Het omliggende terrein is op dit moment ingericht ten behoeve van parkeren in combinatie met groen en water.

Figuur 1. Luchtfoto projectlocatie



2.2 PROJECTPLAN

Het Schinkelkwartier wordt de aankomende jaren op grote schaal getransformeerd. Op het kruispunt van de stad en de natuur, de Nieuwe Meer, ontstaat ruimte voor wonen, werken en recreëren. De komst van de Noord-Zuidlijn maakt het gebied integraal onderdeel van de stad. Onderdeel daarvan is het gebied dat bekend staat als “Think District” uiteindelijk te transformeren tot woon-werkgebied in combinatie met hoogwaardige voorzieningen, waardoor verschillende functies in hoge dichtheid samenkomen. Binnen dit

ontwikkelgebied zijn in totaal zes kavels te onderscheiden, zoals wordt weergegeven op onderstaand figuur 2. Vooruitlopend op de gehele herontwikkeling is het wenselijk zo spoedig mogelijk een nieuw multi-tenant kantoor met bijbehorende parkeervoorzieningen te realiseren. Er is behoefte naar nieuwe en hoogwaardige kantoorruimte. Het huidige kantoorpand is gedateerd en derhalve wordt middels voorliggende rapportage het nieuwe multi-tenant kantoor mogelijk gemaakt. De parkeergarage is onder andere beoogd voor het gehele Think District. Voorliggende rapportage heeft dan ook betrekking op het nieuw te realiseren kantoorgebouw en parkeergarage. Tevens heeft de aanvraag betrekking op het aangrenzende terrein waar bijvoorbeeld portieken, tuinen, uitstekende delen waaronder luifels en bij de functies behorende terrassen kunnen worden gerealiseerd. De exacte inrichting van het aangrenzende gebied is echter nog niet bekend. De locatie staat ook wel bekend als blok 1. De bijbehorende parkeervoorziening wordt ook gerealiseerd ten behoeve van de gebruikers van de beoogde bebouwing in blok 2, 3, 4, 5 en 6. De parkeervoorziening bevindt zich onder de bebouwing van het multi-tenant kantoor en blok 2. De beoogde ontsluiting van de parkeergarage is aan de westzijde voorzien. Het projectgebied omvat daarom ook de gronden ter plaatse van blok 2, maar voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft dus geen betrekking op de bovengrondse bebouwing die daar wordt voorzien. In voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt alleen ingegaan op het nieuwe kantoor en parkeergarage met bijbehorende voorzieningen. Voor het overige deel van Think District wordt een separate planologische procedure voorbereid. Opgemerkt wordt dat de afspraken omtrent het beoogde programma reeds middels een afsprakenbrief zijn vastgelegd (d.d. 7 oktober 2020).

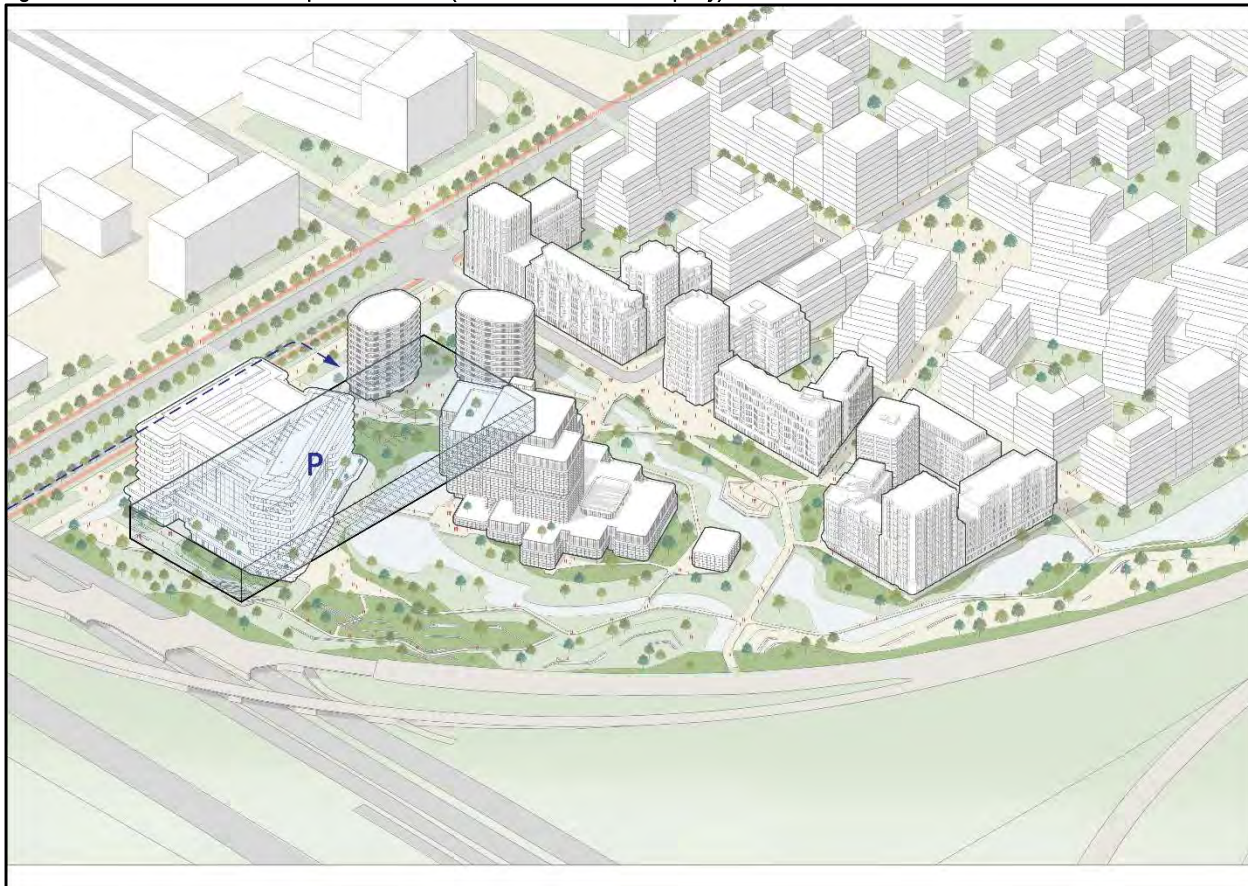
Het nieuwe kantoor zal worden omzoomd door een levendig en actief landschapspark. Het landschapspark is de drager van alle toekomstige gebouwen. Deze staan als objecten in het park en worden omsloten door groen en water. Het nieuw te bouwen kantoor vormt zich hier alvast naar; drie dubbelhoge volumes presenteren zich met afgeronde hoeken en zachte vormen in het park. De ruimte hiertussen vormt het levendige, semi-publieke centrale plaza van het kantoorgebouw; hier is ruimte voor gemeenschappelijke functies (denk bijvoorbeeld aan een gym, koffiebar en vergaderfaciliteiten) als onderdeel van het kantoor. Daarnaast wordt voorzien in 300 m² bvo horeca (koffiebar/café/restaurant) op de begane grond (zuidoostzijde) en een daarbij behorend terras alsmede 350 m² bvo aan commerciële / dienstverlenende functies op de begane grond (zuidwestzijde). Gedacht wordt aan bijvoorbeeld aan een fietsenmaker waarbij ondergeschikte detailhandel ook tot de mogelijkheden behoort. Boven de volumes bevinden zich de kantoorverdiepingen, rondom een groot dynamisch en groen atrium. Tevens wordt op de tweede verdieping een bedrijfsrestaurant beoogd (ondergeschikte horeca aan de functie kantoor). Belangrijk uitgangspunt is echter wel dat dit bedrijfsrestaurant volledig toegankelijk is voor bezoekers, om de activering van het gebied en omgeving te vergroten. Het draagt zodoende ook direct bij aan de interactie en leefbaarheid van de projectlocatie.

De drie volumes rond het centrale plaza zorgen voor een permeabel maaiveld. De overgang tussen landschap en gebouw wordt verzacht en het landschap loopt door in het gebouw, de interactie tussen beide wordt hierdoor verder versterkt. Het is een alzijdig gebouw met ingangen aan verschillende zijdes; de zijde van de metro, het park of juist aan de zijde van de toekomstige woningbouw. Onderdeel van de gehele ontwikkeling is de realisatie van de parkwal. Het ontwerp en de aanleg is onderdeel van de openbare inrichting. De parkwal is een toevoeging qua kwaliteit op het gebied en zal een uitbreiding zijn op de groene structuur. De parkwal zal dienen als ontsluiting van het gebied middels de fiets en zorgt tevens voor interactie tussen het Schinkelkwartier, Riekerhavenen de Oeverlanden.

Het gebouw heeft geen echte achterkant, maar opent zich naar alle zijdes. De kantoorvloeren rondom het atrium zijn voorzien van grote 'urban windows'. Deze grote openingen in de gevel, soms over meerdere verdiepingen, dragen bij aan de herkenbaarheid van het gebouw vanaf verschillende punten. Daarnaast zorgen deze vanuit binnen voor een optimale beleving van het omliggende landschapspark, daglichttoetreding tot diep in het gebouw en een verbinding met de natuur.

De vormgeving van het gebouw is modern en eigentijds, maar ook tijdloos. De ronde vormen verzachten het volume, het gebruik van glas zorgt voor veel transparantie op de werkvloeren en de horizontale gevelbanden articuleren het volume. Met een licht glanzende aluminium afwerking zorgt dit gebouw ervoor dat het zich als een bijzonder object in het park presenteert.

Figuur 2. Uitsnede schetsontwerp Think District (bron: Powerhouse Company).



Het huidige en bestaande IBM-kantoor bestaat uit 34.000 m² BVO. Dit gebouw blijft behouden waarbij het naar verwachting voorsnog wederom grotendeels als kantoorgebouw in gebruik zal worden genomen (blok 6 binnen de gehele ontwikkeling). Aangezien echter nog niet zeker is of er sprake zal zijn van een toevoeging dan wel verplaatsing van kantoren vierkante meters wordt in onderhavige rapportage in ieder geval onderbouwd dat uit het beleid blijkt dat er sprake is van voldoende behoefte aan de voorgenoemen ontwikkeling.

Het nieuw te realiseren gebouw omvat in totaal een oppervlakte van 35.000 m² BVO. Hiervan wordt op de begane grond maximaal 300 m² gebruikt ten behoeve van horeca en 350 m² ten behoeve van commerciële / dienstverlenende functies. Voor de horeca zal mogelijk sprake zijn van een restaurant, maar het kan ook zijn dat sprake is van een café/bar/lunchroom. De 300 m² horeca is ingetekend en bedacht op de begane grond. Wel is er op de tweede verdieping een bedrijfsrestaurant bedacht (ondergeschikte horeca), maar dit bedrijfsrestaurant is volledig toegankelijk voor bezoekers om de activering van het gebied/gebouw te vergroten. Dit draagt evengoed bij aan de interactie en leefbaarheid van het gebouw in relatie tot de directe omgeving. Voor de invulling van de commerciële / dienstverlenende functies wordt gedacht aan een invulling met een fietsenmaker waarbij ondergeschikte detailhandel ook behoort tot de mogelijkheden. De gym op de begane grond en 1^e verdieping is onderdeel van het kantoor. Deze gym is publiek toegankelijk te gebruiken. Daarnaast zijn er een aantal overige functies op de begane grond publiek toegankelijk te gebruiken in het atrium. Dit wordt bij de verdere planuitwerking (in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag voor het aspect bouwen) nader uitgewerkt en toegelicht. De beoogde parkeerbak, bestaande uit drie lagen, is gelegen onder het nieuwe kantoor (blok 1) en loopt tot onder blok 2. Het parkeren wordt daarmee uit het zicht gerealiseerd. De beoogde parkeergarage biedt binnen de beoogde drie lagen ruimte aan < 1200

autoparkeerplaatsen en voorziet tevens in fietsparkeerplaatsen. Onderstaande figuren 3 betreft een impressie van het nieuwe kantoorgebouw en de daarbij behorende parkeergelegenheid.

Figuur 3. Indicatieve impressie nieuwe kantoorgebouw



Het beoogde kantoor krijgt een hoogte van circa 45 meter hoog t.o.v. NAP (inclusief technische installaties, denk daarbij bijvoorbeeld aan luchtbehandelingskasten, glasbewassingsinstallatie, een uitloop voor de lift, een frame voor PV panelen + PV cellen). Deze technische installaties kennen een hoogte van maximaal 5 meter ten opzichte van de dakrand van het gebouw.

Het ontwerp van het kantoorgebouw gaat uit van hoogwaardige gevelmaterialen. Daarnaast worden PV panelen gerealiseerd op het dak en in de gevels. Aan de voorkant van het gebouw wordt groen geïntegreerd op de terrassen.

Figuur 4. Indicatieve indeling van het beoogde multi-tenant kantoorgebouw



Het ontwerp wordt nog verder uitgewerkt, maar zal in ieder geval worden gerealiseerd binnen de hiervoor genoemde uitgangspunten. Voor wat betreft de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing en gemaakte keuzes mede naar aanleiding van de reeds uitgevoerde SO-toets wordt verwezen naar de bijlage van voorliggende rapportage. Daarin wordt een reactie geformuleerd naar aanleiding van de gestelde vragen.

Opgemerkt wordt dat daarnaast uitgangspunten met de gemeente overeen zijn gekomen om zo constructief, inhoudelijk en ambitieus mogelijk met elkaar samen te werken.

Initiatiefnemer en de gemeente werken samen aan de nadere invulling van de openbare ruimte. Bij de invulling hiervan wordt rekening gehouden met materialisatie in relatie tot de binnentuin en het openbare gebied. Bij de verdere uitwerking van het plan wordt tevens aandacht besteed aan klimaatadaptatie, hittestress en natuur inclusief bouwen. Hierna wordt toegelicht welke maatregelen per onderwerp zijn voorzien dan wel welke uitgangspunten als randvoorwaarde worden meegenomen.

Klimaatadaptatie:

- Waterberging, in de parkeergarage wordt een grote opslagtank ingepast voor het opvangen van hemelwater. In paragraaf 4.13 van voorliggende rapportage wordt hier nader op ingegaan.
- Grijswatersysteem in kantoor (hemelwater wordt ingezet t.b.v. het spoelen van toiletten).
- Op de terrassen worden kratten ingepast waarmee hemelwater wordt opgevangen. Dit hemelwater wordt ingezet als drinkwater voor de daar aanwezige beplanting. Zie verder paragraaf 4.13 van voorliggende rapportage.
- Natuurlijke afwatering, hemelwater wat niet wordt opgevangen, dan wel vertraagd wordt afgevoerd wordt afgevoerd op het terrein zelf richting het aanwezige open water.
- In geval van overstromingen (waterdiepte van 20 cm op de rijbaan), mag geen schade ontstaan aan de gebouwen.

Hittestress:

- Er dienen koelteplekken in de nabije omgeving te worden gerealiseerd (in het omringende landschap). De in het landschap reeds in het ontwerp opgenomen watergangen zullen bijdragen aan afkoeling binnen het gebied, evenals het te realiseren groen.
- Op de overstekken worden daktuinen aangelegd (boombakken), met daarin groen dragen positief bij aan het voorkomen van hittestress.
- Groenoppervlak neemt in de uiteindelijke situatie waarin geheel Think District is herontwikkeld toe, dit levert een positieve bijdrage aan de verkoeling van het gebied. Zo neemt het onverhard oppervlakte als gevolg van de gehele gebiedsontwikkeling toe met 6 procent. Het een en ander wordt nader onderbouwd in paragraaf 4.6 en 4.13 van voorliggende rapportage.
- Er dienen bomen aangeplant te worden langs de langzaamverkeersroutes en op verblijfsgebieden in het landschap, dit levert in het gebied de nodige schaduwplekken. Bij de nadere uitwerking en inrichting van het openbaar gebied wordt onderzocht of rekening gehouden kan worden met de plaatsing van de bomen ten opzichte van de watergangen. Dit omdat schaduwvorming en bladval in het water voor een slechtere waterkwaliteit kan zorgen.

Natuurinclusief bouwen:

Voor het beoogde multi-tenant kantoor (blok 1 binnen de gehele gebiedsontwikkeling) geldt dat minimaal 30 punten behaald moeten worden op het 'puntensysteem natuurinclusief bouwen' van de gemeente Amsterdam. Om deze punten te behalen zullen verschillende maatregelen worden genomen ter verbetering van de biodiversiteit. De maatregelen die genomen zullen worden, zijn door adviesbureau Econsultancy toegelicht in de memo met kenmerk 15524.004 (d.d. 31 maart 2023). Deze memo is als bijlage 14 toegevoegd aan voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Hieronder wordt een samenvatting gegeven de te treffen maatregelen:

- Inpassing gevelkasten. Ten behoeve van de spreekw, de huismus en de vleermuis worden gevelkasten geïntegreerd op / in de hiervoor bruikbare geveldelen. Het toepassen van gevelkasten levert 10 punten op volgens het puntensysteem voor natuurinclusief bouwen.
- Preventie raamslachtoffers. Om vogelslachtoffers te voorkomen (vogels die tegen de grote glazen vliesgevels aanvliegen) zal gebruik gemaakt worden van gevelbeglazing met een reflectiefactor van 15% of minder. Het treffen van deze maatregel levert 10 punten op volgens het puntensysteem voor natuurinclusief bouwen.
- Innovatieve groene toepassingen. Op de balkons rond blok 1 zullen balkonbakken worden gerealiseerd met grotendeels inheemse beplanting. Deze balkonbakken brengen diverse

microhabitats door afwisselend gebruik te maken van heesters, kruidachtige planten en grassen. Met de aanwezigheid van bloemen, zaden en bessen zal dit een positieve invloed hebben op zowel insecten als vogels. Bijen, zweefvliegen en vlinders worden nog eens extra gestimuleerd door de inpassing van nestgelegenheden d.m.v. insectenhôtels. Het toepassen van innovatieve groentoe toepassingen binnen het ontwerp levert 10 punten op volgens het puntensysteem voor natuurinclusief bouwen.

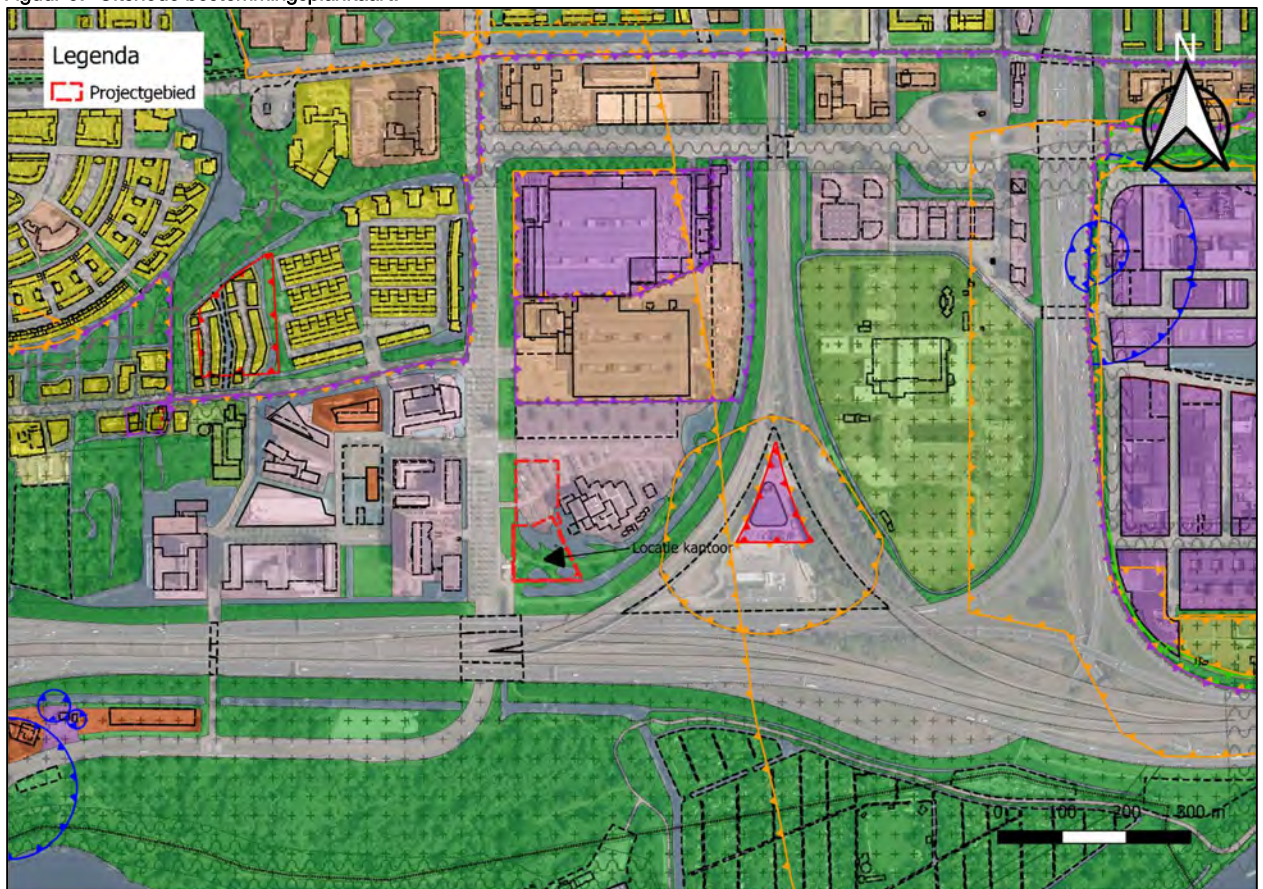
2.3 VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

Ter plaatse van de locatie vigeert het bestemmingsplan “Nieuwe Meer eo”, welke op 26 juni 2013 is vastgesteld. Daarnaast is het bestemmingsplan “Grondwaterneutrale Kelders”, zoals vastgesteld op 10 juli 2021, van toepassing als ook het bestemmingsplan “Drijvende bouwwerken”, zoals vastgesteld op 18 september 2019. Tot slot zijn de voorbereidingsbesluiten “Darkstoren/flitsbezorgers” (2022) en “Hyperscale datacenters” (2022) van kracht.

De projectlocatie kent volgens het vigerende bestemmingsplan de bestemming ‘Water – 2’, ‘Groen – 1’ en ‘Kantoor’. Ter plaatse is geen sprake van een bouwvlak. Daarnaast gelden ter plaatse de volgende gebiedsaanduidingen:

- gebiedsaanduiding ‘geluidzone – industrie – schiphol’ en
- ‘luchtvaartverkeerzone – lib artikel 2.2.3 (vogels).

Figuur 5. Uitsnede bestemmingsplankaart.



Toets aan bestemmingsplan

De beoogde kantoorontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie ten behoeve van het realiseren van een nieuwe multi-tenant kantoor waar onder andere IBM zich zal vestigen en bijbehorende parkeergarage is binnen het vigerende bestemmingsplan “Nieuwe Meer e.o” niet toegestaan. Ter plaatse van de projectlocatie is geen bouwvlak opgenomen en zijn gebouwen als gevolg niet toegestaan. Daarnaast past de beoogde kantoor-, horeca en commerciële / dienstverlenende functie niet binnen de bestemmingen ‘Groen – 1’ en ‘Water – 2’.

Om de genoemde strijdigheden weg te nemen en het project planologisch mogelijk te maken, wordt een procedure doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning ‘planologisch strijdig gebruik’.

Van strijdigheid met het bestemmingsplan ‘Drijvende bouwwerken’ en de voorbereidingsbesluiten ‘Darkstores/flitsbezorgers’ en ‘hyperscale datacenters’ is geen sprake aangezien binnen voorliggend plan geen drijvend bouwwerk noch een darkstore of hyperscale datacenter beoogd.

Op grond van het bestemmingplan “Grondwaterneutrale kelders” behoort het projectgebied binnen de gebiedsaanduiding ‘overige zone 2’. Ter plaatse van de gebiedsaanduidingen ‘overige zone 1’ en ‘overige zone 2’ zijn de betreffende gronden, naast de daarvoor aangewezen andere bestemmingen en aanduidingen, mede bestemd voor de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen. Onder grondwaterneutraal bouwen wordt verstaan:

- Het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.

Onder een kelder wordt op grond van dit bestemmingsplan verstaan:

- Ondergronds (deel van een) gebouw, ongeacht de benaming hiervoor in het moederplan, zoals bijv. bijzondere bouwlaag, souterrain, parkeerkelder, e.d., uitgezonderd funderingsconstructies, voor zover de onderkant van de vloer van de betreffende bouwlaag dieper is gelegen dan 0,5 meter onder het peil.

Het voorgenomen initiatief voorziet in de ontwikkeling van een nieuwe multi-tenant kantoor waar onder andere IBM zich zal vestigen. Daarnaast voorziet de ontwikkeling in de realisatie van de bijbehorende parkeergarage ten behoeve van de gehele ontwikkeling van Think District, zoals nader beschreven in voorgaande paragraaf 2.2. Van strijdigheid met het bestemmingsplan “Grondwaterneutrale kelders” is derhalve geen sprake. Echter geldt dat middels voorliggende rapportage ook een parkeerkelder gerealiseerd dient te worden onder het beoogde kantoorgebouw en blok 2 binnen de ontwikkeling Think District. Als gevolg van het bestemmingsplan “Grondwaterneutrale kelders” geldt dat voor het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks mag veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten mogen optreden. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 4.13 van voorliggende rapportage.

3 RUIMTELIJK BELEID

3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.

Figuur 6. Afwegen met de NOVI. Bron: Nationale Omgevingsvisie.



