



Ruimtelijke onderbouwing Zuidas-Verdi Kavel 1 Noordzijde IJsbaanpad 2 Amsterdam



Datum: 21 maart 2024

Opgesteld door:

ROMstad

Advies Ruimtelijke Ordening en Milieu

Spaarndamseweg 120 A14

2021 KA Haarlem

T: [REDACTED]

E: [REDACTED]@romstad.nl

W: www.romstad.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
1.1. Aanleiding en doelstelling	2
1.2. Ligging van het project	2
1.3. Leeswijzer	3
2. Ruimtelijk kader	5
2.1. Ruimtelijk functionele aspecten	5
2.2. Stedenbouwkundige uitgangspunten	5
2.2.1. Noordzijde IJsbaanpad	5
2.2.2. Kavel 1: stedenbouwkundige opzet en programma	5
2.2.3. Omliggende ruimte	6
2.2.4. Parkeren	7
3. Het project	9
3.1. Huidige situatie	9
3.2. Nieuwe situatie	10
3.2.1. Programma	11
3.2.2. Stedenbouw	11
4. Planologisch kader	14
4.1. Geldend bestemmingsplannen	14
4.1.1. Bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o. (2015)	14
4.1.2. Bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders" (2021)	17
4.1.3. Paraplubestemmingsplan Darkstores (2023)	17
4.1.4. Zuidas-Verdi Noordzone IJsbaanpad (ontwerp)	18
4.1.5. Paraplubestemmingsplan Datacenters (ontwerp)	18
4.2. Afwijkingen van het geldende bestemmingsplan	18
5. Beleidskader	19
5.1. Rijksbeleid	19
5.2. Provinciaal beleid	19
5.2.1. Omgevingsvisie NH2050 (2018)	19
5.2.2. Omgevingsverordening NH 2020	20
5.2.3. Omgevingsverordening NH 2022	20
5.3. Regionaal beleid	21
5.4. Gemeentelijk beleid	23
5.4.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050	23
5.4.2. Principenota Verdi	24
5.4.3. Investeringsnota deelplan 1 Verdi	24
5.4.4. Kantoorbeleid	26
5.4.5. Nota Parkeernormen Auto	28
5.4.6. Nota parkeren fiets en scooter	29
5.4.7. Hemelwaterverordening	29
5.4.8. Mobiliteitsplan	30
6. Omgevingsaspecten	31
6.1. Verkeer	31
6.1.1. Verkeersonderzoek Goudappel Coffeng (2023)	31
6.2. Parkeren	31

6.2.1.	Parkeren auto's	31
6.2.2.	Parkeren fietsen en scooters	31
6.3.	Geluid.....	32
6.4.	Luchtkwaliteit.....	32
6.5.	Externe veiligheid	34
6.6.	Bedrijven- en milieuzonering	35
6.7.	Bodem.....	35
6.8.	Water.....	37
6.9.	Klimaatadaptatie.....	39
6.10.	Natuur en landschap	40
6.10.1.	Inleiding.....	40
6.10.2.	Toetsingskader.....	40
6.10.3.	Ecologisch onderzoek (quick scan)	41
6.10.4.	Soortgericht onderzoek (vleermuizen)	41
6.10.5.	Onderzoek stikstofdepositie.....	42
6.11.	Hoogbouwaspecten.....	42
6.11.1.	Bezonning	42
6.11.2.	Windhinder	44
6.11.3.	Luchthavenindelingbesluit	46
6.12.	Cultuurhistorie en archeologie	48
6.12.1.	Algemeen	48
6.12.2.	Archeologie	48
6.12.3.	Cultuurhistorie	49
6.13.	Duurzaamheid	49
6.14.	Milieueffectrapportage	50
7.	Uitvoerbaarheid.....	51
7.1.	Economische uitvoerbaarheid	51
7.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid (participatie)	51
8.	Samenvatting en motivering	53

Bijlagen:

1. Quick scan ecologie IJsbaanpad 2, Els & [REDACTED], 8 februari 2023
2. Onderzoek stikstofdepositie planontwikkeling Verdi Kavel 1 in Amsterdam, Antea Group, 21 december 2023
3. Bezonningsstudie Noordzone IJsbaanpad, deelplan 1 Verdi, gemeente Amsterdam, juli 2023
4. Windhinderonderzoek DGMR, 1 juli 2020
5. Toetsing windonderzoek Olympisch stadion Kavel 1 bebouwd, Van Rossum Raadgevende Ingenieurs, 26 januari 2023
6. Kwalitatieve onderbouwing Verdi Amsterdam Verkeersonderzoek kavel 1, deelgebied 1, Goudappel Coffeng, 2 juni 2023
7. Geohydrologisch onderzoek, advies grondwaterneutraal bouwen IJsbaanpad 2 Amsterdam, CRUX Engineering BV, 17 januari 2024
8. Schetsontwerp (SO) kavel 1, d.d. 11 juli 2023
9. Soortgericht ecologisch onderzoek, De Slijpkruik Ecologie B.V., 23 november 2023