De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. *Combineren boven enkelvoudig*
2. *Kenmerken & identiteit*
3. *Afwentelen voorkomen*

3.1.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Het voorgenomen initiatief beoogt de realisatie van een nieuw multi-tenant kantoor waar onder andere IBM zich zal vestigen van maximaal 35.000 m² BVO (inclusief horeca en commerciële voorziening) met bijbehorende parkeergarage. Het betreft de nieuwe kantoorlocatie van IBM. Met het realiseren van het multi-tenant gebouw wordt vanwege de hogere bebouwing en combinatie van functies een bijdrage geleverd aan prioriteit 1. Prioriteit 2 (duurzaam economisch groeipotentieel) van 'De Uitvoeringsagenda' geeft aan dat onder andere nieuwe locaties van kantoren, bedrijventerreinen en (groot)winkelbedrijven moeten passen bij het verkeers- en vervoersnetwerk, goed afgestemd zijn op de vraag van bedrijven én de economische vitaliteit en de kwaliteit en aantrekkelijkheid van stad versterken. Het voorgenomen genomen initiatief dat middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden voorzien in een hoogwaardig, nieuw en duurzaam kantoorgebouw waaraan behoefte bestaat. Daarnaast wordt opgemerkt dat het project onderdeel is van een grotere gebiedsontwikkeling genaamd "Think District" waarvoor een separate planologische procedure wordt doorlopen, waarbij wordt ingezet op intensivering en functieverbreding met meer woningen en voorzieningen om de leefbaarheid in dit gebied te vergroten. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de doelstellingen van de NOVI om functies niet rigide uit elkaar te houden. In paragraaf 4.12 van voorliggende rapportage wordt nader ingegaan op het aspect verkeer.

Op het projectgebied zijn geen nationale belangen van toepassing. Hiermee is de Nationale Omgevingsvisie niet relevant voor het projectgebied aan de Johan Huizingalaan te Amsterdam.

3.1.1.2 Conclusie

Geen van de 21 nationale belangen worden geraakt met voorliggend project. Beleid voor deze specifieke locatie dan wel ontwikkeling wordt daarom overgelaten aan de provincie en de gemeente.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

3.1.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Het Barro kenmerkt zich tot een hoog abstractieniveau en het beleid is alleen aan de orde op specifieke locaties (bijvoorbeeld in de mainports of nabij de kust) of bij specifieke projecten (zoals het project 'Randstad 380 kV'). De projectlocatie ligt niet in een dergelijk gebied en bevat ook geen grootschalige ontwikkelingen die opgenomen zijn in het Barro. Om die reden bevat het Barro geen concreet beleid voor de projectlocatie.

3.1.2.2 Conclusie

Het Barro legt geen restricties op voor de locatie waar de ontwikkeling wordt voorzien.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. Onderwerpen zoals Ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp, aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

3.1.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De relevante onderwerpen voor onderhavig project worden behandeld in hoofdstuk 4, waarin de ruimtelijke en milieutechnische aspecten worden behandeld.

3.1.3.2 Conclusie

De projectlocatie is gelegen in bestaand stedelijk gebied. De voorgenomen functies die met voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dienen te worden zijn nader onderbouwd in hoofdstuk 4 van voorliggend rapport.

3.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het rijksbeleid voor Schiphol is geformuleerd in de Wet tot wijziging van de Wet luchtvaart ('Wijzigingswet', 2003). De ruimtelijke consequenties van de Wijzigingswet staan in het Luchthavenindelingbesluit (LIB). In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB Schiphol) staan veiligheid- en gezondheid regels over de bestemming en het gebruik van de gronden, zowel binnen het luchthavengebied als binnen het beperkingengebied rondom Schiphol. Per zone gelden andere beperkingen. Deze beperkingen hebben te maken met geluidhinder, externe veiligheid of vliegveiligheid (vanwege de hoogte of vogel aantrekkende werking). De beperkingen gelden voor gebouwen, en ook voor bouwwerken zoals windturbines en vaste laserinstallaties. In paragraaf 4.10 van voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt hier nader op ingegaan.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transitie die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich dus uit over het 'waarom' en ten dele over het 'wat'. Onder de hoofdambitie, 'balans tussen economische groei en leefbaarheid', zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerdere ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De omgevingsvisie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Daarnaast schetst de provincie vijf samenhangende bewegingen, die laten zien hoe wordt omgegaan met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Deze bewegingen zijn niet overkoepelend en zijn locatie- of onderwerp specifiek. Het gaat om de onderwerpen:

- dynamisch Schiereiland;
- metropool in ontwikkeling;

- sterke kernen;
- sterke regio's;
- nieuwe energie;
natuurlijk en Vitaal landelijke omgeving.

In de Omgevingsvisie NH2050 wordt uitgegaan van het principe 'lokaal wat kan, regionaal wat moet'. Hierbij wordt gelet op de diversiteit aan regio's en wordt ruimte geboden aan maatwerk en ruimte om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving.

3.2.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Het project sluit aan bij de ambities uit de Omgevingsvisie NH2050. Het voorziet in de realisatie van een nieuwe multi-tenant kantoor waar onder andere IBM zich zal vestigen. Het maakt onderdeel uit van een gebied wat in de toekomst voorzien wordt van een transformatieopgave van het gehele omliggende gebied wat bekend staat als Think District en waar een mix van functies, waaronder horeca, maatschappelijk en wonen wordt gerealiseerd.

3.2.1.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het beoogde initiatief in lijn is met de ambities uit de Omgevingsvisie NH 2050.

3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland

Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020. In deze verordening zijn regels opgenomen die de provinciale belangen beschermen. De verordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

In hoofdstuk 6 van de omgevingsverordening zijn instructieregels opgenomen. Dit zijn regels die door decentrale overheden in acht moeten worden genomen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De instructieregels zien onder meer op nieuwe stedelijke ontwikkelingen, bijzonder landschap, verblijfsrecreatie en detailhandel.

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 is klaar en door Provinciale Staten vastgesteld. De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) treedt tegelijk met de Omgevingswet in werking. Ook in de Omgevingsverordening NH2022 zoeken de provincie naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid, zoals omschreven in de visie voor de ontwikkeling van Noord-Holland; de Omgevingsvisie NH2050. De regels en wetten die terugkomen in de Omgevingsverordening NH2022 komen grotendeels overeen met de Omgevingsverordening NH2020, maar zijn dan omgezet naar de nieuwe eisen die de Omgevingswet stelt.

3.2.2.1 Relatie tot ontwikkeling

In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels opgenomen die gelden binnen het gehele grondgebied van de provincie Noord-Holland en regels die gebiedsspecifiek zijn. Hieronder zijn de van toepassing zijnde artikelen opgenomen.

Artikel 6.3 Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

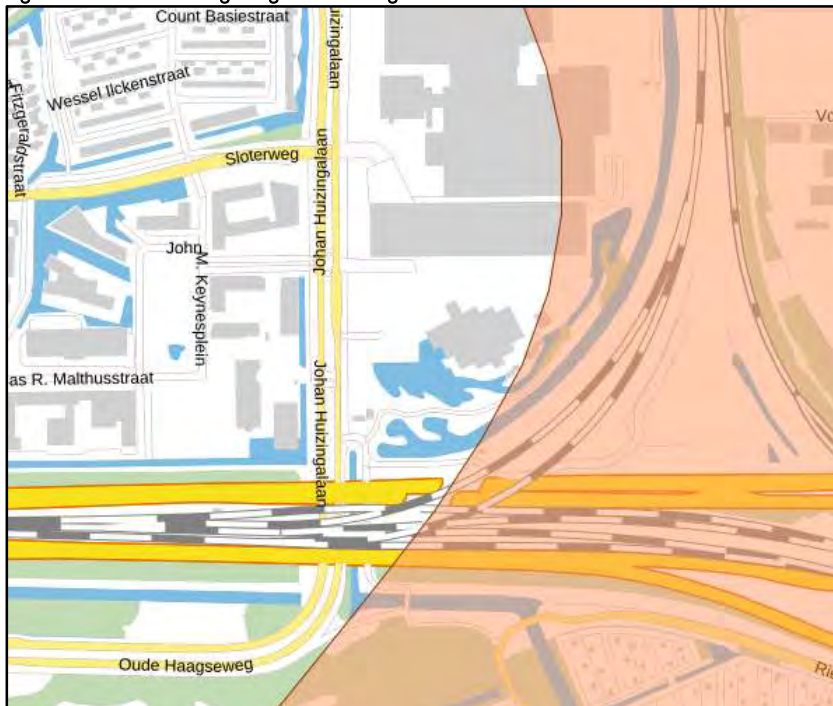
- 1. Een ruimtelijk plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken;*
- 2. Gedeputeerde Staten stellen nadere regels aan de afspraken bedoeld in het eerste lid.*

Artikel 6.83 Regionale verdringingsreeks Amstel, Gooi en Vecht

- 1. In het geval van een onmiddellijk of dreigend watertekort wordt met het oog op de verdeling van het beschikbare water vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek bij het beheer van de regionale wateren door waterschappen wat betreft de in artikel 2.1, eerste lid, onder 3, van het Waterbesluit bedoelde behoeften, achtereenvolgens prioriteit toegekend aan:*
 - a. het verwerken van industrieel proceswater;*
 - b. de tijdelijke beregening van kapitaalintensieve gewassen.*
- 2. In het geval van een onmiddellijk of dreigend watertekort wordt met het oog op de verdeling van het beschikbare water vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek bij het beheer van de regionale wateren wat betreft de in artikel 2.1, eerste lid, onder 4, van het Waterbesluit bedoelde behoeften, achtereenvolgens prioriteit toegekend aan:*
 - a. de waterkwaliteit in stedelijk gebied;*
 - b. beroepsvaart;*
 - c. akkerbouw;*
 - d. beregening sportvelden;*
 - e. grasland;*
 - f. recreatievaart;*
 - g. natuur, voor zover het niet gaat om het voorkomen van onomkeerbare schade.*
- 3. In geval van waterbehoeften van buiten het gebied van het waterschap, zijn het eerste en tweede lid van overeenkomstige toepassing.*

Daarnaast blijkt uit de Omgevingsverordening Noord – Holland dat de projectlocatie waar voorliggende ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft, grenst aan het gebied 'LIB5 zone Schiphol' (kaart 15). De gronden van het nieuwe kantoor en de beoogde parkeerkelder zijn niet binnen deze zone gelegen.

Figuur 7. Uitsnede Omgevingsverordening Noord-Holland.



De artikelen uit de Omgevingsverordening NH2020 zullen de beoogde ontwikkeling niet in de weg staan. In navolgende paragraaf wordt ingegaan op het regionale beleid. In paragraaf 4.13 van voorliggende rapportage wordt ingegaan op het aspect water en in paragraaf 4.9 op het LIB.

3.2.2.2 Conclusie

Het voorgenenomen initiatief past – ervan uitgaande dat een verklaring van geen bezwaar vanwege het LIB wordt afgegeven - binnen het provinciale beleid.

3.3 REGIONAAL BELEID

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De gemeente Amsterdam werkt samen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA), met gemeenten, het Rijk en betrokken provincies. In dit verband wordt gewerkt aan een 'Verstedelijkingsstrategie'. In deze strategie komen keuzes op het gebied van woningbouw, werklocaties, mobiliteit, landschap, energie, water en ecologie bij elkaar. De omgevingsvisie Amsterdam 2050 sluit nauw aan op inzet van deze MRA Verstedelijkingsstrategie.

De Verstedelijkingsstrategie bestaat uit een Verstedelijkingsconcept en investeringsstrategie.

- De basis van de Verstedelijkingsstrategie is het Verstedelijkingsconcept 'Metropool van grote klasse met menselijke maat: de MRA naar 2050'. Het Verstedelijkingsconcept van de MRA voor de middellange en lange termijn vormt het gemeenschappelijke kader voor de ruimtelijke keuzes en maatregelen van Rijk en regio voor de verstedelijking van de regio met als belangrijke ambitie: *we bouwen niet alleen woningen, maar complete steden en samenlevingen*.
- Daarnaast wordt gewerkt aan een Investeringsstrategie. Daarin wordt gekeken hoe de MRA kan zorgen dat de uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie kan worden gefinancierd. En waar gezien de beschikbare financiering de woningbouwopgave wel of niet kan worden versneld. Dit gebeurt in samenhang met het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, dat gericht is op afspraken

over de bereikbaarheid. Afspraken over zowel maatregelen als investeringen worden onder meer gemaakt in het BO Leefomgeving en in het BO MIRT.

- Het laatste onderdeel zijn de inhoudelijk uitwerkingen. Voor economie, landschap, energie en klimaatadaptatie wordt gewerkt aan het verder concretiseren van wat er moet gebeuren om de doelen te halen die we in het Verstedelijkingsconcept hebben beschreven. Daarnaast is er een lijn met het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied.

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) richt zich op het reduceren van de structurele leegstand van werklocaties in de MRA. Plabeka wil duidelijk maken welke investeringen, afspraken en eventuele beleidswijzigingen binnen de kantoren en bedrijvenmarkt noodzakelijk zijn om de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam te versterken. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

3.3.1.1 Relatie tot ontwikkeling

In de Uitvoeringsstrategie 2010-2040 zijn afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Voor Amsterdam is aangegeven dat behoefte is aan in ieder geval 60.000 m² extra kantoorruimte. Opgemerkt wordt dat het denkbaar is dat de ruimtebehoefte mogelijk nog groter is dan geschetst. Het is daarom van belang om de feitelijke ontwikkelingen te monitoren. Hiervoor wordt verwezen naar de meest recente monitor van de gemeente (zie paragraaf 3.4.5. Kantorenbeleid).

Het beoogd initiatief voorziet in een de behoefte aan een nieuw en hoogwaardig multi-tenant kantoor waar onder andere IBM zich zal huisvesten. Het bestaande kantoorgebouw zal, als onderdeel van het Think District, uiteindelijk worden herontwikkeld. Het is nog onbekend of sprake zal zijn van een toevoeging dan wel verplaatsing van kantoren vierkante meters. Hierover vindt nog afstemming plaats. In beide gevallen volgt echter uit het beleid dat sprake is van voldoende behoefte aan de beoogde ontwikkeling, zodat de ontwikkeling geheel in lijn is met de Uitvoeringsstrategie van de MRA.

3.3.1.2 Conclusie

De voorgenomen kantoorontwikkeling voorziet in nieuw hoogwaardig en duurzaam nieuwe multi-tenant kantoor met bijbehorende parkeergarage waar onder andere eindgebruiker IBM zich zal vestigen. Het huidige kantoorgebouw zal op termijn worden herontwikkeld. De ontwikkeling is in lijn met de MRA Verstedelijkingsstrategie.

3.3.2 Regionaal Verkeer & Vervoerplan Stadsregio Amsterdam

Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) is in december 2004 vastgesteld door de Regioraad en opgesteld in samenwerking met de zestien gemeenten van de Vervoerregio Amsterdam. De gezamenlijke ambitie is een gezonde en gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat voor inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De mobiliteitsgroei is hierbij een gegeven. Deze groei moet wel worden opgevangen om voldoende recht te doen aan de geformuleerde ambities maar mag niet leiden tot onbereikbaarheid en aantasting van de leefbaarheid. Beleid is noodzakelijk om niet alleen de bereikbaarheidsproblemen op te lossen maar ook om de veiligheid en leefbaarheid te waarborgen. Het RVVP gaat uit van een samenhangende aanpak van de bereikbaarheidsproblemen. Er wordt ingezet op het benutten van de sterke kanten van het bestaande aanbod van openbaar vervoer (OV) en wegcapaciteit, maar het kan niet zonder uitbreiding van deze capaciteit en verdere beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Goed samenspel tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer is noodzakelijk. Jaarlijks wordt voor het RVVP een uitvoeringsprogramma opgesteld en iedere twee jaar wordt het beleidskader geëvalueerd.

3.3.2.1 Relatie tot ontwikkeling

In paragraaf 4.13 van voorliggende rapportage wordt nader ingegaan op het aspect verkeer- en parkeren.

3.3.2.2 Conclusie

Het regionaal Verkeer & Vervoerplan voor de stadsregio Amsterdam staat de voorgenomen kantoorontwikkeling met parkeergarage niet in de weg.

3.4 GEMEENTELIJK BELEID

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam

De omgevingsvisie Amsterdam beschrijft de gewenste ontwikkeling van de stad en vormt het kader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Daarmee vervangt deze visie de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011. Alleen de hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid van de structuurvisie blijven van kracht tot er vervangend beleid is.

Amsterdam heeft een grote aantrekkingskracht. De stad groeit snel. En dat roept allerlei vragen op voor de toekomst. Hoe blijft de stad leefbaar? Waar vindt de gemeente ruimte voor nieuwe woningen en parken? En hoe bereidt de gemeente zich voor op de uitdagingen van de toekomst? Dit zijn vragen die in de Omgevingsvisie voor Amsterdam in 2050 worden beantwoord.

Met vijf strategische keuzes geeft de gemeente invulling aan de grote opgaven voor de komende tien jaar: woningbouw, economische vitaliteit, de energietransitie, de mobiliteitstransitie, vergoten van de leefbaarheid, regionale ontwikkeling en meer ruimte voor maatschappelijk initiatief.

De strategische keuzes hangen met elkaar samen en geven samen richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam als onderdeel van de metropoolregio.

De Agenda voor de vijf strategische keuzen:

Meerkernige ontwikkeling: Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking

- Regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid.
- Onderscheidende ontwikkeling Nieuw-West, Zuidoost en Noord.
- Twee vaste IJ-oeververbindingen en een regionaal fietsnetwerk.
- Uitbreiding HOV en metronet en ontwikkeling stationskwartieren.

Groeien binnen grenzen: Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling

- Ruimte voor 150.000 woningen erbij in complete buurten.
- Verduurzamen bestaande buurten en woningen.
- Ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven.
- Verduurzaming van de haven.

Duurzaam en gezond bewegen: Heel Amsterdam een wandel- en fietsstad

- Een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en bewegen.
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn te gast.
- Verkeerswegen (Gooiseweg, Lelylaan, Burg. Roëllstraat) worden groene stadslanen begeleid door bebouwing.

Rigoreus vergroenen: Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier

- Openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten.

- Ontwikkeling parken (Oeverlanden, Hondsrugpark, Gaasperdakpark, Zuidasdokpark en NDSM-Oost).
- Groene routes en ecologische verbindingen.
- Investeren in het landschap: natuurontwikkeling, kringlooplandbouw, en ruimte voor sporten en bewegen.

Samen stadmaken: Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief

- Gelijkwaardige (digitale) informatiepositie bij planvorming.
- Buurtbatenovereenkomsten en buurtomgevingsvisies.
- Grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling.
- Ruim baan voor wooncoöperaties: naar 10% van de woningvoorraad in 2040.
- Vrije ruimte als vast onderdeel van de planvorming.

Amsterdam maakt tot 2050 binnen de huidige stadsgrenzen ruimte voor minimaal 150.000 woningen voor 250.000 Amsterdammers, in met werken en voorzieningen gemengde buurten. Verdichten doet de gemeente vooral in grote gebiedstransformaties, waar eenzijdig werken in lage dichtheid plaatsmaakt voor gemengd wonen en werken in hoge dichtheden. Stadsverzorgende bedrijvigheid blijft waar mogelijk behouden. Meer woningen, werkplekken en publieks-trekkende voorzieningen zorgen voor voldoende massa en draagvlak voor maatschappelijke voorzieningen en lokale ondernemers.

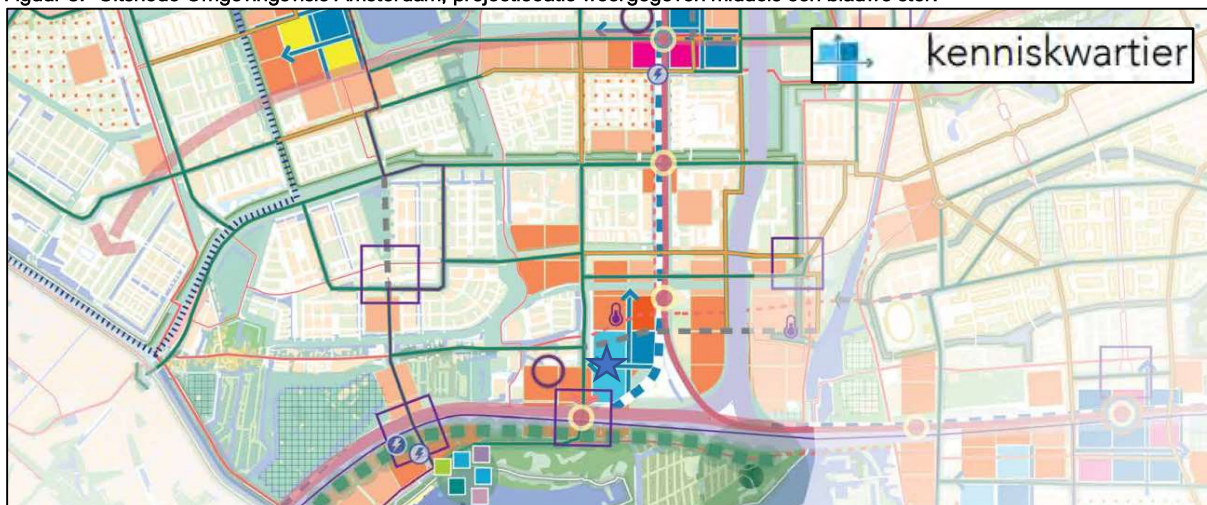
De behoefte aan stedelijke plekken als vestigingsmilieu voor internationale bedrijven en als aantrekkelijke leefomgeving blijft groot. Om daarin te voorzien zijn naast het centrum en Zuidas nieuwe stedelijke centra voor wonen en werken nodig. Deze wil de gemeente in de hele stad en regio laten ontstaan.

3.4.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De netwerken voor verkeer en vervoer, water en het netwerk van stadsstraten en stadslanen zullen samen met de hoofdgroenstructuur onderdeel worden van de planvorming in projecten en het stadsbrede omgevingsplan. De projectlocatie is gelegen aan een dergelijk groenstructuur die ten zuidoosten van de projectlocatie is gelegen. Binnen het plan wordt groen en landschap ingezet als verbinder binnen de projectlocatie.

In kenniskwartieren, waaronder het Schinkelkwartier waartoe de projectlocatie behoort, zet de gemeente in op de ruimte voor synergie tussen samenleving, economie en onderzoek. In deze gebieden is er ruimte voor werken, wonen en voorzieningen, en de ambitie is om de interactie te bevorderen en dergelijke gebieden bieden, anders dan gemengde stadsbuurten, plek aan grote werkgebouwen, onderzoeks- en onderwijsinstellingen. Het initiatief betreft de ontwikkeling van een nieuw multi-tenant kantoor en bijbehorende parkeergarage waar onder andere IBM zich zal vestigen. De directe omgeving van de projectlocatie zal op termijn tevens worden ontwikkeld, waarbij een mix aan functies wordt gerealiseerd. De realisatie van het nieuwe multi-tenant kantoor versterkt de samenhang binnen het gebied tussen wonen, werken en recreëren en is derhalve in lijn met de ambities die de gemeente heeft voor de kenniskwartieren.

Figuur 8. Uitsnede Omgevingsvisie Amsterdam, projectlocatie weergegeven middels een blauwe ster.



3.4.1.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen initiatief in lijn is met de Omgevingsvisie Amsterdam.

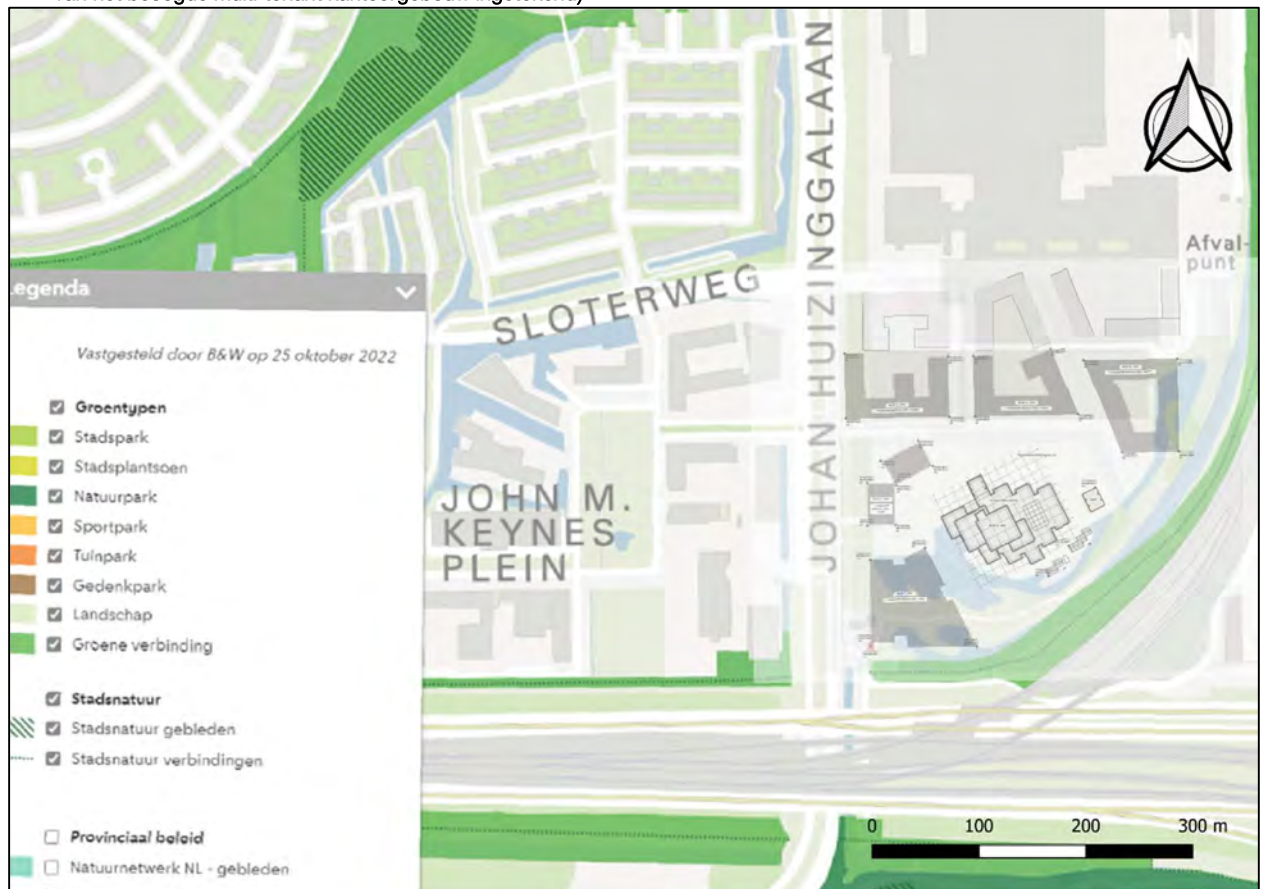
3.4.2 Structuurvisie Amsterdam 2040

De omgevingsvisie heeft de structuurvisie grotendeels vervangen. Vooral nog zijn alleen de hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid van de structuurvisie van kracht tot er vervangend beleid is.

3.4.2.1 Relatie tot ontwikkeling

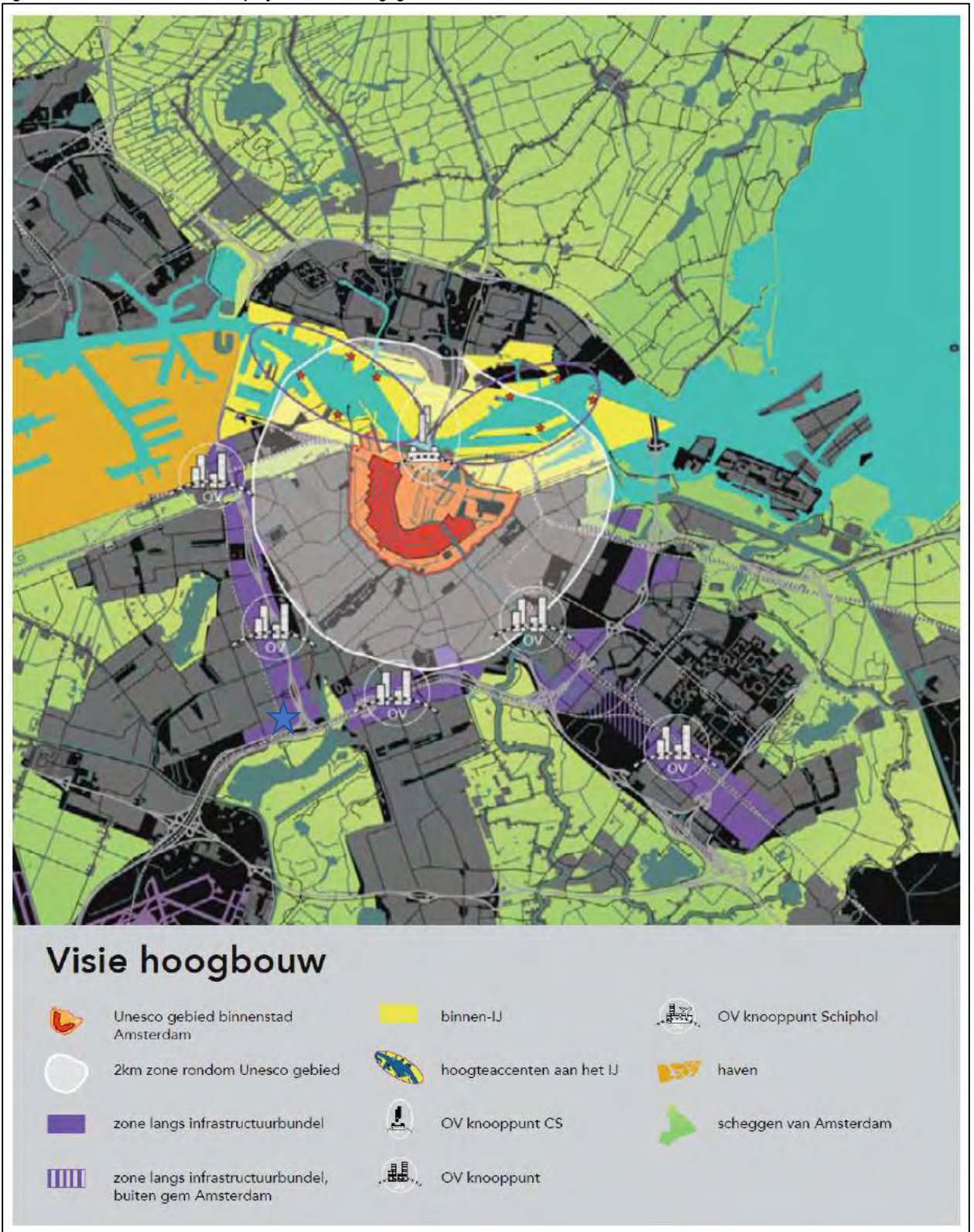
De projectlocatie bevindt zich volgens de structuurvisie Amsterdam voor een klein deel binnen de ecologische structuur. Volgens het in voorbereiding zijnde beleid, waarover het college reeds een besluit heeft genomen, ligt het projectgebied echter buiten iedere groenstructuur. Volgens dit beleid is het gebied ten zuiden van het projectgebied aangewezen als groene verbinding zie ook figuur 9. Groene verbindingen hebben vaak een belangrijke functie voor doorlopende vaar-, wandel- en fietsverbindingen en zijn vaak breed genoeg voor andere recreatieve voorzieningen. In uiterst brede vorm kan een groene verbinding een eigen plek worden, soms ontstaan hierin kleinere parkjes. Met de beoogde invulling van het gebied wordt het groene karakter ter plaatse zoveel mogelijk behouden en wordt zorgvuldig aandacht besteed aan de inpassing van de ontwikkeling in het gebied, zodat dit de ontwikkeling niet in de weg staat. De exacte invulling van het openbaar gebied zal in overleg met de gemeente tot stand komen. Totdat het nieuwe beleidskader met betrekking tot de Hoofdgroenstructuur is vastgesteld gelden de beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur uit de structuurvisie 2040. Mede gezien het in voorbereiding zijnde beleid en de ecologische onderzoeken die zijn uitgevoerd (zie paragraaf 4.11) worden echter geen belemmeringen voorzien. In dit kader wordt opgemerkt dat de TAC het volgende heeft geconstateerd *“het initiatief tot een kantoor en bijbehorende ondergrondse parkeerfaciliteit op een locatie wordt gesitueerd die noch in het vigerende beleidskader Hoofdgroenstructuur, noch in het toekomstige nog niet vastgestelde – beleidskader Hoofdgroenstructuur onderdeel uitmaakt van de Hoofdgroenstructuur. Daarom heeft de TAC formeel geen stem en komt ze uit op een neutraal advies rondom inpasbaarheid. Desalniettemin waarderen we het dat u vanuit zorgvuldigheid aangaande de Amsterdamse Ecologische Structuur de TAC om advies heeft gevraagd. Toetsing aan de Amsterdamse Ecologische Visie uit 2012 valt op dit moment nog onder de verantwoordelijkheid van de Amsterdamse stadsecologen. Mitigerende maatregelen zijn nodig, in het bijzonder voor vleermuizen. De TAC voorziet geen negatieve effecten van de uitvoering van het plan voor de berm langs het spoor die in de toekomstige – nog niet vastgestelde Hoofdgroenstructuur is gelegen. Ze ziet het advies van de stadsecoloog – mits nageleefd - als een versterking voor zowel het plangebied als de aangrenzende toekomstige hoofdgroenstructuur met stadsnatuurverbinding.”*

Figuur 9. Uitsnede in voorbereiding zijnde beleidskader Hoofdgroenstructuur (bron: Qgis; eigen bewerking met ter illustratie de situering van het beoogde multi-tenant kantoorgebouw ingetekend)



In de structuurvisie is aangegeven waar hoogbouw wordt gestimuleerd, zie ook figuur 10. Daaruit volgt dat de projectlocatie is gelegen binnen het gebied waar hoogbouw wenselijk is. In het hoogbouwbeleid wordt nader ingegaan op eventuele randvoorwaarden, zie ook paragraaf 3.4.13.

Figuur 10. Uitsnede structuurvisie, projectlocatie weergegeven middels een blauwe ster.



3.4.2.2 Conclusie

Aangezien rekening wordt gehouden met het groene karakter ter plaatse past de ontwikkeling binnen zowel de structuurvisie als de uitgangspunten van het in voorbereiding zijnde beleidskader.

3.4.3 Projectnota Schinkelkwartier

In mei 2016 stelde het college van burgemeester en wethouders (B en W) het rapport 'Koers 2025 Ruimte voor de Stad' vast, waarin Schinkelkwartier als transformatiegebied is opgenomen. Op 12 februari 2019 stelde het college van B en W vervolgens een Principenota vast met daarin de volgende ambities voor Schinkelkwartier: *transformatie van een perifere en monofunctionele stadsrand tot een intensief gebruikt, innovatief, divers en duurzaam Amsterdams stadsgebied*. Op 14 december 2021 is door het college van B en W de projectnota Schinkelkwartier vastgesteld. In dit besluit is de haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling onderzocht en zijn keuzes gemaakt over de nodige maatregelen.

In de projectnota zijn diverse ambities voor het Schinkelkwartier geformuleerd. Het betreft de volgende ambities:

- *Stedelijkheid*
 - Bij een intensief gebruikt en divers woon-werkgebied, zoals beschreven in Koers 2025 en Omgevingsvisie Amsterdam 2050, hoort een hoge dichtheid met een foor space index (fsi) op gebiedsniveau van bijna 2.
- *Ruimtelijke kwaliteit*
 - Schinkelkwartier wordt een aantrekkelijke en klimaatbestendige wijk. De openbare ruimte krijgt een hoge gebruiks- en belevingswaarde, zoals beschreven in de Visie Openbare Ruimte. Belangrijke landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden blijven behouden en worden waar mogelijk versterkt.
- *Bereikbaarheid*
 - Zoals beschreven in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en de Agenda Amsterdam Autoluw hoort bij een woon-werkgebied met hoge dichtheid een centrumstedelijk mobiliteitsprofiel. Daarin is autobereikbaarheid ondergeschikt aan lopen, fietsen en openbaar vervoer.
- *Gezondheid en veiligheid*
 - Uitgangspunt voor Schinkelkwartier is een gezonde en veilige leefomgeving. Door de invloed van de milieubelasting van infrastructuur, vliegverkeer en bedrijven op de gezondheid zoveel mogelijk te beperken, vermijden we onaanvaardbare gezondheids en veiligheidsrisico's.
- *Duurzaamheid*
 - Schinkelkwartier wordt aardgasloos en volgt de Agenda Duurzaamheid en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050.
- *Sociale inclusiviteit*
 - Schinkelkwartier ondersteunt de ontwikkeling van een inclusieve en ongedeelde stad door segregatie op de woning- en arbeidsmarkt zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij leidt het transformatieproces tot een uitbreiding van het Amsterdamse stadsmilieu, waardoor ook de wijken buiten de ring kunnen profiteren van nieuwe stedelijke voorzieningen.

3.4.3.1 Relatie tot ontwikkeling

Het beoogde nieuwe kantoorgebouw met bijbehorende parkeergarage is gelegen in het Schinkelkwartier en onderdeel van het innovatie district Nieuwe Meer, een wijk met woningen en voorzieningen die gericht zijn op jonge kenniswerkers en internationale doelgroepen. De komende jaren transformeert Nieuwe Meer Oost naar een gemengd woon-werkgebied met diverse functies in een hoge dichtheid. Bij het ontwerp van de beoogde bebouwing wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast zorgt nieuwe kantoor ervoor dat IBM de beschikking krijgt over een kwalitatief hoogwaardigere werkomgeving. Uiteindelijk zal het gehele gebied worden getransformeerd tot een inclusieve, levendige en groene stadswijk met een programma bestaande uit woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen. Daarbij blijft het bestaande kantoorgebouw gehandhaafd en zal deze worden herontwikkeld.

De voorgenomen kantoorontwikkeling is in lijn met de ambities die voor het innovatie district zijn geformuleerd.

3.4.3.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het initiatief in lijn is met de projectnota Schinkelkwartier.

3.4.4 Koers 2025

De 'Structuurvisie Amsterdam 2040' (2011) schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door 'verdichting' en 'transformatie'. Amsterdam groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Om deze groei mogelijk maken en de druk op de woningmarkt te verlichten is in het actieplan Woningbouw de ambitie geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken, grotendeels door nieuwbouw en voor een gedeelte door transformatie. Koers 2025 is vastgesteld door college van B&W in juni 2016 en operationaliseert de Structuurvisie en het actieplan Woningbouw in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. Koers 2025 gaat in op welke locaties en onder welke condities en voorwaarden gebiedsontwikkeling en woningbouw wenselijk zijn.

Om de beoogde groei met 50.000 woningen tot 2025 mogelijk te maken, is in Koers 2025 een stadsbrede inventarisatie gemaakt van mogelijke woningbouwlocaties.

In Koers 2025 wordt daarnaast ingegaan op een laag en hoog groeiscenario als het gaat om het aantal arbeidsplaatsen. Het hoge scenario is een sterk toegenomen vraag naar ruimte voor grote kantoren voorzien. In alle scenario's wordt rekening gehouden met een verdere groei van het aantal specialistische dienstverleners in het gemengd stedelijk milieu. Net als bij woningbouw speelt ook bij het accommoderen van bedrijvigheid de kwalitatieve vraag een belangrijke rol. Er is een groeiende voorkeur bij bedrijven voor vestiging in een gemengd stedelijk milieu.

3.4.4.1 Relatie tot ontwikkeling

Over het Schinkelkwartier is in de Koers 2025 het volgende opgenomen:

Inzet is hier nieuwe bebouwing te ontwikkelen in hoge dichtheden door nieuwbouw én door transformatie van bestaand vastgoed. Binnen de stadsbuurten is ruimte voor kleinschalige publieksfuncties zoals zorg, onderwijs, horeca en detailhandel. Een deel van de bestaande bedrijvigheid zal gehandhaafd blijven, maar er is ook plek voor nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen en voor bedrijvigheid in gebouwpinten.

Het voorgenomen initiatief beoogt het juridisch-planologisch mogelijk maken van een nieuw multi-tenant kantoor waar onder andere IBM zich zal vestigen. In de plint wordt voorzien in horeca en commerciële functies. Deze invulling past binnen de Koers 2025.

3.4.4.2 Relatie tot ontwikkeling

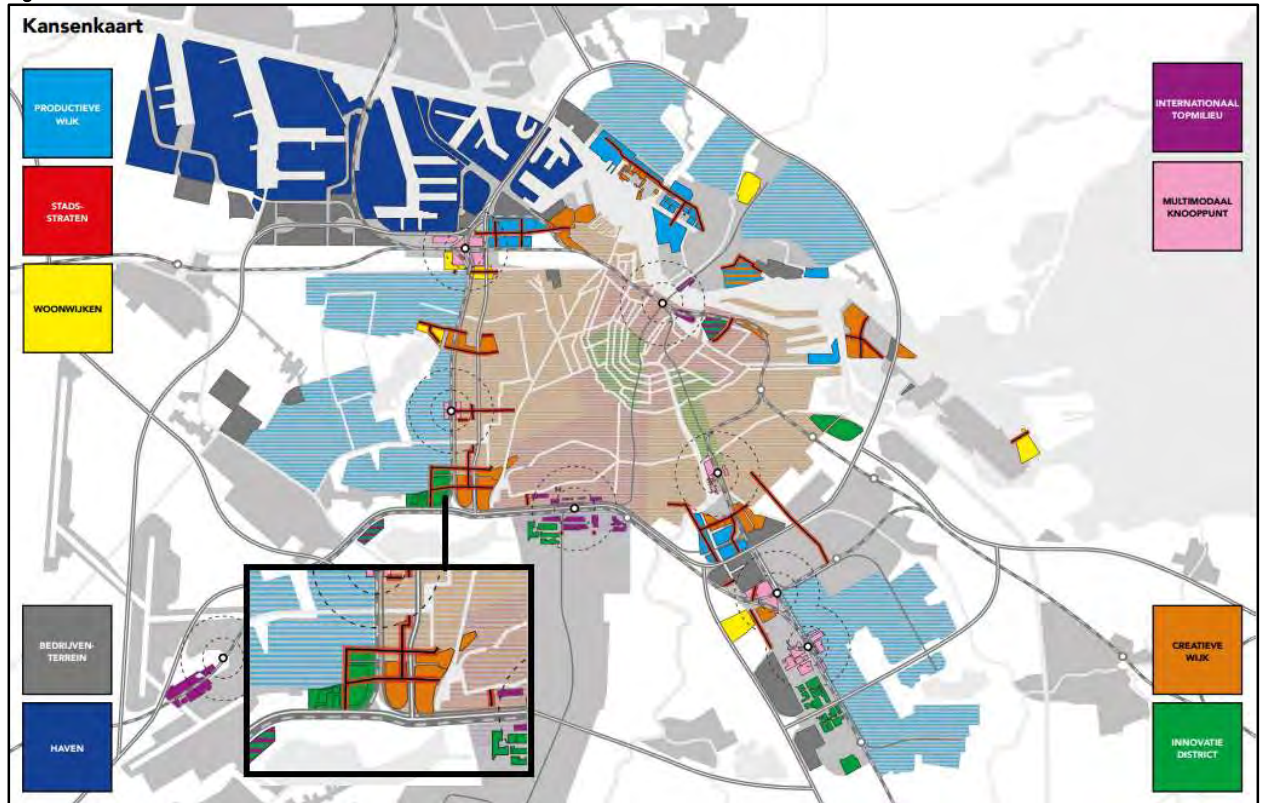
Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling aansluit bij de Koers 2025.

3.4.5 Ruimte voor de economie van morgen

In de omgevingsvisie is op hoofdlijnen aangegeven waar ruimte is voor welke werkmilieus als onderdeel van een diverse economische structuur. In Ruimte voor de Economie van Morgen (2017) zijn de benodigde stedelijke werkmilieus meer gedetailleerd uitgewerkt. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen kantoorgebieden, woon-werkmilieus en productiezones. Deze nota kan gezien worden als een economische uitwerking van Koers 2025 en is als bouwsteen gebruikt voor de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

In onderstaand figuur is een uitsnede opgenomen van de kansenkaart uit de visie 'Ruimte voor de Economie van Morgen', waarin een uitsnede van de projectlocatie middels eigen bewerking vergroot is weergegeven.

Figuur 11. Uitsnede kansenskaart uit de visie Ruimte voor de Economie.



Het gebied is aangewezen als innovatie district. Innovatie districten zijn werk-woongebieden waar, meestal rond een kennisinstituut, clusters van bedrijven verbindingen zoeken voor de ontwikkeling van start-ups en nieuwe innovatieve bedrijfsconcepten.

Innovatie kan in principe overal plaatsvinden in stad en regio, maar Amsterdam kan in haar gebiedsontwikkeling wel inzetten op gebieden die kunnen bijdragen aan het innovatieve vermogen van de stad. Hierbij zijn drie elementen cruciaal:

- Aansluiten bij aanwezige economische dynamiek in het gebied, zoals bijvoorbeeld bij een al aanwezig cluster of kennisinstituut.
- Versterken van ruimtelijke kwaliteiten van het gebied door stedelijke menging, en gelegenheid te bieden voor ontmoeting en samenwerking, zowel binnen in gebouwen als buiten in de openbare ruimte.
- Versterken van het informele netwerk tussen bedrijven.

3.4.5.1 Relatie tot ontwikkeling

In de visie Ruimte voor Economie van Morgen is de locatie aangewezen als innovatie district, waarin wordt ingezet op een woon-werkgebied. Het voorgenomen initiatief levert hier met de realisatie van het nieuwe kantoor met bijbehorende parkeergarage een belangrijke bijdrage aan. Naast deze ontwikkeling wordt binnen het zogenoemde Think District uiteindelijk ook voorzien in woningen en overige functies waardoor sprake is van een woon-werkgebied, waarin meerdere functies samenkomen.

3.4.5.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen initiatief in lijn is met de visie Ruimte voor de Economie van Morgen.

3.4.6 Kantoorbeleid Amsterdam

Kantorenstrategie 2011/ Actualisering kantorenstrategie 2017 is op 14 juli 2011 de "Kantorenstrategie Amsterdam" door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. De inzet in 2011 was: terugdringen van de kantorenleegstand door beperking van de nieuwbouw, meer transformeren en herontwikkelen van leegstaande kantoren. De strategie was erop gericht om samen met de regio te komen tot een blijvend gezonde en toekomstbestendige kantorenmarkt. Die inzet is succesvol gebleken: de leegstand daalde van 18% naar 12,8% per 1 januari 2017. Sinds die tijd is de dynamiek op de kantorenmarkt sterk toegenomen. Een meerderheid van de Britten stemde voor een Brexit. 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 huidige strategie nog doelmatig is. Dit heeft geleid tot een actualisering van de kantorenstrategie 2017 'Het juiste kantoor op de juiste plek'.

Uit onderzoek 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.

Voor de korte termijn is er voldoende planvoorraad om in de uitbreidingsvraag (inclusief Brexit) te voorzien maar die voorraad ligt niet altijd op de juiste locaties. In de geactualiseerde kantorenstrategie 2017 is het volgende opgenomen:

1. De huidige planvoorraad van 970.000 m² flexibel inzetten waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren zijn gewenst te weten Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Lelylaan, Houthaven, Oostenburg en Noordelijke IJever.
2. Amsterdam gaat door met de transformatie van de monofunctionele kantoorlocaties Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk naar aantrekkelijke, gemengde woon- werkgebieden in de stad. Sloterdijk Centrum en I zijn onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Haven Stad.
3. Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe, gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is. De verwachting is dat de leegstand van kantoren, door de vele geplande transformaties en herontwikkelingen, in 2019 is gedaald naar de frictieleegstand van 8%.
4. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals Sluisbuurt, CAN gebied en Centrumeiland wordt een gemengd woon-werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren. Die ruimte is flexibel zodat die eventueel tijdelijk kan worden gebruikt voor andere functies afhankelijk van de vraag.

Kantorenplan 2019-2026

Het doel van het Kantorenplan 2019-2026 (24 september 2019 vastgesteld door het college van B&W) is een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt waarin op korte en middellange termijn voldoende kwalitatieve woon-werkmilieus beschikbaar zijn voor de uitbreidingsvraag van 125.000 m² kantoor per jaar.

Met het Kantorenplan 2019-2026 wordt aangesloten op de kantorenstrategie 2017, de Economie van Morgen (de ruimtelijke economische visie van Amsterdam, 2017) en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (2019). Ook loopt het kantorenplan 2019-2026 vooruit op de nieuwe omgevingsvisie van gemeente Amsterdam. In het kantorenplan worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- meer en sneller kantoren ontwikkelen om te voldoen aan de marktvraag;
- toekomstbestendige kantoren: flexibel, efficiënt, bereikbaar en klimaatneutraal;
- transformatie van monofunctionele kantoorlocaties met behoud van werk;
- realiseren van gemengde woon-werkmilieus.

Monitor 2022

De gemeente monitort de stand van zaken omtrent de kantorenmarkt. In de meest recente monitor d.d. juni 2022 is de stand van de kantorenmarkt uitvoerig beschreven. De volgende conclusies worden in de monitor getrokken:

De kantorenmarkt bevindt zich in een overgangperiode met allerlei onzekerheden. Deze overgangperiode wordt gekenmerkt door de huidige onzekere marktomstandigheden. De sterk gestegen bouwkosten en de onzekerheid over de verdere prijsstijgingen leiden tot negatieve sentimenten over de kantorenmarkt. Naar verwachting zullen de kantoren op de beste locaties, zoals goed bereikbare OV-locaties, populair blijven en kantoren op minder goed gelegen locaties minder aantrekkelijk worden.

De kantorenvorraad neemt in 2022 naar verwachting toe. Tegenover de toename van de kantorenvorraad staat ook een groei van de leegstand. De kantorenleegstand is gestegen van 5,6% (1 juli 2021) naar 6,4%, en valt daarmee nog net binnen de frictieleegstand van 6,5%. De leegstand is mede toegenomen als gevolg van een aantal grote, nog niet verhuurde, opleveringen in 2021. De terughoudendheid van bedrijven tijdens de coronacrisis om invulling te geven aan hun zoekvraag naar kantoorruimte neemt af. Begin 2022 werd 25% meer m² kantoorruimte gezocht dan medio 2021. Het aantal bedrijven dat nieuwe kantoorruimte zoekt steeg met 21%, vooral in de technologische sector (bron: CBRE). Daarmee lijkt de dynamiek in de Amsterdamse kantorenmarkt verder op gang te komen. De verwachting is wel dat de groei van de leegstand nog licht zal doorzetten in 2022, omdat er veel nieuwbouw en renovatieprojecten worden opgeleverd waarvan een deel nog niet volledig is voorverhuurd.

CBRE verwacht dat de leegstand de komende periode nog licht gaat oplopen, omdat er ook in 2022 veel nieuwbouw en renovatieprojecten zullen worden opgeleverd die nog niet volledig zijn voorverhuurd. Een ruimere kantorenmarkt, waar de Amsterdamse kantorenmarkt naar toe gaat, is gunstig om groeiende bedrijven beter te faciliteren en daarmee de economie te laten groeien. Daarnaast werkt een ruimere kantorenmarkt door in welke nieuwbouwontwikkelingen vlot getrokken worden. Omdat veel projectontwikkelaars pas starten met bouwen van een kantoor op het moment dat een deel voorverhuurd is, komen alleen die kantoorontwikkelingen van de grond, die de voorkeur hebben van de eindgebruiker. Zo wordt op de juiste locatie bijgebouwd en leidt een ruimere markt ook tot versnelling in de veroudering van kantoren en kantoorlocaties die minder geliefd zijn bij de eindgebruikers.

De strategie van Amsterdam om kantoren bij te bouwen op de juiste locaties blijft belangrijk om te voldoen aan de kantoorvraag nu en in de toekomst. Door gemiddeld 125.000 m² bvo kantoorruimte per jaar toe te voegen, kan de kantorenvorraad gestaag toenemen om daarmee te voldoen aan de uitbreidingsvraag.

3.4.6.1 Relatie tot ontwikkeling

In het Kantorenplan 2019-2026 is over het Schinkelkwartier het volgende opgenomen:

“Langs de corridor tussen Zuidas en Schiphol liggen kansen voor de ontwikkeling van een hoogstedelijk gebied waar groen, economie en wonen elkaar versterken. Begin 2019 is een principenota vastgesteld met een programma van 11.000 woningen, 775.000 m² werkruimte en 240.000 m² maatschappelijke en commerciële voorzieningen.”

Het voorgenomen initiatief voorziet in de realisatie van een nieuw multi-tenant kantoor waar onder andere IBM zich zal vestigen. Daarmee wordt geen gebruik meer gemaakt van het huidige kantoor. Door te voorzien in een hoogwaardig en nieuw duurzaam kantoorgebouw met bijbehorende parkeergarage wordt tevens ruimte gecreëerd om de bestaande bebouwing te revitaliseren en ter plaatse naast kantoor ook overige functies te ontwikkelen. Naar verwachting zal echter een groot deel weer in gebruik worden genomen als kantoorruimte. Voorliggende ontwikkeling heeft echter alleen betrekking op het nieuwe kantoor en draagt bij aan de ambities van de gemeente om te voorzien in extra kantoorruimte. Aangezien reeds afspraken zijn gemaakt over het toekomstige gebruik is duidelijk dat hier behoefte aan is. Het initiatief sluit aan bij het Kantorenplan 2019-2026 en levert een bijdrage aan de actuele uitbreidingsvraag; de ontwikkeling is reeds in de monitor opgenomen als ontwikkeling. De afspraken ten aanzien van het programma zijn reeds in een afsprakenbrief (d.d. 7 oktober 2020) vastgelegd.

3.4.6.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met het kantorenbeleid. In de Omgevingsvisie is ten aanzien van kantoren omschreven dat de pandemie naar verwachting effect heeft op de manier waarop we werken, maar desondanks in de komende jaren de toename van werkgelegenheid in Amsterdam naar verwachting zo groot is dat er behoefte blijft aan meer kantoren.

3.4.7 Horeca en leisurevisie Nieuw-West 2013-2017

Het horecabeleid van de gemeente is opgedeeld in verschillende stadsdelen. Het beleidsstuk voor Nieuw-West is vastgelegd in de Horeca en leisurevisie Nieuw-West 2013-2017. In principe was dit beleidsdocument opgesteld voor de periode 2013-2017. Aangezien voorsnog geen nieuw beleidsstuk is vastgesteld wordt nog steeds rekening gehouden met het betreffende beleidsdocument.

3.4.7.1 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is gelegen binnen het RID-gebied. Dit gebied is onderdeel van de 'airportcorridor' tussen Schiphol en de Zuidas, die door A2, A4, A10-zuid en het spoor met elkaar verbonden zijn. De uitbreiding van Schiphol en de ontwikkeling van de Zuidas draagt positief bij aan de ontwikkelingspotentie van Nieuw-West, niet alleen als werk- maar ook als woonlocatie. Bedrijven op en rondom het Riekerbusinesspark geven aan reuring in het gebied te missen. In de visie bij het concept bestemmingsplan geeft het stadsdeel aan voor dit gebied in te zetten op een mix van wonen, werken en vrijetijdsfuncties. Vanwege de bereikbaarheid en zichtbaarheid is dit in principe een goede plek om een middelgroot complex te realiseren. Hier kunnen, bijvoorbeeld, een bioscoop, bowling, amusementscentrum, commerciële sportvoorzieningen en eventueel aanverwante horeca een plek krijgen. Een dergelijke ontwikkeling geeft het gebied inclusief de Nieuwe Meer een impuls. Ook sluiten de functies aan bij de behoefte van jongere bewoners van Nieuw-West, zetten ze het stadsdeel op de kaart en zorgen ze voor een aanzienlijke werkgelegenheid. Met de beoogde invulling van het kantoor met horeca wordt een bijdrage geleverd aan hetgeen in de visie wordt beoogd, namelijk het inzetten op een mix van functies.

3.4.7.2 Conclusie

Het realiseren van een kantoorgebouw waar horeca en commerciële voorzieningen onderdeel van uitmaken sluit aan bij hetgeen in het gebied wordt beoogd.

3.4.8 Agenda duurzaamheid

In de Agenda duurzaamheid 'Duurzaam Amsterdam' is het duurzaamheidsbeleid beschreven. De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. In 2020 kent Amsterdam 20% meer duurzame energie en 20% minder energiegebruik ten opzichte van 2013. Concrete plannen zijn er voor energiebesparing en het versneld aansluiten op stadswarmte van bestaande woningen. De markt zal worden uitgedaagd om nog duurzamer te bouwen. Verdere stimulering van elektrisch vervoer, slimme distributie en de uitbreiding van de milieuzone naar bestelwagens moet de lucht in de stad gezonder maken. In de komende jaren worden 111 scholen gezonder en duurzamer gemaakt. In de Agenda Duurzaamheid staan vijf transitiepaden omschreven waarmee Amsterdam verduurzaming van de stad wil bewerkstelligen. De eerste vier paden gaan over duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en een klimaatbestendige stad. Het laatste transitiepad is de verduurzaming van de gemeentelijke bedrijfsvoering.

3.4.8.1 Relatie tot ontwikkeling

Schinkelkwartier wordt aardgasloos en volgt de Agenda Duurzaamheid en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050. In paragraaf 4.6 van voorliggende rapportage wordt nader ingegaan op het aspect duurzaamheid.

3.4.8.2 Conclusie

Aangezien aansluiting wordt gezocht bij de Agenda duurzaamheid kan worden dat het voorgenomen initiatief in lijn is met het duurzaamheidsbeleid.

3.4.9 Mobiliteitsbeleid

Amsterdam groeit en blijft groeien. Dat heeft ook een keerzijde. Het groeiend aantal Amsterdammers, bezoekers en toeristen dat zich verplaatst in de stad, zet de schaarse openbare ruimte in de stad nog verder onder druk. Om de stad bereikbaar en veilig te houden en de openbare ruimte toegankelijk en aantrekkelijk, moet de gemeente Amsterdam keuzes maken en maatregelen treffen. Tot 2025 worden per jaar meer dan 5.000 woningen bijgebouwd. De bevolkingsdichtheid zal toenemen van 5.100 inwoners per km² nu naar 5.700 in 2030. De sterkste toename van de bevolkingsdichtheid wordt verwacht rondom Sloterdijk, IJ-oeveren en Zeeburgereiland.

Tegelijkertijd moet de stad wel voor iedereen toegankelijk blijven. Er is simpelweg geen plek voor én de fiets én de voetganger én het OV én de auto naast elkaar. Dat betekent dat keuzes gemaakt moeten worden. Op termijn zal het bijvoorbeeld niet meer mogelijk zijn om per persoon een parkeerplek te claimen. Omdat de auto echter een belangrijke rol zal blijven spelen, moet nagedacht worden over andere vormen. Van individueel naar collectief vervoer en van bezit naar gebruik. Behorend bij de Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030 (MAA) is een breed pakket aan maatregelen in stelling gebracht, samengevat in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Concrete maatregelen uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zorgen voor meer ruimte en betere doorstroming voor voetganger, fietser, ov-reiziger en de automobilist. De Agenda heeft als pijlers doorstroming, creëren van ruimte en, verbindingen. De basis voor alle maatregelen is verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld door voetgangers en fietsers meer ruimte te geven. Soms in combinatie met een verlaging van de snelheid voor auto's.

De uitgangspunten uit Mobiliteitsaanpak Amsterdam en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn verwerkt in het beleidskader Verkeersnetten. De functie van de verkeersnetten is onder andere de stad bereikbaar houden, zorgen voor een goede bereikbaarheid tussen stadsdelen en goede en veilige doorstroming van het verkeer. De belangrijkste routes voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto staan in het beleidskader verkeersnetten.

3.4.9.1 Relatie tot ontwikkeling

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en de Agenda Amsterdam Autoluw is beschreven dat bij een woon-werkgebied met hoge dichtheid een centrum-stedelijk mobiliteitsprofiel hoort. Daarin is autobereikbaarheid ondergeschikt aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. Een dergelijk profiel draagt ook bij aan andere ambities voor Schinkelkwartier. In paragraaf 4.12 van voorliggende rapportage is op dit aspect ingegaan. Daaruit volgt dat het aspect verkeer en parkeren niet tot belemmeringen leidt. Gezien de omvang van de ontwikkeling zal de doorstroming niet in het geding zijn en blijft locatie ook na het realiseren van de beoogde ontwikkeling goed bereikbaar.

3.4.9.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen initiatief niet in strijd is met het mobiliteitsbeleid.

3.4.10 Parkeerbeleid

In de Nota Parkeernormen Auto (2017) zijn de nieuwe parkeernormen voor auto's vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte. De nieuwe parkeernormering levert een bijdrage aan de regulering van het aantal geparkeerde auto's op straat. Bewoners van nieuwbouw krijgen geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. De nieuwe bewoners moeten dus het wel of niet beschikbaar zijn van een parkeerplaats op eigen terrein, meenemen in hun keuze voor een woning.

3.4.10.1 Relatie tot ontwikkeling

Voor het vaststellen van parkeernormen voor kantoren heeft de gemeente Amsterdam gekozen voor een driedeling in de stad. Hierbij is vooral de mate van bereikbaarheid per openbaar vervoer een belangrijke maatstaf. In paragraaf 4.12 wordt hier nader op ingegaan. Daaruit volgt dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

3.4.10.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen initiatief niet in strijd is met het geldende parkeerbeleid.

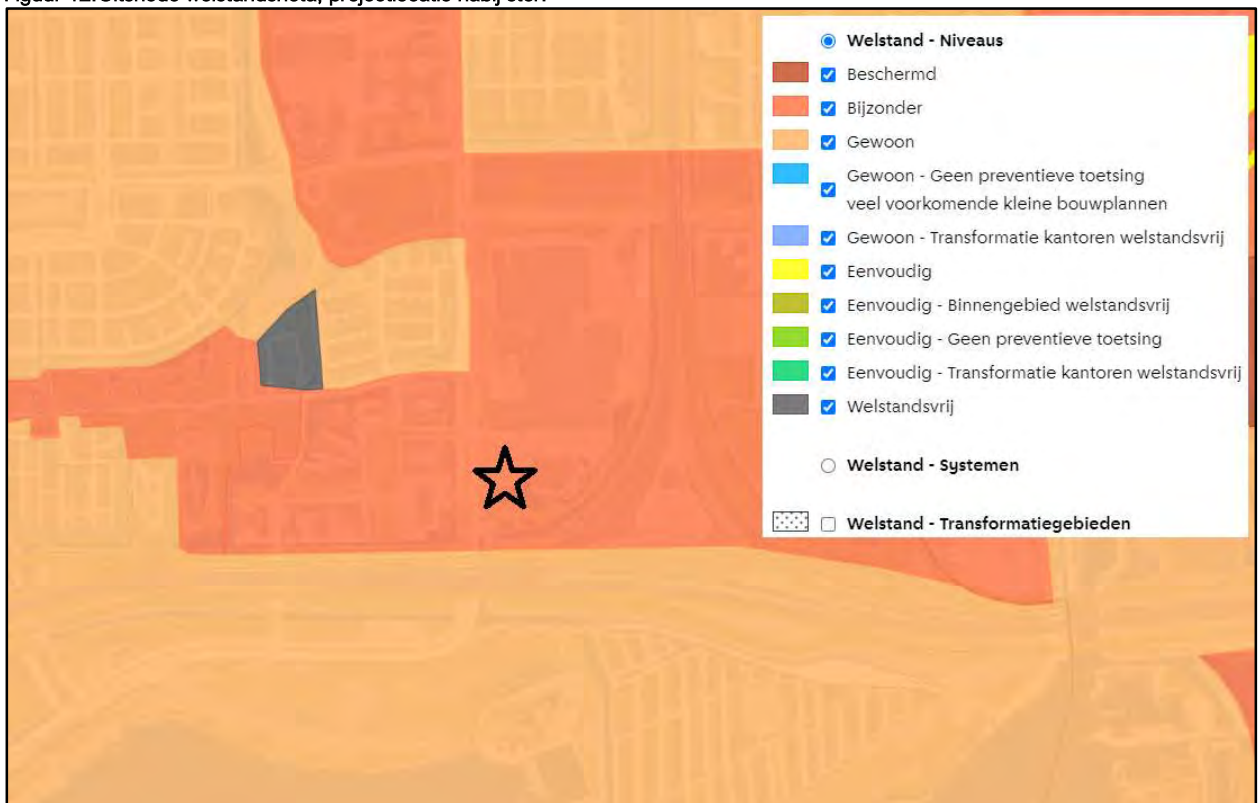
3.4.11 Welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam

De stad Amsterdam hecht waarde aan de kwaliteit van de gebouwde omgeving; het is een publiek belang om zorgvuldig met die omgeving om te gaan. Tegelijkertijd wil de gemeente burgers niet onnodig beperken in de mogelijkheid gebouwen aan te passen aan hun wensen. Doel van de welstandsnota is de inhoudelijke gronden van het welstandstoezicht helder onder woorden te brengen en inzichtelijk te maken wat de toetsingscriteria zijn waarop het bouwplan wordt beoordeeld. Een transparant welstandsbeleid is niet alleen wenselijk voor de bouwende partijen en de gemeente, maar ook voor de omwonenden en andere gebruikers van het plangebied.

3.4.11.1 Relatie tot ontwikkeling

Op grond van de Welstandsnota kan geconcludeerd worden dat ter plaatse van de projectlocatie sprake is van het welstandsniveau 'bijzonder' en gelegen is binnen het gebiedstype 'Woongebieden na 1985'.

Figuur 12. Uitsnede welstandsnota, projectlocatie nabij ster.



In de Bouwenvelop voor het IBM-terrein is opgenomen dat in de "Projectnota Schinkelkwartier" is reeds voorgesteld dat het welzijnsniveau van het Schinkelkwartier van 'gewoon' naar 'bijzonder' gaat. Het Schinkelkwartier valt onder een stedenbouwkundige supervisor die adviseert over het gebouw en de

buitenruimte. De toetsing en supervisie van het bouwplan start vanaf het schetsontwerp (SO). De supervisor ondersteunt in overleg met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) en informeert bij de behandelingen van de bouwplannen.

3.4.11.2 Conclusie

Bij de uitwerking van het plan heeft nader afstemming plaats gevonden met de supervisor van het Schinkelkwartier. Het welstandsbeleid vormt derhalve geen belemmering voor het plan.

3.4.12 Groenvisie 2020 – 2050

Groen is voor veel Amsterdammers van grote waarde. Voor sommigen is het genieten van de natuur, voor anderen ontspannen in het park of een plek om te sporten of te spelen. In de Groenvisie is meer aandacht voor bereikbaarheid van groen. Groen maakt gelukkig en daarom moet iedereen dichtbij huis kunnen genieten van groen.

Deze visie geeft de hoofdlijnen van wat de gemeente vanaf 2020 tot 2050 gaan doen om een steeds groenere stad te worden.

Het is belangrijk voor natuur en recreatie in Amsterdam dat de samenhang tussen groen en water verbonden is aan de opgave om te verstedelijken en opgenomen wordt in een nieuwe actuele versie van de Hoofdgroenstructuur. De ecologische structuur is opgenomen in de Hoofdgroenstructuur, die voor het opstellen van de Omgevingsvisie is geactualiseerd.

3.4.12.1 Relatie tot projectlocatie

De Hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaal aanbod aan groen zijn belangrijke aspecten. In de Hoofdgroenstructuur zijn die gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Ten tijde van het opstellen van onderhavige rapportage kan geconcludeerd worden dat de projectlocatie hier binnen is gelegen. Volgens het in voorbereiding zijnde beleid valt de projectlocatie echter buiten de hoofdgroenstructuur. Bij de uitwerking van het plan is rekening gehouden met het in de omgeving aanwezige groen. Groen en landschap wordt binnen de gehele ontwikkeling als verbinder van het gebied gebruikt. Het beoogde landschapspark wordt in samenwerking met de gemeente op basis van de projectnota en nog vast te stellen investeringsnota voor het groen uitgewerkt.

3.4.12.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen initiatief dat middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden niet in strijd is met de Hoofdgroenstructuur.

3.4.13 Hoogbouwvisie

De 'Hoogbouwvisie', een uitwerking van de structuurvisie, waarin staat waar hoogbouw mogelijk is, tot welke hoogte en wanneer een HER (Hoogbouw Effect Rapportage) moet worden gedaan om de impact op het stedelijk landschap te onderzoeken.

In de hoogbouwvisie is het volgende opgenomen: "De zuidflank van Amsterdam is een zone met grote dynamiek en ontwikkeldruk, veroorzaakt door de spilpositie in het netwerk van metropolitane verbindingen. Een aantal belangrijke knooppunten is zowel door hoogbouw als door enkele zeer grote gebouwen (kanjers) zeer herkenbaar: Schiphol, Zuidas, station Amstel, station Bijlmer ArenA. Bouwhoogten rond of ruim boven 100 meter is bij elk van deze knooppunten aan de orde. De Zuidas neemt een bijzondere positie in door de omvang van hoogbouw, waardoor zich een heuse skyline aan het ontwikkelen is. Wat rond de A10 geldt, geldt in versterkte mate voor de zuidflank langs A4, A10 en A2: de hoge druk kan zich prima vertalen in

hoogbouw tot 60 meter, en bij belangrijke knooppunten zelfs nog hoger. In de aangegeven zone kan daarmee een gedifferentieerd hoogbouwmilieu ontstaan. De hoge 'kanjer-dichtheid' in deze zone versterkt dit beeld, maar laat niet veel nieuwe zeer brede gebouwen toe. Het spreekt voor zich dat in de strook tussen de A4 en de Sloterweg, ter plaatse van de Hoofdgroenstructuur, geen hoogbouw wordt beoogd."

Het opstellen van een Hoogbouw Effectrapportage (HER) wordt te allen tijden aanbevolen. Het is een zeer geschikt instrument om alle mogelijke effecten van een hoogbouwplan in beeld te brengen, af te wegen en waar mogelijk maatregelen te kunnen nemen die negatieve effecten wegnemen. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER, met tenminste een onderzoek naar de impact op het stedelijk landschap, verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. In deze situaties wil het college van B en W mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn op gebieden die om verschillende redenen van grote waarde voor de stad worden geacht. Een rapportage over landschappelijke effecten is verplicht gesteld bij:

- Middelhoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of 25% hoger dan hun directe omgeving in het UNESCO-gebied.
- Hoogbouwinitiatieven hoger dan 30 meter of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving binnen de op de hoogbouwkaart aangegeven 2 km zone rondom het UNESCO-gebied. In deze zone geldt de zichtbaarheid van hoogbouw vanuit het UNESCO-gebied van de Rembrandttoren op 2 kilometer afstand van dat gebied als bovengrens voor de toelaatbare hoogte.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter buiten die zone, maar binnen één van de hierboven genoemde 'gebieden van bijzondere waarden'.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de randen van de groene scheggen.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 40 meter in het Buiten-IJ.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 60 meter elders, met uitzondering van de stimuleringsgebieden (op de hoogbouwkaart paars aangeduid).

Figuur 13. Uitsnede Hoogbouwvisie



3.4.14 Relatie tot het plangebied

De projectlocatie bevindt zich niet een van de gebieden waar vanuit de hoogbouwvisie restricties zijn opgenomen. Aangezien het gaat om een locatie elders en geen sprake is van bebouwing hoger dan 60 meter is HER met een rapportage over de landschappelijke effecten niet verplicht. De hoogte van de beoogde bebouwing bedraagt namelijk maximaal 45 meter ten opzichte van NAP - rekening houdend met technische installaties - en bevindt zich op een locatie waar hoogbouw wenselijk is. Uiteraard is vanwege de hoogte aandacht besteed aan de effecten van de beoogde hoogbouw en is expliciet onderzoek uitgevoerd naar de aspecten windhinder en bezonning, ook paragraaf 4.14 en 4.4.

4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 MOTIVERING BEHOEFTE / LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING

4.1.1 Algemeen

De Ladder voor duurzame verstedelijking is voor het eerst geïntroduceerd in de SVIR en is als motiveringseis verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

- Bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- Lid 2: 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.

Toelichting op gebruik

De Ladder is in de Nota van Toelichting (*Stb.* 2017, 182) gemotiveerd: “Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting.

4.1.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie maakt onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling omvat de realisatie van een nieuw multi-tenant kantoor waar onder andere IBM zich zal vestigen van maximaal 35.000 m² met bijbehorende parkeergarage. Het initiatief kan, gelet op de aard en omvang van de planologische wijziging, getypeerd worden als een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro. In het kader van de Ladder van duurzame verstedelijking, dient de behoefte aan de ontwikkeling te worden aangetoond. De commerciële / dienstverlenende functie en horeca zijn wel onderdeel van een stedelijke ontwikkeling, maar voor deze functies geldt gezien de omvang van respectievelijk 300 m² en 350 m², dat zij op zichzelf, niet als een stedelijke ontwikkeling worden aangemerkt en onderzoek naar de behoefte niet benodigd is. Mede gezien de beperkte omvang van de functies en het beoogde gebruik zullen deze functies ervoor zorgen dat een goede mix van functies in het gebied ontstaat.

Uit voorgaande paragrafen kan geconcludeerd worden dat binnen de gemeente Amsterdam onverminderd behoefte bestaat aan nieuwe kantoorontwikkelingen. In de Omgevingsvisie is ten aanzien van kantoren omschreven dat de pandemie naar verwachting effect heeft op de manier waarop we werken, maar desondanks in de komende jaren de toename van werkgelegenheid in Amsterdam naar verwachting zo groot is dat er behoefte blijft aan meer kantoren. In het Kantorenplan 2019-2026 is over het Schinkelkwartier het volgende opgenomen:

“Langs de corridor tussen Zuidas en Schiphol liggen kansen voor de ontwikkeling van een hoogstedelijk gebied waar groen, economie en wonen elkaar versterken. Begin 2019 is een principenota vastgesteld met een programma van 11.000 woningen, 775.000 m² werkruimte en 240.000 m² maatschappelijke en commerciële voorzieningen.” Dat er behoefte aan kantoren is volgt ook uit het kantorenbeleid van de gemeente Amsterdam, zie paragraaf 3.4.5. In dat kader wordt opgemerkt dat de economische groei in de stad zich vooral concentreert in gemengde milieus met wonen, werken, leisure en cultuur binnen handbereik. Dat is de omgeving waarin talent zich thuis voelt en graag wil werken. De afspraken ten aanzien van het programma voor Think District zijn reeds in een afsprakenbrief (d.d. 7 oktober 2020) vastgelegd. Deze brief is ondertekend door zowel de gemeente als initiatiefnemer.

In de bestaande kantoorgebieden Nieuwe Meer Oost en West liggen kansen voor de ontwikkeling van een innovatiedistrict. Een gebied waar toonaangevende bedrijven en instituten clusteren en netwerken vormen met startups, broedplaatsen en betrokken ondernemers uit de buurt. Zulke milieus stimuleren samenwerking en vernieuwing en trekken talent aan. Nieuwe Meer biedt bij uitstek kansen voor de ontwikkeling tot een Amsterdams innovatiedistrict, omdat het een aantal ambi-tieuze bedrijven huisvest, zoals B. Amsterdam, IBM en PwC. Deze nieuwe ontwikkeling van een multi-tenant kantoor op het IBM-terrein speelt duidelijk in op deze kans. Er is een schaarste aan kantoren die zowel hoogwaardig, duurzaam en gezond zijn. De beoogde horeca en commerciële voorzieningen maken onderdeel uit van de ontwikkeling. Vanwege de beperkte omvang en relatie tot primaire kantoorontwikkeling is een onderzoek naar de behoefte hieraan niet nodig. Ze leveren een bijdrage aan het realiseren van een levendige plint en zijn van toegevoegde waarde voor de gebruikers van het gebouw. De beoogde combinatie is waar bedrijven en werknemers naar op zoek zijn. De nieuwe ontwikkeling van dit multi-tenant kantoor waar onder andere IBM zich zal vestigen voldoet aan alle nieuwe eisen die worden gesteld aan een kantoorruimte.

4.1.3 Conclusie

De Ladder voor duurzame verstedelijking is met succes doorlopen.

4.2.1 Algemeen

Erfgoedwet

De Erfgoedwet bevat de geldende wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is primair een gemeentelijke opgave. De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Dit volgt uit een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg. De Erfgoedwet is een voorloper op de Omgevingswet, die per 1 januari 2024 in werking treedt.

Nota Belvédère (1999)

Vanuit een ontwikkelingsgerichte visie op de omgang met cultuurhistorie worden in de Nota Belvédère beleidsmaatregelen voorgesteld die tot een kwaliteitsimpuls bij de toekomstige inrichting van Nederland zouden moeten leiden. Doelstelling van de nota is om de alom aanwezige cultuurhistorische waarden sterker richtinggevend te laten zijn bij de inrichting van Nederland. Dit met als doel het aanzien van Nederland aan kwaliteit te laten winnen en tegelijkertijd de onderlinge samenhang van cultuurhistorische waarden op het terrein van de archeologie, gebouwde monumenten en historische cultuurlandschap te versterken.

Gemeentelijk beleid - Archeologiebeleid Amsterdam

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen, structuren, landschappelijke- en infrastructurele elementen die in de bodem bewaard zijn gebleven. Dit bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek wordt in Amsterdam uitgevoerd door Monumenten & Archeologie en behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is. Zo ja, dan kan in het bestemmingsplan worden bepaald dat er een archeologisch onderzoek nodig is voor bouwinitiatieven en andere werken waarbij de bodem wordt geroerd. Op grond van dat archeologisch onderzoek kunnen eventueel voorschriften aan de omgevingsvergunning worden gesteld om archeologische waarden te behouden of op te graven.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 5.10 lid 2 Erfgoedwet 2016). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Monumenten & Archeologie per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

Gemeentelijk beleid - Cultuurhistorie

In Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening aan bod in

de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (2005), 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (2011) en de erfgoedagenda 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam' (2016).

Gebieden van zeer grote cultuurhistorische waarden kunnen op grond van de Monumentenwet worden aangewezen als beschermd stadsgezicht. Aangezien geen sprake is van een beschermd stadsgezicht wordt hier niet nader op ingegaan.

4.2.2 Relatie tot ontwikkeling

Archeologie

In het kader van het vigerende bestemmingsplan is in 2012 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Op grond hiervan kan geconcludeerd worden dat de projectlocatie vrij is van zones met een archeologische verwachting. De projectlocatie kent derhalve geen archeologische dubbelbestemming en het uitvoeren van een archeologisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk om de voorgenomen herontwikkeling te realiseren.

Cultuurhistorie

De projectlocatie is in het Schinkelkwartier aan de Johan Huizingalaan gelegen. Voor dit gebied is in 2019 een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd. In onderstaand kader wordt hiervan een samenvatting weergegeven.

Het Schinkelkwartier ligt in de Sloter- en Riekerpolder. Door de aanleg van infrastructuur in de opeenvolgende eeuwen, maar vooral door de aanleg van de ringlijn, de ontsluitingswegen en de snelweg in de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw is het gebied sterk gecompartmenteerd. Elk deel bezit niet alleen eigen kenmerken. Ze staan elk in verbinding met een context met geheel eigen cultuurhistorische waarden. Die context kan in de gebiedsontwikkeling benut worden voor het creëren van een eigen identiteit per deelgebied. Het Schinkelkwartier beslaat een gebied dat gekenmerkt wordt door een prestedelijk restant, een industriegebied uit de jaren 50, kantoorterreinen, een deel van de Tuinstad Slotervaart met vooral voorzieningen in de zorg, een woonwijk en een verlaten sportpark. Het wordt doorsneden door grootschalige infrastructuur, waaronder de A10 en de ringspoorweg. De infrastructuur kwam tot stand op basis van het AUP van 1934, waarvan de planvorming eerst nog een wijziging onderging in 1952 en later, eind jaren 70 nogmaals gewijzigd werd. De A4 grenst het gebied aan de zuidkant van het Nieuwe Meer af. Voor de ontwikkeling van het Schinkelkwartier zijn de gebieden die aan de verschillende zijden op het plangebied aansluiten van groot belang. Ze zijn zeer divers van karakter, zodat de kwaliteiten bij de invulling van het plangebied benut kunnen worden.

Het bestaande IBM-kantoor is volgens het vigerende bestemmingsplan aangewezen als gemeentelijk monument. In het bestemmingsplan is hier het volgende over opgenomen:

Relevant voor het IBM-kantoor is dat het gebouw een samenstelling van afgeronde kubusachtige vormen, van afwisselende afmetingen is. De omliggende infrastructuur bepaalt de grenzen van het terrein waar het hoofdkantoor van de IBM op staat. Het gebouw staat geheel vrij op het kavel, omgeven door groen en water. Het gebouw vormt een ensemble met de groeninrichting eromheen. Dit park versterkt het beeld van het IBM-kantoor, door het zicht op de parkeerterreinen te ontnemen en de zichtlijnen naar het gebouw vrij te laten. Door de vrije ligging functioneert het gebouw als een poort naar de Huizingalaan en de ringweg A10 voor respectievelijk het stadsdeel Nieuw-West en de stad Amsterdam.

Het huidige IBM-kantoor vormt een ensemble met de groeninrichting eromheen. Kenmerkend is dat het park het beeld versterkt van het kantoor, waardoor in de voor de ontwikkeling opgestelde bouwenveloppen is opgenomen dat het uitgangspunt is om zichtlijnen naar het gebouw zo veel mogelijk vrij te laten.

Het nieuwe multi-tenant kantoor waar onder andere IBM zich zal vestigen wordt voorzien nabij het bestaande gemeentelijk monument. In het kader van de projectnota heeft M&A reeds een advies uitgebracht. In de

projectnota Schinkelkwartier zijn de cultuurhistorisch waardevolle structuren in het Schinkelkwartier beschreven. Met deze waardevolle structuren dient bij de planontwikkeling zorgvuldig te worden omgegaan. Daarnaast zijn ook diverse cultuurhistorisch waardevolle gebouwen aanwezig. De gebouwen met een orde 1 waardering zijn monument (waardig) en worden beschermd. Een aantal gebouwen heeft op de concept 'Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit 1965-1985' een voorlopige orde 2 waardering. Zoals beschreven is er nader onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarden van het gebouw. Uitgangspunt voor de verdere planuitwerking is om de historie van IBM en bepaalde karakteristieke elementen van deze bebouwing terug te laten komen in de nieuwe gebouwen en openbare ruimte van dit deelgebied, die aansluiten op de nieuwe opzet van het gebied. Tevens is de ontwikkeling meegenomen in het OER en de daarbij behorende cultuurhistorische verkenning en is in gesprekken met CRK en M&A de gehele ontwikkeling van Think District beschouwd en besproken. Hieruit is ook gebleken dat de zichtbaarheid van het monument en de bakenfunctie niet belemmerd worden als gevolg van het initiatief dat middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden. Voor wat betreft het tuinontwerp geldt dit eveneens, en wordt er meer groen toegevoegd in de toekomstige situatie ten opzichte van de bestaande situatie.

4.2.3 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.3 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

4.3.1 Algemeen

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

Tabel 1. Richtafstanden bedrijven en milieuzonering.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

De richtafstanden zijn afgestemd op het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat kan de richtafstand met één stap worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. In gemengd gebied komen direct naast woningen bijvoorbeeld winkels, horeca en kleine bedrijven voor. Gebieden langs een hoofdinfrastructuur betreffen tevens een gemengd gebied.

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie kent op grond van het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'Water – 2', 'Groen – 1' en 'Kantoor'. Omliggende bestemmingen betreffen 'Bedrijf', 'Gemengd – Uit te werken' en 'Kantoor'. Ter plaatse van de David Ricardostraat 2-4 is het voormalige kantoorgebouw getransformeerd naar de functie wonen. Daarnaast is de projectlocatie gelegen aan een spoortraject en bevindt zich ten zuiden, op circa 60 meter van de grens van de projectlocatie de Rijksweg A4. Gezien de diversiteit aan functies kan geconcludeerd worden dat sprake is van het omgevingstype gemengd gebied.

Het voorgenomen initiatief voorziet in de realisatie van een nieuw kantoorgebouw en een parkeergarage. Beide betreffen zelf geen gevoelige functie. Voor omliggende woningen is het relevant dat kantoren gekwalificeerd kunnen worden als milieucategorie 1 en parkeergarages als milieucategorie 2 met een bijbehorende richtafstand van respectievelijk 0 en 10 meter binnen een gemengd gebied. Derhalve kan geconcludeerd worden dat dit geen belemmering vormt voor omliggende woningen.

De beoogde horeca en de commerciële / dienstverlenende functies kennen een milieucategorie 1 dan wel 2. Gezien de afstand tot de omliggende woningen geldt ook voor deze functies dat zij geen belemmering vormen voor de omliggende woningen.

4.3.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie en omliggende woningen.

4.4 BEZONNING

4.4.1 Algemeen

Algemeen

Er bestaat geen landelijke wet- of regelgeving met betrekking tot minimale bezonningsduur of beschaduwing. Bij bezonning gaat het om zonlicht in de tuin, openbare ruimte of op de gevel. Wel wordt in veel gevallen aangesloten bij de TNO-normen waarin eisen en randvoorwaarden aan de minimale bezonningsduur ter plaatse van woningen worden gesteld. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een lichte en strenge norm.

De 'lichte' TNO-norm stelt dat moet worden voldaan aan tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag voor de periode 19 februari tot 21 oktober. De 'strenge' TNO-norm stelt dat moet worden voldaan aan drie mogelijke bezonningsuren per dag voor de periode 21 januari tot en met 22 november. De TNO-norm wordt getoetst op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer.

Gemeenten zijn vrij om hun eigen eisen te stellen aan de bezonning. Deze zijn meestal gebaseerd op de zogenaamde "lichte TNO-norm". De Amsterdamse bezonningsnorm betreft de lichte TNO norm (minimaal twee bezonningsuren per dag) met een afwijkende periode, namelijk vanaf 21 maart in plaats van 19 februari.

4.4.2 Relatie tot ontwikkeling

Het nieuwe kantoorgebouw heeft een maximale bouwhoogte van 45 meter ten opzichte van NAP en derhalve is ten behoeve van het initiatief een bezonningsstudie door de DGMR uitgevoerd (zie bijlage 4). Voor de

volligheid is alle thans beoogde bebouwing binnen Think District in het onderzoek meegenomen. Bij de beoordeling van de resultaten van het bezonningsonderzoek wordt gebruik gemaakt van de Amsterdamse-norm, die afgeleid is van 'lichte TNO-norm'. Voor de dagen 21 maart en 21 juni zijn simulaties gemaakt met een interval van één uur in een periode van 09:00 tot 17:00 uur. De Amsterdamse-norm vraagt om een toetsing voor de dagen tussen 21 maart en 21 september. 21 september heeft eenzelfde zonnestand als 21 maart en is daarom niet apart weergegeven.

Uit het onderzoek volgt dat het beoogde multi-tenant kantoorgebouw geen verslechtering oplevert van het aantal bezonningsuren ter plaatse van reeds bestaande woningen. Aangezien in onderzoek rekening is gehouden met de beoogde bouwvolumes binnen Think District kan geconcludeerd worden dat de beoogde nieuwbouw de omliggende woningen niet belemmeren en het plan voldoet aan de Amsterdamse-norm. Opgemerkt wordt dat in navolging van blok 1 een planologische procedure is gestart voor het realiseren van blok 2 en 3 in Think District. Op 21 juni zal ter plaatse van alle woningen in blok 2 en 3 worden voldaan aan de Amsterdamse-norm. Op de andere momenten zal dat niet voor alle woningen het geval zijn. Nu beide ontwikkelingen onderdeel uitmaken van het Schinkelkwartier (Nieuwe Meer Oost) beschouwt de gemeente deze ontwikkelingen ook in samenhang met elkaar. De stedenbouwkundige opzet van de gebouwen is zodanig dat deze op elkaar aansluiten en ervoor zorgen dat er een samenhangend geheel ontstaat. Ondanks dat sprake is van twee planologische procedures maken ze wel degelijk onderdeel uit van hetzelfde gebied wat wordt herontwikkeld. Opgemerkt wordt dat wanneer ze door middel van dezelfde planologische procedure mogelijk worden gemaakt, de onderlinge invloed niet hoeft te worden beoordeeld. Voor toekomstige bewoners zal het voor zich spreken dat de gebouwen gezien de afstand tot elkaar een bepaalde invloed op elkaar hebben. Bij de verdere uitwerking van blok 2 en 3 zal hier nader op worden ingegaan. Gezien voorgaanden en aangezien een gedeelte van het jaar ter plaatse van alle woningen sprake is van 120 minuten bezonningsduur staat het aspect bezonning de ontwikkeling niet in de weg.

4.4.3 Conclusie

Het aspect bezonning vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.5 BODEM

4.5.1 Algemeen

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

4.5.2 Relatie tot ontwikkeling

Voorliggende ontwikkeling omvat te de realisatie van het nieuwe IBM-kantoor. Het betreft geen gevoelige functie in het kader van de Wbb, waarvan de gebruikers beschermd dienen te worden tegen onacceptabele verontreinigen in de bodem waarmee zij in aanraking kunnen komen. Door Hofstede cs is een verkennend (water)bodemonderzoek uitgevoerd in het kader van de eigendomsoverdracht (rapportnummer: redc.asd.20110.r01, d.d. 9 september 2020). In navolging hierop is een nader bodemonderzoek en verhardingsonderzoek uitgevoerd (rapportnummer: redc.asd.210110.r03, d.d. 18 december 2020).

Op basis van het verkennend bodemonderzoek zijn de volgende terreindelen geselecteerd voor het naderbodemonderzoek:

- Terrein ten zuiden- en ten westen van het huidige IBM hoofdkantoor: hier is in de bovengrond een gehalte PFAS boven de hergebruiksnorm gemeten:

- Expeditieweg ten oosten van het huidige IBM hoofdkantoor: hier is bij het verkennend bodemonderzoek teerhoudend asfalt aangetroffen.
- Geasfalteerde ontsluitingsweg aan de zuidzijde van de locatie. Hier is geen informatie bekend over de dikte en het teergehalte van de asfaltverharding.

De resultaten van het nader- en verhardingsonderzoek kunnen als volgt worden samengevat:

- Ter plaatse van de groenstroken ten westen van het hoofdkantoor overschrijden de gehalten PFAS de achtergrondwaarden niet.
- Ten zuiden van het hoofdkantoor zijn twee deelgebieden waar de hergebruiksnormen voor PFAS overschreden.
- Rondom een tweetal boringen zijn overschrijdingen van de gehalten PFAS de HGN geconstateerd. De oppervlakte van het verontreinigde deelgebied is ongeveer 700 m². Deze verontreiniging is nog niet verticaal afgeperkt. Wanneer wordt uitgegaan van een ondergrond op 1,5 meter beneden maaiveld, dan bedraagt de hoeveelheid grond met PFAS boven de HGN in dit deelgebied circa 1.050 m³.
- Rond één boring overschrijden de gehalten PFAS de HGN. De oppervlakte van het verontreinigde deelgebied is eveneens ongeveer 700 m². De verontreiniging is afgeperkt op 0,5 meter beneden maaiveld. De hoeveelheid grond met PFAS boven de HGN in dit deelgebied is ongeveer 350 m³.
- Een enkel deel van de expeditieweg bevat het asfalt teer. De hoeveelheid teerhoudend asfalt is ongeveer 105 m³.
- De asfaltweg op de gemeentegrond ten zuiden van het huidige IBM-kantoor is als niet teerhoudend aan te merken.

In geen van de boringen worden voor PFAS de indicatieve niveaus voor ernstige verontreiniging overschreden of zelfs maar benaderd. De verontreiniging levert geen risico's op en hoeft in beginsel niet te worden gesaneerd. Op basis van de verzamelde gegevens wordt de hoeveelheid grond met gehalten PFAS boven de HGN geschat op 1.400 m³. Enkel het asfalt van de expeditieweg ten zuidoosten van het kantoor is teerhoudend en moet als het wordt afgevoerd en thermisch worden gereinigd. De hoeveelheid teerhoudend asfalt wordt geschat op 105 m³.

4.5.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat op grond van het verrichte verkennend-, nader- en verhardingsbodemonderzoek het aspect bodem geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

4.6 DUURZAAMHEID

4.6.1 Algemeen

De gemeente Amsterdam heeft haar klimaatbeleid vastgelegd in de Omgevingsvisie en heeft het stadsbestuur stevige ambities geformuleerd wat betreft de energietransitie en volgt de Agenda Duurzaamheid en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050. Amsterdam is een fijne stad om in te wonen en te leven en de gemeente wil een groene, gezonde, welvarende en duurzame stad zijn voor iedereen. Daarnaast wil de gemeente ook een klimaatneutrale en circulaire stad zijn, waar zuinig met energie wordt omgesprongen, energie duurzaam wordt opgewekt en grondstoffen en materialen oneindig worden hergebruikt.

Om een wezenlijke bijdrage te leveren aan het halen van de doelstellingen van Parijs wil de gemeente de CO₂-uitstoot met 55% terugdringen in 2030 en tot 95% in 2050 ten opzichte van het peiljaar 1990. Voor 2040 moet de stad aardgasvrij zijn en over 10 jaar mag er alleen nog uitstootvrij vervoer over de weg en over het water.

4.6.2 Relatie tot ontwikkeling

Het Schinkelkwartier wordt volledig aardgasloos. Het streven is om voor de ontwikkeling van het nieuwe multi-tenant kantoor waar onder ander IBM zich zal vestigen een BREEAM-Outstanding score te halen (BRL 2020). Dit is op dit moment het hoogst haalbare op het gebied van duurzame kantoorgebouwen. Om dit te halen zal het gebouw worden voorzien van goed isolerende ramen, efficiënte installaties met hoge opwekkingsrendementen en het terugwinnen van restwarmte, energiezuinige slim geregelde verlichting en het toepassen van PV-panelen. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van collectieve warmte en koude voorziening. Het betreft een systeem met een gemeenschappelijk bodemopslagsysteem, eventueel met een teo-installatie, de meest economische en flexibele oplossing. Deze oplossing wordt een 5e generatie warmtenet genoemd en is een veel gekozen concept voor grote ontwikkelingen. De kantoren worden verwarmd met een lage temperatuur verwarmingssysteem (ca. 45-30°C) en gekoeld met een hoge temperatuur koelsysteem (18-12°C). Hierdoor worden de kantoren op de meest efficiënte en duurzame wijze verwarmd en gekoeld. Om de warmte en koude in de kantoren op juiste plaats te kunnen afgeven wordt een 4 pijps-leidingennet (CV/GKW) aangebracht. Voor het verwarmen en koelen van de kantoren wordt per ruimte een afgiftesysteem aangebracht. Verschillende soorten afgiftesystemen zijn mogelijk. Om de voorgeschreven klimaatcomforteisen te kunnen waarborgen, is een klimaatplafond de beste oplossing. Opgemerkt wordt dat bij de verdere uitwerking van het ontwerp nadrukkelijk aandacht zal worden besteed aan klimaatadaptatie, hittestress en natuurinclusief bouwen, zie ook paragraaf 2.2. De maatregelen die getroffen worden voor natuurinclusief bouwen zijn afgestemd met de ecofoon van de gemeente. Daarnaast wordt invulling gegeven aan de circulaire ambities van de gemeente en het Schinkelkwartier. Het plan voorziet namelijk onder andere in de toepassing van herbruikbare en duurzame materialen, flexibel en adaptief bouwen, ondergrondse afvalinzameling en een grondstoffenpaspoort.

4.6.3 Conclusie

Met de beoogde ontwikkeling wordt een zo duurzaam mogelijk kantoorgebouw gerealiseerd. Dit sluit aan bij de ambities van de gemeente Amsterdam.

4.7 EXTERNE VEILIGHEID

4.7.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die luchthavens geven vallen onder externe veiligheid. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.
- Groepsrisico (GR): Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers en is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een gedegen verantwoording, kan afwijken. Dit betreft de zogeheten verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

Voor de beoordeling van de risico's is de risicokaart geraadpleegd, zie hiertoe onderstaand figuur. Daarnaast is een Onderzoek externe veiligheid uitgevoerd door DGMR op 1 augustus 2022, waarin is ingegaan op de ontwikkeling van blok 1 (zie bijlage 5). In de rapportage is het benodigde onderzoek beschreven en is inzichtelijk gemaakt hoe de externe risico's veranderen bij de realisatie van blok 1.

Voor het transport over de A4 is een volledige verantwoording vereist volgens artikel 7 en 8 uit het Bevt, waarbij de volgende criteria aan de orde komen:

verschillende vluchtrampenhuizen vluchten naar de begane grond en vervolgens naar buiten. In de vluchtroutes en de ondergrondse parkeerkelder vluchten is men afgeschermd van de impact van een eventuele warme BLEVE.

Maatregelen ter beperking van het groepsrisico

Om een lager groepsrisico te genereren zou de omvang van het plan kleiner moeten worden of verder van de snelweg komen te staan. Beide opties zijn niet wenselijk of mogelijk:

1. De ontwikkeling biedt de vervangende kantoorruimte voor IBM, dat nu nog in het huidige blok 6 is gevestigd. Deze vervangende kantoorruimte moet minstens even groot zijn om hetzelfde aantal personen te kunnen huisvesten.
2. Het kantoor verder van de snelweg plaatsen is niet of nauwelijks mogelijk. De noordelijkere terreinen zijn voorzien voor de blokken 2 tot en met 5 waarin woningen en de meer kwetsbaardere functies zijn voorzien. Het gebouw enkele meters noordelijker plaatsen is fysiek nog mogelijk, maar leidt nauwelijks tot een lager groepsrisico. Dat geldt ook voor een hoger gebouw met een kleiner oppervlak.

Bronmaatregelen zijn niet voorzien. De A4 betreft een basisnetroute en een maatregel als ondertunneling, zoals voor de A10 zuid is voorzien, is voor dit project te ingrijpend. Afscherming kan de impact van een BLEVE beperken, maar de bereikbaarheid van de weg voor hulpdiensten moeilijker maken.

Ruimtelijke alternatieven

De ruimte in de regio Amsterdam is schaars. Door in het Think District het bestaande kantoor te vervangen door zes bouwblokken, wordt dit terrein effectief gebruikt. De gemeente Amsterdam streeft in deze omgeving naar een transformatie naar een gemengd woon-werkgebied, waarin voldoende werkgelegenheid wordt geboden voor de mensen die in het gebied en daaromheen wonen en komen te wonen⁵. De ontwikkeling draagt als kantoorgebouw bij aan de invulling van deze werkgelegenheid.

Het is voor de bedrijfsvoortzetting van IBM wenselijk om de nieuwe locatie zo dicht mogelijk bij de oude locatie te houden. Daarmee blijft de reistijd voor personeel vergelijkbaar.

Van de zes blokken komt blok 1 het dichtst bij de snelweg.

Terwijl voor de blokken 2 tot en met 5 woningen en de meer kwetsbaardere functies zijn voorzien, wordt de beoogde ontwikkeling van blok 1 voornamelijk als kantoor gebruikt en een klein deel voor commercie en horeca. De aanwezigen in dit gebouw zijn over het algemeen zelfredzamer en binnen een bedrijfsorganisatie met een BHV-organisatie is een ontruiming beter te organiseren dan in een woonblok.

Daarnaast zijn de functies in het projectgebied niet geluidsgevoelig terwijl de blokken 2 tot en met 5 allen wel geluidsgevoelige functies bevatten. Met de voorgenen indeling staat blok 1 op de locatie met de hoogste geluidsbelasting en biedt dit gebouw bovendien een afscherming voor de later te realiseren blokken 2 en 3.

Aanvulling vanuit Amsterdams beleid

De gemeente Amsterdam heeft een eigen beleid vastgesteld in het uitvoeringskader externe veiligheid. De gemeente hanteert als uitgangspunt dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan.

Daarnaast is het volgens dit beleid niet wenselijk om objecten voor minder zelfredzame groepen, zoals kinderen, ouderen en zieken dichtbij risicobronnen te realiseren. De voorgenen ontwikkeling leidt tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde; daarmee is expliciete toestemming van burgemeester en wethouders vereist.

Blok 1 bevat geen functies voor minder zelfredzame personen. Hoewel het gebouw binnen 80 meter van de snelweg komt te staan, is deze ontwikkeling daarmee vanuit het Amsterdamse beleid in principe aanvaardbaar.

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Nieuw-West heeft op 5 december 2023 besloten de overschrijding van de oriëntatiewaarde te aanvaarden.

Aandachtsgebieden

Het projectgebied ligt buiten het brandaandachtsgebied van de A4, maar mogelijk wel binnen het explosieaandachtsgebied van deze snelweg. De trajecten waarlangs een explosieaandachtsgebied gaat gelden zijn nog niet aangewezen in de Regeling Basisnet.

Als er sprake is van een explosieaandachtsgebied moet de gemeente beslissen of hieraan een explosievoorschriftgebied wordt verbonden. In geval van een explosievoorschriftgebied geldt het aanvullende bouwkundige voorschrift dat letsel door scherfwerking moet worden voorkomen. Rondom artikel 4.96 uit het Bbl, dat voorschrijft om letselwerking te voorkomen, is op dit moment nog veel discussie. Daarom wordt voorgesteld om het voorschriftgebied niet aan te wijzen, maar versterkt glas toe te passen zoals aangegeven in bijlage 2.

Aan de hand van voorliggend plan heeft de veiligheidsregio een advies uitgebracht. Het advies geeft inzicht in de gevaren, gevolgen en risico's van mogelijke ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen nabij het plangebied. Verder geeft het advies inzicht in de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening. Hieronder zijn een aantal maatregelen opgenomen die de risico's voor de projectlocatie kunnen beperken en/of de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid kunnen vergroten. De opsomming is niet limitatief, er zijn wellicht nog andere maatregelen die toegepast kunnen worden.

- Toereikende opstelplaatsen voor hulpverleningsvoertuigen en toereikende bluswatervoorzieningen realiseren.
- Een goede ontsluiting van het plangebied realiseren waarbij het plangebied via twee onafhankelijke richtingen wordt ontsloten.
- Het uitvoeren van de vluchtroutes/ gesloten trappenhuizen richting de parkeerkelder, in overeenstemming met de ruimtelijke onderbouw.
- De gebouwen voorzien van afsluitbare ventilatie en/of een noodknop voor het uitschakelen van de ventilatie, waarmee de toevoer van buitenlucht snel kan worden gestopt.
- Bij het ontwerp van het gebouw en de te maken keuzes voor bijvoorbeeld materiaaltoepassing en/of uitvoering van de gevels/ dak rekening houden met de warmtestralings-/ overdruk-effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het toepassen van beglazing voorzien van een warmtewerende coating en bestand tegen overdruk, zoals aangegeven in de ruimtelijke onderbouw, is hier een goed voorbeeld van.
Aandachtspunt bij het toepassen van beschermende beglazing zijn details zoals bijvoorbeeld de druksterkteberekening in relatie tot de afmeting van het glas (conform rapport DGmR) en voldoende stevige montage van de beglazing in de puien/ vliesgevels.
- Voorlichting en risicocommunicatie voor de aanwezigen in het plangebied met betrekking tot het handelingsperspectief bij incidenten.
- Inrichten van een goed voorbereide en geoefende noodorganisatie, inclusief noodplan.

Met name de eerste drie punten zijn relevant in het kader van voorliggende aanvraag. In dat kader kan het volgende worden toegelicht:

- De opstelplaats is beoogd aan de noordzijde van het multi-tenant kantoor en zal zich ten alle tijden bevinden binnen maximaal 40 meter afstand van de brandweertoegangen. De bluswatervoorziening bevindt zich binnen 40 meter vanaf de brandweeringang.
- Op dit moment zijn twee ontsluitingen voorzien. Eén aan de noordzijde van het multi-tenant kantoor en één aan de zuidzijde ingetekend van het kantoor. Deze laatste zal naar alle verwachting ook kunnen worden gebruikt door de brandweer. Op die manier kan de projectlocatie zowel via de noord en zuidzijde worden ontsloten voor zowel het reguliere verkeer als de brandweer. Ontsluiting van de projectlocatie voor de brandweer kan ten alle tijden in het geval van een calamiteit ook tussen de

woongebouwen plaatsvinden. Deze gronden zullen verhard zijn, maar niet toegankelijk voor autoverkeer.

- Vanaf de verdiepingen kan men door middel van vier vluchttrappenhuizen naar de begane grond vluchten. Na het bereiken van de begane grond kan er naar buiten gevlucht worden via brand- en rookwerend afgescheiden vluchtroutes. De aanwezige trappenhuizen kunnen vanuit de verdiepingen bij elk brandscenario in het gebouw gebruikt worden. Personen op de begane grond vluchten rechtstreeks of via een aangrenzend subbrandcompartiment naar buiten. Vanuit de kelder kan men door middel van verschillende vluchttrappenhuizen vluchten naar de begane grond en vervolgens naar buiten.

In het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen zal een en ander nader worden uitgewerkt. De overige punten zullen tevens worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het plan.

4.7.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie, zolang de criteria van de verantwoording in acht worden genomen.

4.8 GELUID

4.8.1 Algemeen

In het kader van de Wet geluidhinder moeten geluidsgevoelige objecten voldoen aan de wettelijk bepaalde normering als het gaat om de maximale geluidsbelasting op de gevels. De limitatieve lijst geluidsgevoelige gebouwen bestaat uit:

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen;
- verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Relevante geluidbronnen in het kader van de Wet geluidhinder zijn wegverkeerslawaaai, railverkeerslawaaai en industrielawaaai. Op het moment dat een van bovenstaande functies ontwikkeld wordt in de nabijheid van voornoemde geluidbronnen of binnen de zones daarvan, zal middels een geluidsonderzoek aangetoond moeten worden of er voldaan wordt aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Daarnaast kan het als het gaat om bijvoorbeeld logiesruimtes (hotelkamers, recreatieve verblijven) wenselijk zijn om een goed en aangenaam binnenklimaat te kunnen waarborgen.

4.8.2 Relatie tot ontwikkeling

Op basis van de Wet geluidhinder is bij de realisatie van geluidsgevoelige objecten (waaronder woningen) een geluidsonderzoek noodzakelijk. Aangezien voorliggende ruimtelijke onderbouwing geen betrekking heeft op het realiseren van geluidsgevoelige functies is een dergelijk onderzoek niet noodzakelijk. De ontwikkeling voorziet namelijk enkel in de realisatie van een nieuw kantoorgebouw met bijbehorende parkeergarage.

Opgemerkt wordt dat het kantoorgebouw zich volgens de geldende bestemmingsplannen aan de rand van de geluidszone van het geluidgezoneerde industrieterrein Schiphol bevindt. De afstand vanaf de industrieterreingrens tot de zonegrens bedraagt hier circa 2,7 kilometer. Op de zonegrens moet het industrieterrein op een hoogte van 5 meter voldoen aan 50 meter etmaalwaarde. Gezien de ligging ten opzichte van de zonegrens zal de geluidbelasting hier daarom, bij maximale invulling van de planmogelijkheden van Schiphol, 50 tot 51 dB(A) bedragen. Op hoogte kan een hogere geluidbelasting

optreden, dit is over het algemeen beperkt tot 2 a 3 dB. Dit betekent dat de geluidbelasting als gevolg van de grondactiviteiten van Schiphol ter plaatse van het nieuwe multi-tenant kantoorgebouw minder dan 55 dB(A) zal bedragen. Met een normale, volgens het Bouwbesluit van tenminste 20 dB gevelwering voorziene gevel, zal het binnenniveau als gevolg van de grondactiviteiten al niet meer dan 35 dB bedragen. Dit is voor geluidgevoelige bestemmingen aanvaardbaar. Het kantoorgebouw is echter geen geluidgevoelige bestemming, zodat een hogere geluidbelasting ook als aanvaardbaar zou kunnen worden beschouwd. Daarbij wordt opgemerkt dat de geluidzone is aangepast, zodat de afstand tot de geluidzone groter wordt en de geluidbelasting ten gevolge van het industrieterrein beperkt zal zijn. Gezien voorgaande bevindingen zal de geluidbelasting ten gevolge van Schiphol in alle gevallen geen belemmeringen opleveren voor het nieuwe kantoorgebouw. Daarnaast geldt dat het gebouw ook niet tot beperkingen voor Schiphol leidt, aangezien het geluid hier in het kader van vergunningverlening niet relevant is.

Naast geluid van vliegtuigen in de lucht blijkt geluid van vliegtuigen op de grond ook een zekere mate van hinder te kunnen veroorzaken in Schinkelkwartier. Grondgeluid is het laagfrequente geluid dat wordt veroorzaakt door vliegtuigen die beginnen te rollen en de intentie hebben een start uit te voeren. Naast startende vliegtuigen kunnen ook net gelande vliegtuigen grondgeluid produceren. Laagfrequent geluid wordt slechter gedempt dan hoogfrequent geluid wanneer het zich beweegt door de atmosfeer. Hierdoor kan grondgeluid tot op enkele kilometers afstand waarneembaar zijn. Voor grondgeluid zijn geen wettelijke normen en het wordt (nog) niet meegenomen in de geluidsmodellen of meetsystemen. Uit eerder onderzoek blijkt dat grondgeluid in de meeste gevallen niet tot hinder leidt en omdat de gevallen waarin hinder optreedt zich beperken tot winterse omstandigheden (bevroren bodem), leidt grondgeluid niet tot hinder ter plaatse van de projectlocatie. Het nieuwe kantoor betreft tevens geen geluidgevoelig object.

Voor wat betreft verkeersgeluid wordt opgemerkt dat het aantal voertuigbewegingen in het gebied zelf en in de omgeving toeneemt. De meest nabijgelegen woningen liggen momenteel aan de andere zijde van de Johan Huizingalaan. Dit is een weg met in de huidige situatie al een hoge verkeersintensiteit. Door de extra bewegingen neemt de verkeersintensiteit relatief beperkt toe, de samenhangende geluidbelasting bij omliggende gevoelige bestemmingen neemt daardoor niet relevant toe (minder dan 1 dB).

4.8.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.9 LUCHTHAVENINDELINGSBESLUIT SCHIPHOL (LIB)

4.9.1 Algemeen

Op 1 november 2002 heeft het kabinet de nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor het vijfbanenstelsel op Schiphol vastgesteld. De regels zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB, geconsolideerd januari 2018) waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. De nieuwe regels zijn op 20 februari 2003 in werking getreden, op het moment dat Schiphol de vijfde baan (Polderbaan) in gebruik nam. Deze regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij bestemmingsplannen en bij omgevingsvergunningen.

In het LIB zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Het luchthavengebied betreft de gronden behorende tot de luchthaven. Het beperkingengebied omvat een zone daaromheen, waarbinnen verschillende regimes gelden voor de gebieden die hierbinnen liggen. Hoe groter de afstand tot de start- en landingsbanen en de vliegroutes, hoe minder beperkingen er gelden. Binnen het beperkingengebied dient te worden getoetst aan de maatgevende toetshoogtes.

Naast de maatgevende toetshoogtes binnen het beperkingengebied zijn deelgebieden (zones) te onderscheiden met specifieke regels, te weten beperkingen voor bebouwing, beperkingen voor vogelaantrekkende werking en beperkingen voor windturbines en lasers. De beperkingengebieden LIB 1 t/m

5 beogen het aantal personen dat geluidhinder van de luchtvaart ondervindt, of het aantal slachtoffers op de grond ten gevolge van een luchtvaartverkeersongeluk (externe veiligheid), gering te houden, door beperkingen te stellen aan de gebruiksfuncties van het gebied rond Schiphol. De beperkingen voor de gronden binnen de zones LIB 1 t/m 5 zijn daarom gericht op de gebruiksfunctie van het plan/object.

4.9.2 Relatie tot ontwikkeling

Middels een door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ontwikkelde webapplicatie kan worden beoordeeld of een plan binnen een relevant gebied in het kader van het LIB gelegen is en of een gepland object de aldaar geldende maatgevende toetshoogten overschrijdt. Uit de LIB applicatie blijkt dat de projectlocatie gelegen is binnen het beperkingengebied. Ter plaatse van de projectlocatie dient rekening gehouden te worden met diverse maatgevende toetshoogtes. De maximale bouwhoogte van het kantoor bedraagt 45 meter ten opzichte van NAP (inclusief technische installaties). Gezien voorgaande worden diverse toetshoogtes doorkruist.

Een object dat hoger is dan de desbetreffende maximale waarde is toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet. Geconcludeerd wordt dat voor het voorgenomen initiatief door het ILT een verklaring van geen bezwaar afgegeven dient te worden.

4.9.3 Conclusie

Tussen initiatiefnemer en het bevoegd gezag heeft afstemming plaats gevonden en is eerder een pre-toets uitgevoerd voor het gehele Think District. Het eindoordeel hiervan was dat de Inspectie van de aangeboden plannen voor het IBM- terrein de bouwblokken 3, 4 en 5 met een maximum hoogte van 41m NAP (inclusief opbouw) kansrijk acht. Dit blijkt uit de pre-toets en correspondentie met het LIB d.d. 29 november 2021. De beoogde ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden is aan de Inspectie voorgelegd. Door de ILT is een verklaring van geen bezwaar afgegeven ten behoeve van de voorgenomen kantoorontwikkeling op 28 juni 2023 (kenmerk: Schiphol LO_LIB_2022_10013).

Het Luchthavenindelingsbesluit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.10 LUCHTKWALITEIT

4.10.1 Algemeen

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project niet in betekende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van 'niet in betekende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

4.10.2 Relatie tot ontwikkeling

In onderhavig geval is sprake van de realisatie van een nieuw kantoorgebouw van maximaal 35.000 m² met bijbehorende parkeergarage en op basis van bovenstaande voorbeelden mag geconcludeerd worden dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt.

In aanvulling op het bovenstaande wordt opgemerkt dat binnen de ontwikkeling geen gevoelige bestemmingen zoals bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) mogelijk worden gemaakt. Ook om deze reden is een aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek voor het beoogd initiatief niet nodig.

Goed woon- en leefklimaat

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de totale concentratie is ter plaatse van een specifiek rekenpunt. De totale concentratie bestaat uit de achtergrondconcentratie (op basis van de GCN-kaart) en de lokale bijdrage (van lokale bronnen, op basis van data over o.a. verkeersgegevens). Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze concentraties zijn: 40 µg/m³ voor stikstofdioxide NO₂, 40 µg/m³ voor fijnstof PM₁₀ en 25 µg/m³ voor fijnstof PM_{2,5}.

Onderstaande figuur toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via NSL Monitoringstool op 17 mei 2022) met bijbehorende grenswaarden.

Figuur 15. Totale concentraties van stikstofdioxide en fijnstof in nabijheid van de projectlocatie

Jaar	Totale concentratie, rekenpunt 1090733		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2030	14,273	14,694	7,25
Grenswaarden	40	40	25

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van de projectlocatie, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden.

Opgemerkt wordt dat ten behoeve van de gehele ontwikkeling van Think District een luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd (zie bijlage 9). Daaruit volgt dat voor de stoffen fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) overal ruimschoots voldaan wordt aan de normstelling. Dit geldt zowel binnen het plangebied, als in de omgeving. Er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Dit aspect vormt daarmee geen belemmering voor de doorgang van het plan.

4.10.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.11 NATUUR

4.11.1 Algemeen

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de

Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten optreden in Natura 2000-gebieden. Hier kan sprake van zijn wanneer een ontwikkeling binnen een Natura 2000-gebied plaatsvindt, maar ook stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn. Voorheen gold hier de regeling Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) voor, maar naar aanleiding een tweetal belangrijke uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (mei 2019) is deze regeling komen te vervallen. Als gevolg hiervan dient in Nederland voor elk project een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden. Wanneer uit de rekenresultaten een hogere depositie dan 0,00 mol/ha/jaar, kan al sprake zijn van een significant negatief effect.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'. Afhankelijk van de provincie kan dit ook gelden voor projectgebieden in de nabijheid van het NNN.

4.11.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de gehele ontwikkeling van het Think District, waar voorliggende ontwikkeling onderdeel van uitmaakt is zowel een quick scan flora en fauna onderzoek alsmede een nader ecologisch onderzoek uitgevoerd. Econsultancy heeft in maart 2021 op de onderzoekslocatie het onderzoek uitgevoerd (rapport 15524.001, versie D1, d.d. 1 april 2021).

Op basis van de uitgevoerde quickscan Wet natuurbescherming (Econsultancy, rapport 15524.001, versie D1, d.d. 1 april 2021) is geconcludeerd dat voor de uitvoering van de plannen middels aanvullend onderzoek meer duidelijkheid dient te worden verkregen omtrent de aan- of afwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen. Dit geldt ook voor eventuele vaste rust- en voortplantingsplaatsen van de bunzing en wezel. Nader onderzoek met cameravallen dient uit te wijzen of de onderzoekslocatie inderdaad een beschermde functie vervult voor de bunzing en/of wezel. Als laatste is een nader onderzoek ten aanzien van de ringslang nodig. Uitgesloten moet worden of er vaste rust- en voortplantingsplaatsen van ringslang aanwezig zijn langs de watergang en in de bosschage aan de zuidzijde van de onderzoekslocatie.

Gezien de resultaten uit de quickscan is in 2021 en 2022 een nadere ecologisch onderzoek uitgevoerd (rapport 15524.002). Op basis hiervan kan het volgende geconcludeerd worden:

- In het groen op de onderzoekslocatie zijn diverse broedvogels aangetroffen waarvan de nesten, wanneer deze in gebruik zijn, een strenge bescherming genieten. Het betreft hier onder andere de kleine karekiet, rietzanger, merel, winterkoning, houtduif en de putter. Om overtreding van de Wet

natuurbescherming te voorkomen dienen werkzaamheden aan het groen op de onderzoekslocatie daarom uitgevoerd te worden buiten het broedseizoen (maart – september).

- Overtreding van de Wet natuurbescherming ten aanzien van de ringslang en kleine marterachtigen is niet aan de orde is als gevolg van de voorgenomen herontwikkeling. Deze soorten zijn namelijk niet aangetroffen op- of in de directe omgeving van de onderzoekslocatie. Het is daarom uitgesloten dat er op de onderzoekslocatie vaste rust- of verblijfplaatsen aanwezig zijn van de ringslang en kleine marterachtigen. Tevens is het uitgesloten dat de onderzoekslocatie onderdeel uitmaakt van het functioneel leefgebied van deze soort(groep)en.
- Ter plaatse van de projectlocatie zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. Binnen de voorgenomen ontwikkeling is een overtreding van de Wet natuurbescherming ten aanzien van verblijfplaatsen van vleermuizen daarom niet aan de orde. Wel is gebleken dat het groen en de watergangen in het zuidoosten van de onderzoekslocatie een belangrijk foerageergebied vormen voor de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger en rosse vleermuis. De beoogde ontwikkeling leidt tijdelijk tot een verlies van functionaliteit van dit foerageergebied mits bij de uitvoering van de werkzaamheden de zorgplicht uit de Wnb in acht wordt genomen. Daaraan wordt voldaan als bij die werkzaamheden het ecologische werkprotocol in bijlage 7.1 wordt gevolgd. In bijlage 7 is nader toegelicht dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot aantasting van verblijfplaatsen en dat als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen ontheffing nodig is in het kader van de Wet natuurbescherming.

In navolging op het ecologisch onderzoek is door Econsultancy een memo opgesteld 'beoordeling effecten van voorgenomen herontwikkeling op foerageergebied vleermuizen en bunzing' (rapport 15524.004, d.d. 23 juni 2023). Op basis van deze beoordeling kunnen de volgende conclusies worden getrokken met betrekking tot het foerageergebied van vleermuizen en de waarneming van de bunzing binnen het plangebied:

- Ondanks dat, tijdens de bouwfase, niet aan voorwaarde 1 uit het nader onderzoek (zie rapport 15524.002) kan worden voldaan, zullen de herontwikkelingen niet leiden tot het verloren gaan van de functionaliteit van verblijfplaatsen van vleermuizen;
- Op basis van het huidige planvoornemen kan worden voldaan aan voorwaarden 2 t/m 8 uit het nader onderzoek (zie rapport 15524.002);
- Geen ontheffing nodig in het kader van de Wet natuurbescherming, functionaliteit is gewaarborgd;
- Door maatregelen met betrekking tot vleermuizen vast te leggen in een ecologisch werkprotocol kan worden gewaarborgd dat verblijfplaatsen van vleermuizen in de omgeving van het plangebied niet verloren zullen gaan;
- Door maatregelen met betrekking tot kleine marterachtigen vast te leggen in een ecologisch werkprotocol kan aantoonbaar worden gewerkt conform de zorgplicht.

In navolging op het hiervoor genoemde memo, is door Econsultancy een ecologisch werkprotocol opgesteld (rapport 15524.004, versie D4, d.d. 20 juni 2023). In het werkprotocol zijn de maatregelen verwoord die getroffen dienen te worden om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen. Dit wordt bewerkstelligd door de functionaliteit die het plangebied voor vleermuizen en de bunzing heeft, te handhaven en verstoring en directe schade door de werkzaamheden te voorkomen. Daarnaast zullen in de gebiedsontwikkeling 'Think District' maatregelen worden genomen ter verbetering van de algehele biodiversiteit en de aanwezig flora en fauna. Het ecologisch werkprotocol is opgenomen als bijlage van voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Onderstaand tabel betreft een uitsnede van het ecologisch werkprotocol en betreft een samenvatting van de maatregelen.

Werkzaamheden	Voorkeursperiode	Soortgroepen	Maatregelen
6.1) Werkzaamheden aan groen	September t/m februari	Algemene broedvogels, vleermuizen, amfibieën, grondgebonden zoogdieren, reptielen en vissen	- Algemene zorgplicht in acht nemen, dieren de kans geven om weg te komen. - Groen buiten de kaders van de bouwplaatsinrichting dient behouden te blijven (zie figuur 30). - Werkzaamheden bij voorkeur uitvoeren buiten broedseizoen (maart t/m augustus). - Indien groenwerkzaamheden binnen het broedseizoen uitgevoerd dienen te worden dient voorhand een broedvogelinspectie te worden uitgevoerd. Neem contact op met ecologisch begeleider. - Snoeiafval verwijderen van bouwplaats om broedgevallen in snoeiafval op de bouwplaats te voorkomen. <i>Optioneel: In de groenstrook kunnen hiermee takkenrillen, doodhoutstapels en broeihopen worden aangelegd om biodiversiteit te verbeteren.</i> - Bij aantreffen broedende vogels of andere beschermde soorten de ecologisch begeleider contacteren.
6.2) Werkzaamheden aan watergangen	Maart t/m april of augustus t/m november	Vleermuizen, amfibieën, vissen en ringslang	- Algemene zorgplicht in acht nemen, dieren de kans geven om weg te komen. - Bij dempingswerkzaamheden tijdens broedseizoen (maart t/m augustus) broedvogelinspectie laten uitvoeren door ecooloog voor watervogels. - Indien dempingswerkzaamheden tijdens de kwetsbare periode (mei t/m juli, of winter) uitgevoerd dienen te worden is een omgevingscheck van de ecologisch begeleider voor aanvang van de werkzaamheden noodzakelijk. - Werkzaamheden bij voorkeur uitvoeren in de meest gunstige periodes van de kwetsbare soortgroepen. - Dempingswerkzaamheden uitvoeren in richting van de watergangen die behouden zullen blijven (zie figuur 31). - Indien geen uitwijkmogelijkheden aanwezig zijn dient een verbinding te worden aangelegd tussen de te dempen watergangen en waterelementen in de omgeving. - Bodemsediment dient zo veel mogelijk in het gebied behouden te blijven d.m.v. een baggerpomp.
6.3) Graafwerkzaamheden	Juli t/m maart	Grondgebonden zoogdieren en amfibieën	- Algemene zorgplicht in acht nemen, dieren de kans geven om weg te komen. - Werkzaamheden bij voorkeur uitvoeren buiten de kwetsbare periode van konijnen. - Indien werkzaamheden binnen de kwetsbare periode van het konijn uitgevoerd worden is ecologische begeleiding noodzakelijk. Neem contact op met ecologisch begeleider.
6.4) Verlichting	Half oktober t/m maart	Vleermuizen	- Verlichting dient gericht op de bouwplaats te worden toegepast. <i>Optioneel: Verlichting is amberkleurig.</i> - Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van barrières, zoals bomenrijen en schermen.
6.5) Bouwactiviteiten	Jaarrond	Alle	- Algemene zorgplicht in acht nemen en toolboxmeeting laten uitvoeren door ecooloog. - Maandelijks terreininspecties uit laten voeren door ecooloog. - Contact opnemen met ecologisch begeleider bij calamiteiten of het aantreffen van beschermde of broedende soorten.

Lichthinder

Stedelijke gebieden zijn 's avonds en 's nachts vaak continu verlicht. Dit is afkomstig van snelwegen, kantoren, bedrijven, woningen, sportvelden, straatverlichting en auto's. Kunstmatige verlichting maakt het mogelijk om 's avonds en 's nachts langer actief te zijn, bijvoorbeeld sporten of uitgaan. Daarnaast draagt het bij aan verkeersveiligheid en sociale veiligheid. In de nacht zijn er ook economische activiteiten, zoals transport en reclame. Continue nachtelijke verlichting in stedelijke gebieden heeft ook een keerzijde. Slaap en donkerte zijn essentieel voor het biologische ritme van mens en dier. De snelwegen A4 en A10, in het bijzonder knooppunt Nieuwe Meer, levert een belangrijke bijdrage aan de nachtelijke verlichting in Schinkelkwartier. Nabij de projectlocatie zijn veel grote bedrijven en kantoren aanwezig waarvan een groot deel van het terrein en/of het gebouw verlicht is. Hiervoor gelden de regels op grond van het Activiteitenbesluit.

De ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden leidt mogelijk zeer beperkt tot extra lichthinder. Gebouwen stralen licht uit, evenals straatverlichting en extra gemotoriseerd verkeer. In hoeverre licht in een stedelijke omgeving als Amsterdam als 'hinderlijk' ervaren wordt, is subjectief. Daarbij moet opgemerkt worden dat de maatgevende lichtbronnen (rijkswegen, de binnenstad, sportvelden, Schiphol) een gegeven zijn.

Op grond van de uitgevoerde onderzoeken kan geconcludeerd worden dat het aspect soortenbescherming geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden. Door invulling te geven aan de maatregelen zoals beschreven in het ecologisch werkprotocol wordt gewaarborgd dat er geen sprake is van een overtreding van de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt de herontwikkelingen niet leiden tot het verloren gaan van de functionaliteit van verblijfplaatsen van vleermuizen.

Gebiedsbescherming

Nabij de projectlocatie zijn de navolgende Natura 2000-gebieden gesitueerd, zoals op navolgende figuur is weergegeven:

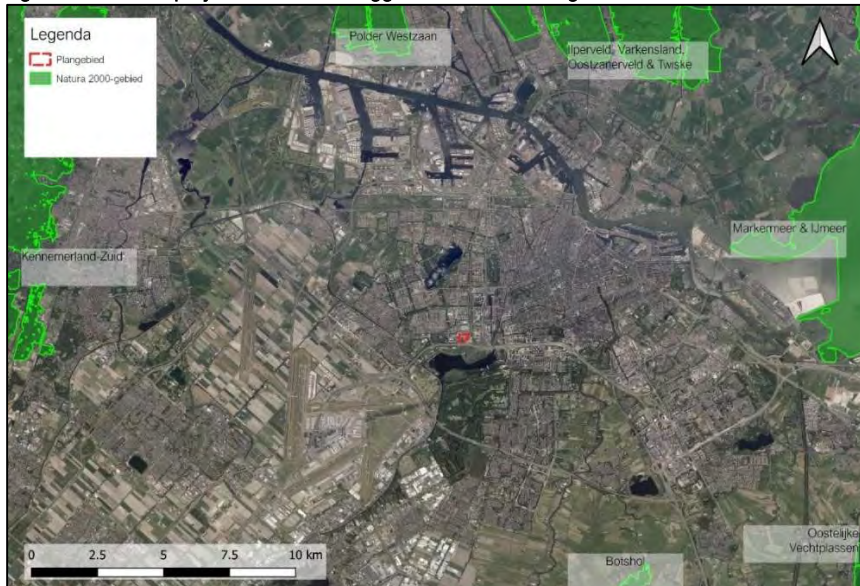
Markermeer & IJmeer (niet stikstofgevoelig)
Polder Westzaan
Botshol

Gelegen op circa 10,0 km afstand
Gelegen op circa 10,7 km afstand
Gelegen op circa 11,1 km afstand

Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske
Kennemerland-Zuid

Gelegen op circa 11,2 km afstand
Gelegen op circa 15,3 km afstand

Figuur 16. Afstand projectlocatie tot omliggende Natura 2000-gebieden.



Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is een onderzoek naar stikstofdepositie ten gevolge van zowel de aanleg als de gebruiksfase uitgevoerd (zie bijlage 6). Op basis van de berekeningen is komen vast te staan dat de ontwikkeling niet leidt tot (significant) negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van (nabijgelegen) Natura 2000-gebieden. Met de huidige bekende gegevens en de ingevoerde modellering geeft de AERIUS-calculator 2023.0.1 als uitkomst van de berekeningen dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn. Het aspect gebiedsbescherming vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.11.3 Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.12 VERKEER EN PARKEREN

4.12.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen verkeer- en parkeeraspecten in kaart te worden gebracht. Daarbij is de parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en de ontsluiting van belang. Hierdoor kan de realisatie van voldoende parkeerplaatsen worden gewaarborgd en worden ongewenste of onveilige verkeerssituaties tegengegaan. De genoemde verkeersaspecten worden hierna achtereenvolgens behandeld.

4.12.2 Relatie tot ontwikkeling

Parkeren

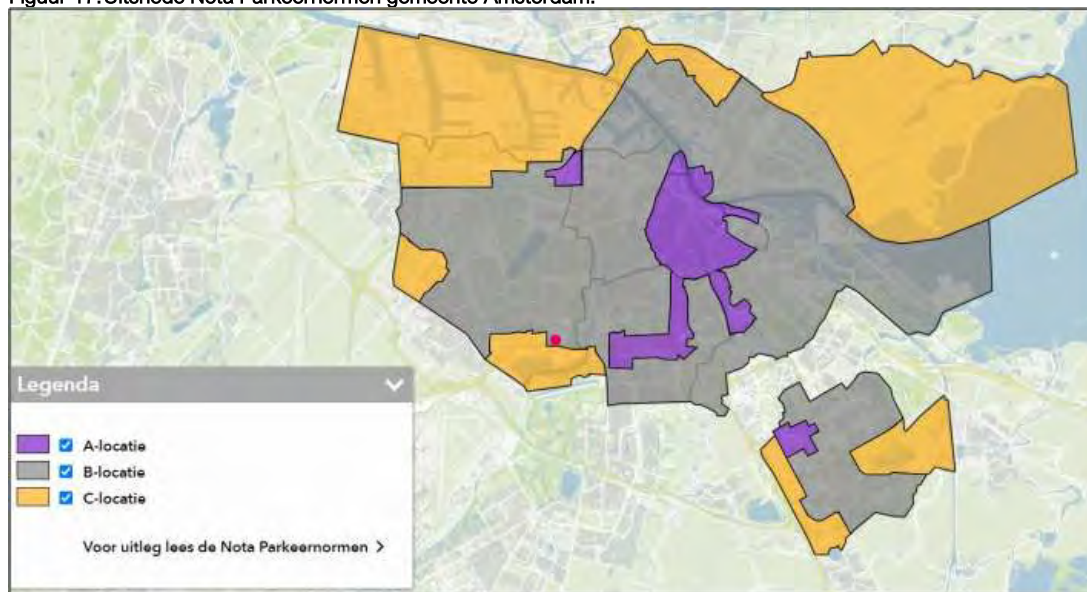
Auto

De parkeernormen vormen de basis van de parkeervraag. In het bepalen van de bijbehorende parkeernormen is het beleid van de gemeente Amsterdam leidend, zoals dat is vastgelegd in de Nota Parkeernormen Auto, gemeente Amsterdam, vastgesteld op 8 juni 2017 en gewijzigd d.d. 29 november 2017

De gemeente heeft parkeernormen opgesteld voor woningen en kantoren. Voor overige voorzieningen kent de gemeente Amsterdam geen normen. Hiervoor wordt doorverwezen naar het CROW (publicatie 381).

De ontwikkellocatie ligt in een B-locatie (zie hiertoe onderstaand figuur). In dergelijke gebieden heeft de gemeente Amsterdam ervoor gekozen naast een maximumparkeernorm ook een minimumnorm te hanteren. Ontwikkelaars zijn verplicht bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen te realiseren.

Figuur 17. Uitsnede Nota Parkeernormen gemeente Amsterdam.



Conform het CROW valt de ontwikkellocatie onder de gebiedskenmerken zeer sterk stedelijk (gemeente Amsterdam) in de schil van het centrum.

Ten behoeve van de gehele ontwikkeling Think District is door verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng een parkeerbehoefte berekening gemaakt. Op grond van deze rapportage kan geconcludeerd worden dat voor de functie kantoor een maximale parkeernorm geldt van 1,0 per 125 m² BVO. Voor de beoogde horeca geldt een parkeernorm van minimaal 5 parkeerplaatsen per 100 m² BVO en voor commerciële / dienstverlenende functies geldt een parkeernorm van minimaal 1,4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

functie	functie conform beleid	min.	max.	normen bezoekers	eenheid
kantoor	kantoren B-locaties	-	1,0	-	per 125 m ² bvo
commercieel	commerciële dienstverlening	1,4	1,9	50%	per 100 m ² bvo
bistro	café/bar/cafetaria	5,0	7,0	90%	per 100 m ² bvo
winkel	buurt- en dorpscentrum	2,4	4,4	50%	per 100 m ² bvo
stomerij	buurt- en dorpscentrum	2,4	4,4	50%	per 100 m ² bvo
mobility hub/fietsenmaker	buurt- en dorpscentrum	2,4	4,4	50%	per 100 m ² bvo
restaurant	restaurant	12,0	14,0	80%	per 100 m ² bvo
yoga studio	fitness studio/sportschool	3,2	4,2	-	per 100 m ² bvo

Conform opgave van IBM gaat, iedere werknemer van IBM met de auto naar het werk, omdat zij veelal van hun klanten met de auto zullen bezoeken. Tot dat de mogelijk toekomstige metrohalte beschikbaar is hebben

ze aangegeven 400 parkeerplekken nodig te hebben (dit komt neer op circa 1 parkeerplaats per 23,4 m² bvo).

Met de gemeente Amsterdam zijn in de Afsprakenbrief (d.d. 7 oktober 2020) afspraken gemaakt over de maximale hoeveelheid parkeerplekken op het gehele Think District terrein waar deze ontwikkeling deel van uitmaakt. De maximale hoeveelheid parkeerplekken voor het gehele terrein bedraagt 1.510. Vanwege de hoge parkeerbehoefte van IBM en om IBM te kunnen faciliteren in deze vraag is afgeweken van de standaard parkeernorm voor kantoren van 1,0 per 125 m². In de parkeergarage zullen <1200 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, zodat de toekomstige ontwikkelingen ook van de parkeergarage gebruik kunnen maken. In het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen zal worden aangetoond dat wordt voorzien in voldoende autoparkeergelegenheid.

Fiets en scooterparkeren

Voor het berekenen van de fietsparkeervraag worden de normen van de gemeente Amsterdam gebruikt. De fietsparkeernormen voor woningen staan beschreven in de 'Bouwbrief; Regels en afspraken bouwen en wonen Amsterdam' (maart 2015). Voor andere functies wordt de 'Nota Parkeernormen fiets en scooter' (januari 2018) als uitgangspunt gebruikt.

Conform het beleid van de gemeente Amsterdam ligt het IBM terrein/ Think district in zone 2. De fietsparkeernormen voor kantoor – medewerkers bedraagt 2 per 100 m² bvo en voor bezoekers 3,5 per balie (indien niet bekend per 100 m² bvo). Voor een koffie/theehuis of lunchroom geldt een norm van 14 parkeerplaatsen per 100 m². Voor de commerciële / dienstverlenende functies wordt uitgegaan van 2,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Op grond van de geldende fietsparkeernormen geldt dat voor hetgeen middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden, een fietsparkeerbehoefte van 756,3 (fiets)parkeerplaatsen. Dit resultaat is tot stand gekomen op basis van de volgende uitgangspunten:

- 687 fietsparkeerplaatsen voor de kantoor medewerkers;
- 17,5 fietsparkeerplaatsen voor kantoor bezoekers (uitgaande van 5 balies);
- 42 fietsparkeerplaatsen voor de horecafunctie van 300 m² bvo;
- 9,8 fietsparkeerplaatsen voor de commerciële/ dienstverlenende functie van 350 m² bvo.

Ook hiervoor geldt dat in het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen zal worden aangetoond dat wordt voorzien in voldoende fietsparkeergelegenheid.

Op grond van de richtlijnen voor scooterparkeren geldt een norm van 0,25 per 100 m² bvo voor de functie kantoor – medewerkers en een norm van 0,6 per 100 m² bvo voor kantoor – bezoekers. Voor een koffie/theehuis of lunchroom is dit 0,5 en voor de beoogde commerciële / dienstverlenende functie wordt uitgegaan van 0,42 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Op grond van deze richtlijn kan geconcludeerd worden dat voor de beoogde ontwikkeling de scooterparkeerbehoefte 295 (292 + 1,5 + 1,5) parkeerplaatsen bedraagt. De norm voor scooterparkeren betreft echter een richtlijn, waardoor sprake is van een advies. In de planvorming zal rekening worden gehouden worden met de van toepassing zijnde normen, maar wordt mogelijk niet het totaal aantal scooterparkeerplaatsen gerealiseerd, omdat het geen harde is. Hierover zal nadere afstemming met de gemeente plaatsvinden.

De ontwikkeling zal voorzien in voldoende parkeergelegenheid (maximaal 1.510 parkeerplaatsen en naar verwachting circa 1.150). In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag voor het aspect bouwen zal de inrichting van de parkeervoorzieningen nader worden uitgewerkt.

Verkeersgeneratie en ontsluiting

In de huidige situatie bevindt zich nabij voorliggende projectlocatie, binnen het ontwikkelgebied Think District, het huidige IBM-kantoor. Dit kantoor omvat in totaal 34.000 m² bvo aan kantoorfunctie. IBM is voornemens om dit kantoorgebouw te verlaten en te huisvesten in het nieuwe kantoorgebouw dat middels voorliggende

rapportage juridisch – planologisch mogelijk gemaakt dient te worden. Het nieuw te realiseren gebouw omvat in totaal 35.000 m² bvo (inclusief 300 m² horeca en 350 m² commerciële / dienstverlenende functies).

De ontwikkeling maakt onderdeel uit van een grotere ontwikkeling. Om te bepalen of de toekomstige invulling van de gehele ontwikkeling voor om aandacht vraagt is door de gemeente Amsterdam een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, zie ook bijlage 11.

In het onderzoek wordt ingegaan op de te verwachten verkeerseffecten als gevolg van de ontwikkeling van Think District, waarbij de focus ligt op de auto-intensiteiten op wegvakken en kruispunten en de gevolgen hiervan voor de verkeersafwikkeling. De verkeerseffecten zijn berekend met het Verkeersmodel Amsterdam versie 4.1. De verkeersaantrekkende werking is in onderstaande tabel weergegeven.

Vervoerwijze	2032 Autonoom	2032 Plan	Verschil
Auto	1.800	5.700	+3.900
Vracht	100	300	+200
Motorvoertuigen (auto + vracht)	1.900	6.000	+4.100
OV	900	3.900	+3.000
Fiets	1.300	6.200	+4.900

Zoals eerder beschreven in voorliggende rapportage wordt de parkeergarage ontsloten via de westzijde van de projectlocatie. Ten aanzien van de ontsluiting van de parkeergarage zijn tussen initiatiefnemer en gemeente verschillende overleggen (ontwerpsessies) geweest met het projectteam. Tijdens deze ontwerpsessies is uiteindelijk besloten om de ontsluiting van de parkeergarage aan de westzijde positioneren. Tijdens deze ontwerpsessies is er zowel naar de parkeergarage intern gekeken als naar de connectie met het openbare gebied. De gemeente heeft aangegeven om de westelijke ontsluiting mogelijk te maken een 'largas rotonde' in het openbare gebied te realiseren. Dit zal de verkeersdoorstroming optimaliseren en de benodigde opstelruimte vanuit de parkeergarage kunnen minimaliseren. Hoe de ontsluiting aan de westzijde precies ingepast gaat worden, zal in de volgende ontwerpfasen verder worden uitgewerkt. Bij de verdere uitwerking zal vooral de aandacht uitgaan naar het bewaken van de kwaliteit van de openbare ruimte en de verkeersafwikkeling ten behoeve van het Think District. Onderstaand figuur betreft een situatieschets van het laatste ontwerp. Opgemerkt wordt dat in het verkeersonderzoek (bijlage 11) de ontsluiting aan de noordzijde beoogd lijkt te zijn. Het verkeersonderzoek beoordeelt de verkeersstromen en eventuele knelpunten op grond van het verkeersmodel. De beoogde ontsluiting van de projectlocatie aan de westzijde is daarmee niet relevant voor het verkeersonderzoek, aangezien dit geen invloed heeft op het verkeersmodel dat naar een groter gebied kijkt. De totale aantallen en daarmee (potentiële) knelpunten verandert niet als gevolg van de westelijke ontsluiting van de parkeergarage. De aantallen blijven verdeelt over twee toegangswegen tot de Think District kavel. Voor het netwerk en daarmee de uitkomsten van het verkeersonderzoek leidt dat niet tot wijzigingen en is dus geen sprake van belemmeringen.

Figuur 18. Situatieschets ontwerp beoogde ontsluiting d.d. juli 2023.



Uit het onderzoek volgt dat in de huidige situatie geen sprake is van knelpunten in het gebied. Enkel de kruisingen Johan Huizingalaan - Ricardo Davidstraat en Henk Sneevlietweg - oprit A10 westzijde zijn een aandachtspunt. Het aandachtspunt Johan Huizingalaan - Ricardo Davidstraat zit op de zijtakken waar de verkeersintensiteiten laag zijn. Een minimale aanpassing in de intensiteit of de groenregeling kan het aandachtspunt al doen verdwijnen. Aandachtspunt Henk Sneevlietweg - oprit A10 doet zich alleen voor tijdens de avondspits en is ook met een kleine aanpassing te verhelpen.

In het onderzoek is toegelicht dat de verkeersgeneratie in 2040 vergelijkbaar is met de verkeersaantrekkende werking in 2032: 15.800 verplaatsingen waarvan 5.300 autoverplaatsingen. Het aantal verplaatsingen in de rest van Schinkelhaven neemt toe ten opzichte van 2032, omdat Schinkelhaven in de eindsituatie volledig is ontwikkeld. Het aandeel auto in de rest van Schinkelhaven neemt af ten opzichte van 2032, omdat het aandeel woningen is toegenomen en als het gevolg van het extra programma is de verkeersdrukte toegenomen waardoor een deel van de automobilisten uitwijkt naar andere vervoerswijzen.

In de situatie van de ontwikkeling van het Think District in 2032 neemt de verkeersintensiteit toe op de Henk Sneevlietweg en het zuidelijke deel van de Johan Huizingalaan. In variant 2040, met volledige ontwikkeling van het Schinkelkwartier veranderen de verkeersstromen ten opzichte van 2032. Op de Henk Sneevlietweg ten westen van de A10 neemt het verkeer af. Deze ontwikkeling staat los van de ontwikkeling van het Think District. De afname komt vanwege de afwaardering van de Henk Sneevlietweg naar een stadsstraat met geregelde kruisingen waardoor de rijtijd toeneemt. Doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in het

Schinkelkwartier kiest derhalve andere routes van/naar de A4 en A10. In hoeverre dit effect daadwerkelijk op gaat treden is afhankelijk van de uiteindelijke inrichting van de verkeersstructuur in het gebied. Hoe meer wordt ingezet op afwaardering van doorgaande routes naar stadsstraten, hoe meer doorgaand verkeer een route gaat zoeken buiten het Schinkelkwartier. De uiteindelijke inrichting van de verkeersstructuur komt in overleg met de gemeente tot stand, zodat niet wordt verwacht dat dit leidt tot andere conclusies.

Door de ontwikkelingen in het Schinkelkwartier neemt de druk op de aansluiting Henk Sneevlietweg - A10 toe. Dit is een locatie die ook in eerdere onderzoeken als mogelijk knelpunt is geïdentificeerd en waarvoor maatregelen worden uitgewerkt die het knelpunt moeten wegnemen. Think District draagt bij aan de toename van verkeersdruk op de kruisingen in het gebied, maar leidt niet tot nieuwe knelpunten, zodat de ontwikkeling van Think District acceptabel is. Derhalve kan ook geconcludeerd worden dat de ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden, niet leidt tot knelpunten en verkeershinder op het omliggende wegennet.

4.12.3 Conclusie

De ontwikkeling zal voorzien in voldoende parkeergelegenheid (maximaal 1.200 parkeerplaatsen en naar verwachting circa 1.150). Daarnaast is de verkeersgeneratie als gevolg van de gehele ontwikkeling Think District berekend en is de verkeersafwikkeling beoordeeld. Hieruit is gebleken dat de aspecten verkeer en parkeren geen belemmering vormen. De eerste ontwikkeling binnen het Think District, te weten het nieuwe multi-tenant kantoor leidt derhalve ook niet tot hinder of nieuwe knelpunten.

4.13 WATER

4.13.1 Algemeen

De landelijk geldende Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteem-benadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen, waaronder waterkeringen, oppervlaktewater- en grondwaterlichamen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik, watergebruikers, de omgeving en de ruimtelijke ordening. Volgens de Waterwet mag een ondergrondse ontwikkeling geen structureel nadelige effecten op de grondwaterstand hebben. Het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) Stelt een watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen (artikel 3.1.6, eerste lid, onder b).

Keur (2019)

De Keur is de waterschapsverordening van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De regels in de Keur beschermen de waterkeringen en watergangen. Voor werkzaamheden rond water of een dijk is een vergunning van het waterschap nodig. Bijvoorbeeld bij de aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, het plaatsen van bouwwerken of het onttrekken van grondwater.

Grondwater

Op 15 februari 2022 is het Omgevingsprogramma riolering 2022 - 2027(OPR) vastgesteld en sinds 25 maart 2022 in werking. Het OPR is een concretisering van de Omgevingsvisie op het gebied van de gemeentelijke taken voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater en heeft als doel om de stad beter te laten omgaan met extreme neerslag. Tot 2021 was de norm om tenminste buien van 60 mm regenwater in een uur zonder schade te kunnen verwerken. Omdat buien steeds extremer worden, is de norm nu verhoogd naar 70 mm in een uur. Voor vitale infrastructuur, zoals het elektriciteitsnetwerk en belangrijke toegangswegen bijvoorbeeld tot een ziekenhuis, wordt een hogere norm voor buien van 90 mm in een uur gehanteerd. Om dit te bereiken moet de openbare ruimte zo worden ingericht dat deze bestand is tegen extreme buien, zowel boven als onder de grond. Hierbij valt te denken aan het aanleggen van verlaagd groen waar water naartoe kan stromen (wadi's).

Naast het verwerken van regenwater, moet bij nieuwbouwprojecten de afstand tussen de straat en het grondwater minimaal 90 cm zijn. Zo ontstaat er ruimte in de ondergrond om water tijdelijk vast te houden, wat een buffer kan vormen in drogere periodes en goed is voor groen.

Het OPR geldt voor alle projecten, dus ook de projecten die voor 25 maart 2022 zijn gestart en nu nog lopen. Elk project dat werkt aan de openbare ruimte moet voldoen aan de 70 mm norm, en de 90 mm voor vitale infrastructuur. Daarom is het belangrijk dat bij elk project bij de start goed gekeken wordt wat de opgave is en of extra waterbergende capaciteit nodig is in het gebied.

De grondwaterzorgplicht vereist dat ontwikkelingen in het plangebied zowel tijdens uitvoering als in de eindsituatie geen verslechtering van de grondwatersituatie mogen veroorzaken, ook niet voor naastgelegen gebieden.

Teneinde ongewenste ruimtelijke effecten en daarmee schade als gevolg van aanleg van kelders te voorkomen, is door de gemeente Amsterdam het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam (hierna: Afwegingskader) opgesteld. In dit afwegingskader zijn de volgende onderdelen opgenomen:

1. Gebiedsanalyse waarin wordt aangegeven welke maatregelen per buurt nodig zijn.
2. Technische eisen aan de aanleg van een kelder om de stroom van het grondwater in stand te houden.
3. Een analyse van het beschikbare instrumentarium voor de vastlegging van de gewenste maatregelen, met daarbij voorstellen hoe het 'technische deel' juridisch zal worden geïmplementeerd.
4. De wijze waarop de aangelegde voorzieningen om te komen tot grondwaterneutraliteit kunnen worden geborgd ook nadat het eigendom van een pand is overgegaan op een andere eigenaar.

Van een grondwaterneutrale kelder is volgens het Afwegingskader sprake als door de aanleg van die kelder de stand en stroming van het grondwater niet of nauwelijks verandert, waar mogelijk zal verbeteren, en waarbij er geen negatieve grondwatereffecten optreden. De regels zoals genoemd in het afwegingskader worden vastgelegd in een paraplubestemmingsplan. Het paraplubestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders" is in oktober 2021 vastgesteld. In een van de volgende paragrafen wordt hier nader op ingegaan.

Waterkwaliteit

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De voornaamste doelstelling van het KRW is internationaal en stroomgebiedsgericht het beschermen en verbeteren van aquatische ecosystemen (grond- en oppervlaktewater). De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de waterbeheerplannen (2016-2021) van de waterschappen.

Hemelwater

Amsterdam Rainproof heeft als lange termijn perspectief de stad in 2050 regenbestendig te laten zijn. In het Programmaplan Amsterdam Rainproof is hiervoor een aanpak uitgewerkt. Het hoofddoel van Amsterdam Rainproof is om de stad Amsterdam regenbestendiger te maken. Het perspectief is dat de stad zodanig is ingericht dat enerzijds hemelwater nuttig wordt gebruikt voor een aantrekkelijke en leefbare stad en anderzijds schade, wateroverlast of negatieve invloeden op de volksgezondheid door (zeer) hevige regen wordt tegengaan of beperkt. Het gaat daarbij zowel om de regenbestendige inrichting van de publieke als de private ruimte(n), die vooral tot stand is gekomen door het toepassen van kleinschalige, fijnmazige oplossingen. Voor nieuw- of her- te ontwikkelen kavels de Hemelwaterverordening van de gemeente Amsterdam (zoals op 26 april 2021 is vastgesteld) dat zij waterneutraal moeten bouwen. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren.

Bouwen van kelders

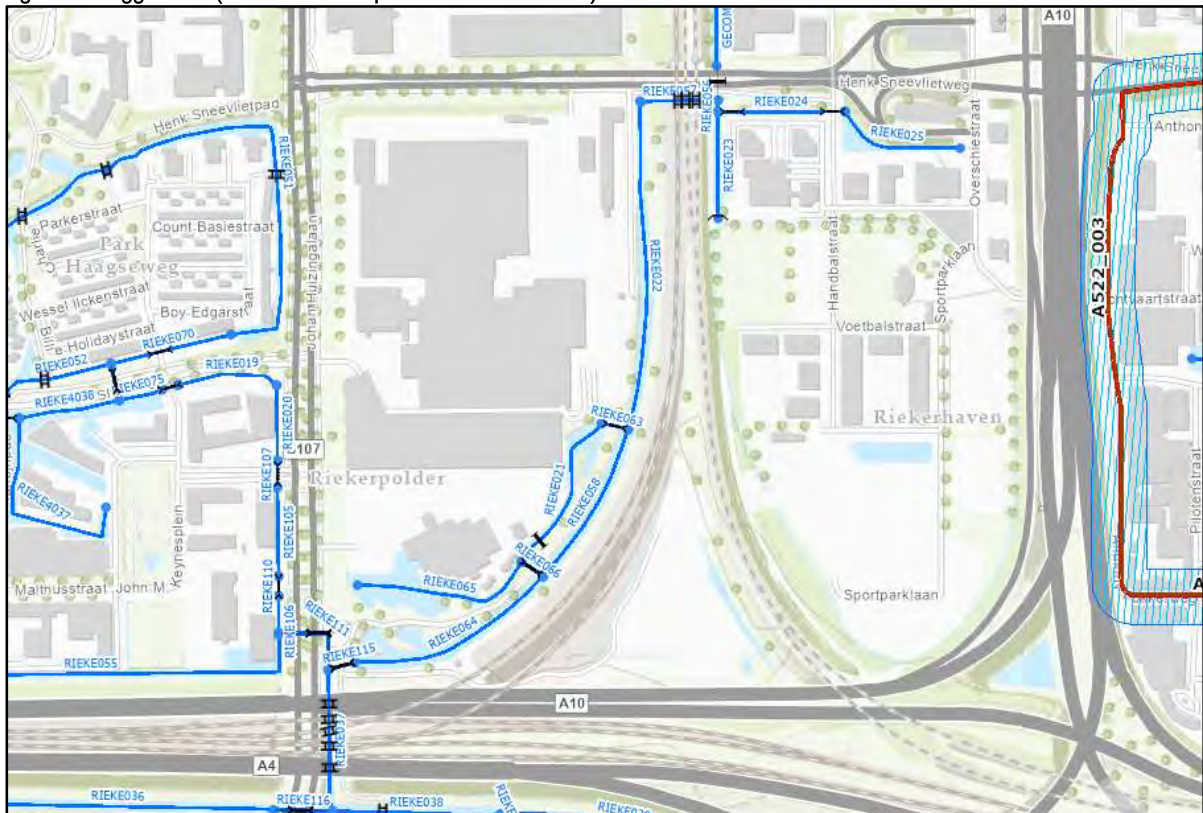
Amsterdam wil de negatieve gevolgen van de aanleg van kelders voorkomen. Uit onderzoek van Waternet en het Ingenieursbureau van Amsterdam bleek dat in grote delen van de stad de effecten van (met name cumulatieve) kelderbouw negatief zijn. Door de barrièrewerking van meerdere kelders naast elkaar wordt de stand en stroom van het grondwater beïnvloed. Dit leidt tot onder- en overlast van het grondwater. Dit heeft negatieve gevolgen in de openbare ruimte en op particuliere percelen. Hiervoor is door de gemeenteraad in januari 2021 het 'Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders' vastgesteld. Het Afwegingskader ziet primair op kelders kleiner dan 300 m² en tot maximaal 4 meter diep; daarvoor voorziet het beleidskader in mogelijke standaardmaatregelen waarmee de grondwaterneutraliteit kan worden aangetoond. Een zodanig kleine kelder heeft op zichzelf beschouwd beperkte grondwatereffecten, meerdere van dergelijke kleine kelders leiden echter tot cumulatieve grondwatereffecten die mogelijk wel negatieve gevolgen voor het grondwater hebben.

Voor grotere kelders (denk aan parkeerkelders of grote opslagkelders onder bedrijfsgebouwen) moet de grondwaterneutraliteit worden aangetoond door middel van een geohydrologisch rapport; het gaat hierbij om maatwerk. De gemeenteraad heeft op 7 oktober 2021 een bestemmingsplan vastgesteld voor de gehele stad als vertaling van het afwegingskader. Zowel grote als kleine kelders worden in het parapluplan worden mogelijk gemaakt op voorwaarde dat zij grondwaterneutraal kunnen worden gebouwd. In de 'rode gebieden', waar het risico op permanente kwel te groot is, worden kelders echter geheel verboden.

4.13.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is gelegen in het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de waterbeheertaken uit namens AGV. De uitvoerende taak ligt bij Waternet. Onderstaand figuur betreft een uitsnede van de leggerkaart van het waterschap.

Figuur 19. Leggerkaart (bron: Waterschap Amstel Gooi en Vecht).



Op grond van de legger kan geconcludeerd worden dat binnen de projectlocatie meerdere primaire waterlopen gelegen zijn alsook meerdere duikers.

Waterkwaliteit

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en de waterbodem tegen te gaan, zullen de richtlijnen van Waternet/AGV worden gevolgd, waarin onder andere het gebruik van uitlogende materialen (PAK, lood, zink en koper) voorkomen dient te worden. Zo heeft de ontwikkeling geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse.

Waterkwantiteit

Binnen Think District is in de huidige situatie oppervlaktewater aanwezig. In totaal gaat het om 18.971 m². Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling zal een deel worden gedempt. Hiervoor zal een watervergunning worden aangevraagd en hierover vindt reeds overleg plaats met Waternet. In de toekomstige situatie zal in ieder geval het te compenseren wateroppervlak binnen het projectgebied terug worden gebracht, zie ook onderstaande figuren is een en ander nader is toegelicht. Opgemerkt wordt dat de definitieve invulling van het groen en water in overleg met gemeente en het waterschap zal worden afgestemd. Deze afstemming vindt plaats in het kader van de watervergunning en vormt geen belemmering voor de planologische procedure. Te allen tijde zal er namelijk voor worden zorggedragen dat binnen Think District wordt voorzien in de benodigde watercompensatie. De watervergunning voor het dempen van het oppervlaktewater ten behoeve van blok 1 is d.d. 12 december 2023 verleend, zodat hiervoor reeds toestemming is verkregen.

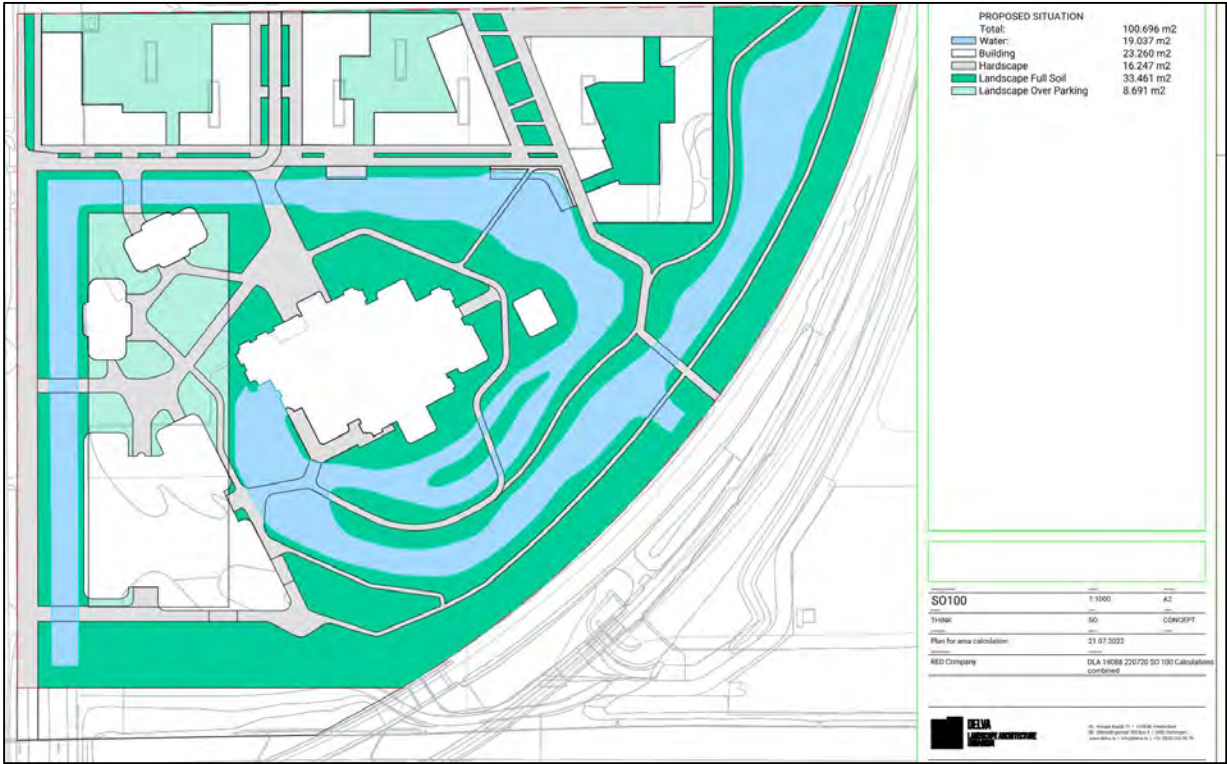
Figuur 20. Huidige en toekomstige situatie wateroppervlak (bron: Delva, 21 juli 2022)

Huidige situatie										
Landschap			Verharding			Bebouwing		Water		
groen	36574	m2	verhard	22138	m2	gebouwen	23013	m2	water	18971 m2
SUBTOTAL	36574	m2		22138	m2		23013	m2		18971 m2
Totaal Think District	100696	m2								
Toekomstige situatie										
Landschap			Verharding			Bebouwing		Water		
Volledig onverhard										
groen + gebouw 5	33461	m2	verhard	16247	m2	gebouwen	23260	m2	water	19037 m2
Groen op parkeergarage										
gebouwen 1-4	8691	m2								
Sub totaal	42152	m2		16247	m2		23260	m2		19037 m2
Totaal Think District	100696	m2								

Figuur 21.Huidige situatie water, groen en bebouwing (bron: Delva, 21 juli 2022)



Figuur 22.Toekomstige situatie water, groen en bebouwing (bron: Delva, 21 juli 2022)



De kans op extreme buien zal de komende jaren verder toenemen. De gemeente had de ambitie dat de stad in 2050 een bui van 60 mm in 1 uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. De

ambitie van de gemeente is inmiddels verhoogd. Het is de ambitie dat er geen schade ontstaat bij een bui van 70 mm in 1 uur en een nog functionerende vitale infrastructuur bij een bui van 90 mm in 1 uur. Binnen het ontwerp worden diverse maatregelen getroffen om de waterhuishouding te borgen. Dit vormt onderdeel van de nadere planuitwerking en vormt geen belemmering voor de planologische procedure.

Daarnaast geldt voor nieuw- of her- te ontwikkelen kavels de Hemelwaterverordening van de gemeente Amsterdam (zoals op 26 april 2021 is vastgesteld) dat zij waterneutraal moeten bouwen.

Beschermde gebieden

De projectlocatie is niet gelegen binnen een beschermingszone van een waterkering.

Riolering

Ten behoeve van het plan wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd, waarbij het hemelwater wordt afgekoppeld van de riolering.

Kelders/parkeergarage

Ten behoeve van de realisatie van de parkeergarage is een nader onderzoek uitgevoerd naar grondwaterneutraliteit (zie bijlage 8). In dit onderzoek is beschreven dat voldaan wordt aan de regels die in het parapluplan 'Grondwaterneutrale Kelders' zijn opgenomen, en maatregelen in het kader van grondwaterneutraal bouwen niet noodzakelijk worden geacht. Het rapport gaat uit van een herinrichting van het gebied en het verleggen van de watergangen, als gevolg waarvan maatregelen bij de parkeerkelder niet noodzakelijk zijn. Het betreffende rapport is goedgekeurd door Waternet. Derhalve kan geconcludeerd worden dat dit aspect geen belemmering vormt op voor de beoogde ontwikkeling. In het kader van de watervergunning en omgevingsvergunning voor het aspect bouwen zal hierover nadere afstemming met Waternet plaatsvinden.

4.13.3 Conclusie

Gezien het overleg dat reeds plaatsvindt met waternet wat betreft het aspect water, is er geen aanleiding om aan te nemen dat deze watervergunning niet verleend wordt. In het kader van de ruimtelijke procedure vormt dit aspect derhalve geen belemmering. Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.14 WINDHINDER

4.14.1 Algemeen

De NEN 8100 norm 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' geeft richtlijnen voor de realisatie van gebieden met een goed windklimaat. Tevens mag zich in dergelijke gebieden volgens deze norm slechts een beperkt risico op windgevaar voordoen. De norm stelt dat de overschrijdingskans van de drempelsnelheid van de wind (5,0 m/s) bepaalt in welke kwaliteitsklasse het lokale windklimaat valt. De combinatie van de kwaliteitsklasse en de activiteiten die rond het gebouw plaatsvinden, levert een bepaalde waardering van dit windklimaat op. Voor gebouwen hoger dan dertig meter dient een windonderzoek uitgevoerd te worden.

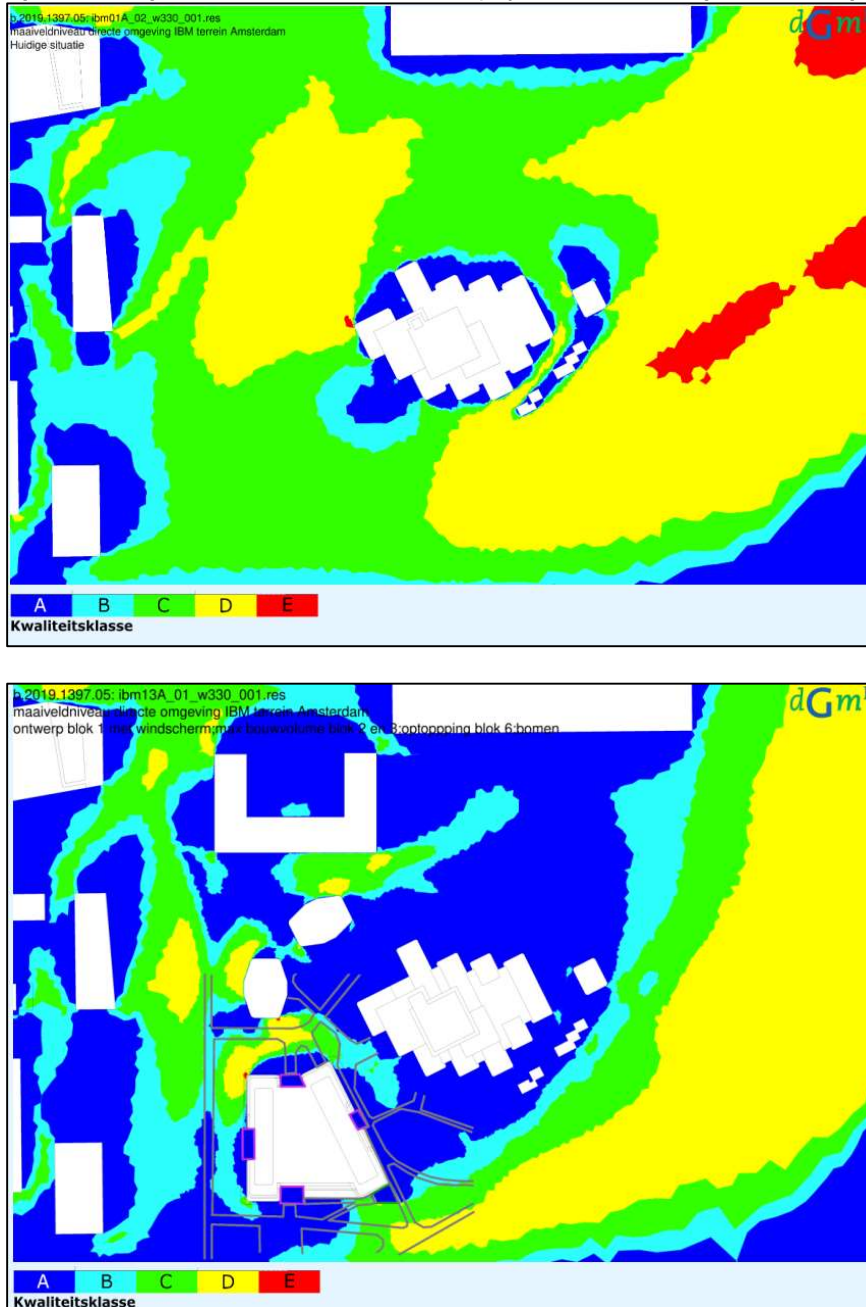
4.14.2 Relatie tot ontwikkeling

In de hoogbouwvisie van Amsterdam is beschreven dat bij hoogbouw vanaf 30 meter tijdig in het ontwerpproces een windstudie dient te worden uitgevoerd, zodat er nog tijd is om het gebouw aan te passen voor het windklimaat. Het uitvoeren van een windstudie is wenselijk vanaf een hoogte van 22,5 meter. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is door DGMR een windonderzoek uitgevoerd (zie ook bijlage 3).

In het windhinderonderzoek is aandacht besteed aan de aspecten windhinder en windgevaar. Uit het windhinderonderzoek volgt dat geen windgevaar is te verwachten voor het maximaal bouwvolume van de te

realiseren kantoorgebouwen (het bestaande IBM-kantoor blijft namelijk behouden en daarmee is sprake van twee gebouwen). Voor wat betreft windhinder is een overzicht van de kwaliteitsklassen in figuur 23 weergegeven.

Figuur 23. Weergave kwaliteitsklassen wind rondom projectlocatie in de huidige en toekomstige situatie¹.



¹ Voor de toekomstige situatie is rekening gehouden met de maximale bouwvolumes voor blok 2 en 3 omdat hiervoor reeds een planologische procedure is gestart. Aangezien de blokken 1, 2, 3 in een korte tijdspanne van elkaar gerealiseerd worden is hier in het onderzoek rekening mee gehouden. Zekerheidshalve is ook rekening gehouden met de optopping van blok 6, omdat met deze optopping voor blok 6 rekening wordt gehouden met de worst case situatie voor dit blok.

In de huidige situatie is het windklimaat direct nabij het huidige kantoorgebouw grotendeels goed. Verder van het gebouw nemen de windsnelheden toe aangezien het gebied grotendeels onbeschut is. Hierdoor laat de simulatie windsnelheden zien die leiden tot een groot gebied met klasse C en D richting het noordoosten van het projectgebied. Nabij de westelijke hoek van het gebouw en richting het noordoosten (nabij het spoortraject) kan klasse E voorkomen. Er is geen windgevaar. Uit figuur 23 volgt dat door de toekomstige bouwvolumes het gebied meer beschut en de windsnelheid in een groot gebied afneemt. Om ter plaatse van het beoogde terras een goed windklimaat te realiseren is rekening gehouden met het realiseren van een scherm van 2 meter hoog om de mensen te beschutten tegen de wind uit zuidwestelijke richting. Ter plaatse van de doorloopgebieden is sprake van een matig tot goed windklimaat. Daarnaast is geen sprake van windgevaar. Alleen aan de noordwestelijke hoek van blok 1 is een kleine locatie met een “beperkt risico”. Aldaar is geen sprake van een verblijfsgebied, zodat dit geen knelpunten oplevert voor de beoogde ontwikkeling. De maatregelen zijn voorzien op de eigen kavel en worden meegenomen tijdens het ontwerpproces, zodat geborgd wordt dat hier invulling aan wordt gegeven.

4.14.3 Conclusie

Op grond van het verrichtte windonderzoek kan geconcludeerd worden dat er geen windgevaar te verwachten is. Het aspect windhinder vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.15 KABELS EN LEIDINGEN

Voor sommige kabels en leidingen is het belangrijk deze op te nemen in het bestemmingsplan. Het gaat dan niet om de algemene nutsleidingen, maar om de leidingen waarbij bijvoorbeeld een veiligheidszone geldt of leidingen die een risico zijn als ze bij werkzaamheden geraakt worden. Bepaalde leidingen moeten vanuit regelgeving of rijksbeleid in een bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is het geval bij bovengrondse hoogspanningslijnen en buisleidingen. Bij andere leidingen bepaald bevoegd gezag of dit wenselijk is, dit is bijvoorbeeld steeds vaker het geval bij ondergrondse hoogspanningsverbindingen. Dergelijke leidingen kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik van de omgeving. De (planologische relevante) leidingen dienen als zodanig te worden bestemd en daarbij dient de afstand die moet worden vrijgehouden van bebouwing ter bescherming van de leiding, te worden aangeduid. Dit betreft de zogeheten beschermingszone.

Naast planologisch relevante leidingen kunnen kabels en leidingen aanwezig zijn die planologisch niet relevant zijn, maar waar met de beheerder van de kabels en leidingen afstemming dient plaats te vinden over het beschermen dan wel verleggen van in en nabij een ontwikkellocatie gelegen kabels en leidingen.

Buisleidingen

Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van belang. Binnen het toepassingsbereik van het Bevb vallen:

- buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer;
- buisleidingen voor brandbare stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer;
- buisleidingen voor vergiftige stoffen;
- buisleidingen voor specifieke stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.

Voor de realisatie van een buisleiding of een kwetsbaar object dient voldaan te worden aan de grenswaarde voor het PR, terwijl het GR verantwoord moet worden.

Bovengrondse hoogspanningslijnen en ondergrondse hoogspanningsverbindingen

Bij transport van stroom door een hoogspanningsverbinding ontstaat een magneetveld. De sterkte ervan hangt vooral af van de hoeveelheid stroom die wordt vervoerd en van de afstand tot de verbinding. Over de mogelijk nadelige gevolgen van deze velden voor de gezondheid bestaat onduidelijkheid. Onduidelijk zijn vooral de langetermijneffecten van blootstelling aan de veldsterkte die optreedt in woningen die zich in de buurt van het hoogspanningsnet bevinden.

4.15.1 Relatie tot ontwikkeling

Ten zuiden van de projectlocatie is een ondergrondse 50 kV kabel gelegen zoals op onderstaand figuur weergegeven. Deze ondergrondsekabel vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. In paragraaf 4.7 is nader ingegaan op de buisleiding A-807 ten zuiden van de projectlocatie. Overige planologisch relevante leidingen zijn niet aanwezig en worden dan ook niet nader beschouwd.

Figuur 24. Uitsnede HoogspanningsNet Netkaart.



Tijdens de bouw moet het HDK operationeel blijven, de huidige locaties van de kabel en leidingtracés liggen echter in de weg voor de bouwkuip. Hiertoe is een verlegplan opgesteld om de aanwezige kabels en leidingen te verplaatsen, waaronder ook de transportleiding riool. De kabels en leidingen worden verlegd naar nieuwe (tijdelijke) tracés, deze tracés zijn afgestemd met alle K&LE en geaccordeerd. Ter illustratie is in bijlage 15 een overzicht opgenomen van alle kabels en leidingen inclusief de thans beoogde tracés.

4.15.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect kabels en leidingen geen belemmering vormt voor de nieuwe kantoorontwikkeling.

4.16 TRILLINGSHINDER

4.16.1 Algemeen

Bij het aspect trillingen gaat het in de afweging meestal om bescherming tegen trillingshinder door personen. Er kan ook sprake zijn van verstoring van activiteiten door trillingen (bijvoorbeeld laboratoria of computercentra). Trillingen ontstaan doordat een bron (bijvoorbeeld een machine), eventueel via een gebouw, een kracht uitoefent op de bodem. Net als bij geluid kunnen trillingen in relatie met trillingshinder beschreven worden in het volgende model: Bron -> overdracht -> ontvanger.

Anders dan bij geluid vindt de overdracht niet plaats via de lucht (gasvormig medium), maar via vaste materie (bodem, vloeren, wanden en dergelijke). Weg- of railverkeer en industriële activiteiten kunnen trillingen in de bodem veroorzaken. De trilling verspreidt zich verder via de bodem. Hoewel de sterkte afneemt naarmate de afstand tot de bron groter wordt, kan de trilling ergens anders hinder of zelfs schade opleveren.

4.16.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de ontwikkeling van Think District is door DGMR een trillingshinderonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 10), omdat de locatie dichtbij de spoorlijn Duivendrecht/Schiphol – Amsterdam Sloterdijk ligt. Het nieuwe multi-tenant kantoor bevindt zich deels binnen 100 meter afstand van het spoor. Vanwege deze bebouwing (alsmede ten behoeve van de overige beoogde bebouwing) zijn trillingsmetingen uitgevoerd. Daaruit volgt dat ter plaatse van de projectlocatie nauwelijks sprake is van trillingen afkomstig van omliggende spoorwegen. Het plan voldoet aan de onderste streefwaarden A1 uit de SBR-B-richtlijn. Als gevolg zijn ter plaatse van de beoogde nieuwbouw geen voelbare trillingen te verwachten en vraagt dit aspect niet om nadere aandacht.

Opgemerkt wordt dat in de nabije omgeving van de projectlocatie mogelijk een onderstation van ProRail aanwezig is. Het onderstation blijkt echter op een afstand van 300 meter te zijn gelegen. Op basis van door Peutz uitgevoerde prognoseberekeringen wordt geconcludeerd dat bij het onderstation trillingniveaus te verwachten zijn die ruimschoots lager zijn dan trillingeis behorende bij de aldaar aanwezige apparatuur. Het onderstation zal dan ook geen hinder ondervinden van de beoogde werkzaamheden.

4.16.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect trillingen geen belemmering vormt voor de nieuwe kantoorontwikkeling.

4.17 (VORMVRIJE) M.E.R-BEOORDELING

4.17.1 Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

In bijlage D worden in kolom 2 drempelwaarden gegeven. Indien een ontwikkeling boven de drempelwaarden uitkomt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Op het moment dat een ontwikkeling genoemd staat in bijlage D, maar onder de drempelwaarden valt, dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling vindt plaats middels de zogeheten 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Sinds 16 mei 2017 dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen teneinde vast te stellen of voor een ruimtelijke ontwikkeling kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hiertoe dient een aanmeldnotitie te worden opgesteld door de initiatiefnemer. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU.

4.17.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van het nieuwe IBM-kantoor en omvat in totaal 35.000 m² bvo met bijbehorende parkeergarage. De ontwikkeling is onderdeel van het stedelijk ontwikkelingsproject Schinkelkwartier, waarvoor een Omgevingseffectrapport (OER) is opgesteld. Als bijlage 12 van voorliggende rapportage is de notitie opgenomen op welke wijze de uitkomsten van het Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier doorwerken in het ruimtelijke besluit voor het multi-tenant kantoor. In dat kader zijn de potentiële omgevingseffecten van de ontwikkeling beoordeeld aan de hand van de beoordelingscriteria zoals opgenomen in het OER. Daarnaast is onderbouwd op welke wijze de spelregels uit het spelregelkader OER Schinkelkwartier zijn toegepast en op welke wijze in het ruimtelijk besluit is geborgd dat potentiële omgevingseffecten worden voorkomen of beperkt.

5 BESCHRIJVING UITVOERBAARHEID

5.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het project wordt door initiatiefnemer uitgevoerd. De kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twijfelen.

Ten behoeve van de herontwikkeling aan de Johan Huizingalaan is een overeenkomst gesloten tussen Gemeente Amsterdam en REDC AMS b.v.. Hierin is overeengekomen dat op het moment er sprake is van planschade, voortvloeiend uit voorliggende planologische mutatie, deze schade in zijn geheel ten laste komt aan initiatiefnemer. Er is geen verplichting om een exploitatieplan vast te stellen omdat het verhaal van de kosten die verband houden met het in procedure brengen van onderhavige aanvraag omgevingsvergunning via de uitgifte in erfpacht anderszins verzekerd is.

5.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.2.1 Participatie

Voor het gehele Schinkelkwartier is een Projectnota Schinkelkwartier vastgesteld. Iedereen is in 2021 de gelegenheid gesteld om hierop te reageren. De ontwikkeling maakt onderdeel uit van het Schinkelkwartier. Aangezien de plannen steeds concreter worden is bij de verdere uitwerking wederom aandacht besteed aan participatie. Zo heeft bijvoorbeeld in het kader van de ontwikkeling van B@home participatie plaatsgevonden waarbij is verwezen naar de ontwikkeling van het Think District. Daarnaast is door de initiatiefnemer op 17 oktober een participatiebijeenkomst georganiseerd om de omwonenden te informeren over de plannen voor Think District. Deze bijeenkomst was in samenwerking met de gemeente georganiseerd. De informatiemarkt vond plaats bij B. Amsterdam aan de Johan Huizingalaan tussen 17:00 en 20:00. De gemeente en ontwikkelaars (COD/Timeless en RED company) gaven bij verschillende kraampjes per thema en kavelontwikkeling informatie en beantwoorden vragen.

Deze avond is gebruikt om het gesprek aan te gaan met bewoners en andere belanghebbende uit de buurt. De avond was tweezijdig, zo kon de ontwikkelaar toelichting geven op het project, maar is er ook waardevolle informatie opgehaald die effect kan gaan hebben op de verdere programmering van het Think District. Bewoners gaven aan dat zij behoefte hebben aan een levendige programmering van de commerciële ruimtes. Daarnaast werd vaak het aspect groen benoemd, iets wat al ruimschoots in het plan zit, maar waarvan het belangrijk was dat deze bevestiging is opgehaald.

Naast de door de gemeente georganiseerde informatiemarkt is er door RED Company ook zelf tijd geïnvesteerd in het participatietraject. Een voorbeeld hiervan is een rondgang in het huidige IBM-kantoor met de bewonersvereniging Parkhaagseweg. Tijdens dit moment zijn de bewoners van het gebouw aan de Parkhaagseweg meegenomen door de aanstaande ontwikkeling Think District. Dit was tevens weer een belangrijk contact moment waar vragen beantwoord zijn.

De belangrijkste thema's die naar voren zijn gekomen in het participatietraject zijn: programmering en groen. Er blijkt behoefte te zijn aan groen. Tijdens de participatieavond is met name gesproken over de binnentuin, omdat de binnentuin onderdeel uitmaakt van de ontwikkeling. Het openbaar gebied wordt door de gemeente

ontwerpen en aangelegd. Daarnaast blijkt dat het beoogde programma aansluit bij de wensen van omwonenden.

5.2.2 Planologische procedure

Voor deze ontwikkeling wordt de uitgebreide planologische procedure doorlopen. Het was het in eerste instantie voor een ieder mogelijk door middel van een inspraakreactie of zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage heeft gelegen. Gedurende de ter inzage legging heeft ProRail een zienswijze ingediend. Daarin is verzocht om onderzoek te doen naar optredende trillingen ten gevolge van bouwwerkzaamheden om te voorkomen dat er storingen op kunnen treden bij het nabijgelegen onderstation. Het onderstation blijkt echter op een afstand van 300 meter te zijn gelegen. Op basis van door Peutz uitgevoerde prognoseberekeningen wordt geconcludeerd dat bij het onderstation trillingniveaus te verwachten zijn die ruimschoots lager zijn dan trillingeis behorende bij de aldaar aanwezige apparatuur. Het onderstation zal dan ook geen hinder ondervinden van de beoogde werkzaamheden. Na het definitieve besluit staat de gang naar de rechtbank en daarna de Raad van State open. Met bovenstaande procedures wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

6 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

De initiatiefnemer heeft als doel om het totale gebied dat bekend staat als “Think District” uiteindelijk te transformeren tot woon-werkgebied in combinatie met hoogwaardige voorzieningen, waardoor verschillende functies in hoge dichtheid samenkomen. Binnen het ontwikkelgebied zijn in totaal zes kavels te onderscheiden. Vooruitlopend op de gehele herontwikkeling is het wenselijk het nieuwe IBM-kantoor met bijbehorende parkeervoorzieningen te realiseren. Voorliggende rapportage heeft dan ook alleen betrekking op het nieuw te realiseren kantoorgebouw en betreft in totaal afgerond 35.000 m² BVO (inclusief 300 m² bvo horeca en 350 m² bvo commerciële / dienstverlenende functies).

De bijbehorende parkeervoorziening wordt ook gerealiseerd ten behoeve van de beoogde bebouwing in blok 2. Het projectgebied van voorliggende onderbouwing omvat daarom ook de gronden ter plaatse van blok 2, maar heeft dus geen betrekking op de bovengrondse bebouwing die daar wordt voorzien.

Voor deze ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt aan de hand van een omgevingsvergunning doorlopen. Middels voorliggende rapportage is het project gemotiveerd aan relevante beleidskaders en omgevingsaspecten.

Tevens is de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan de diverse omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor voorgenomen ontwikkeling. De ruimtelijke en functionele inpasbaarheid is daarmee gewaarborgd.