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doelstelling

Voor de ontwikkeling van de ZuidAs deelproject Verdi zijn door de gemeente Amsterdam beleidskaders opgesteld in de vorm van een principenota (2017), een investeringsnota (2019) en een ruimtelijk toetsingskader (2021). In deze kaders wordt voor dit deel van de ZuidAs uitgegaan van verdichting van functies waar dat mogelijk en inpasbaar is.

Overeenkomstig het toetsingskader wordt voor de noordzone van het IJsbaanpad ook gestreefd naar verdichting waarbij voor het IJsbaanpad 2 (hierna: kavel 1), waar voorliggende ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft, uitgegaan van behoud van de kantoorfunctie waarbij de bestaande bebouwing plaats maakt voor nieuwbouw met een groter metrage en een ondergrondse parkeergarage.

Voor kavel 1 is een schetsontwerp (SO, d.d. 11 juli 2023) opgesteld binnen de kaders van het toetsingskader. Het schetsontwerp gaat uit van het slopen van de bestaande kantoorbebouwing en de bestaande halfverdiepte parkeergarage en de bouw van een nieuw, groter en duurzaam kantoorgebouw met een volledig verdiepte parkeergarage. Het beoogde schetsplan past niet binnen de kaders van de geldende bestemmingsplannen. Van het bestemmingsplan kan worden afgeweken door middel van een omgevingsvergunning voor de activiteit "handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening". In dat kader is een 'goede ruimtelijke onderbouwing' vereist, waar voorliggend document in voorziet.

1.2. Ligging van het project

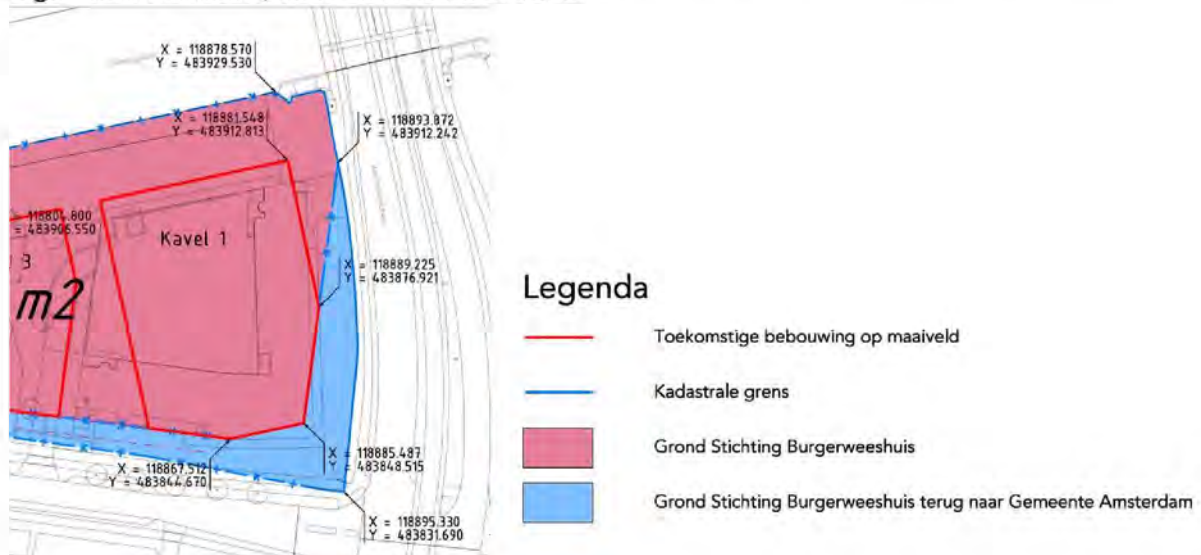
Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. De ontwikkelingen vinden plaats binnen het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing. Het plangebied maakt onderdeel uit van het deelplan 1 dat ligt tussen de Stadiongracht in het noorden, de Amstelveenseweg in het oosten, de A10-zuid in het zuiden en het Burgerweeshuispad in het westen. Zie onderstaande afbeelding.



Het plangebied betreft kavel 1 van het deelgebied 1 dat ligt op de hoek van de Amstelveenseweg en het IJsbaanpad. Zie onderstaande afbeelding.



De grond van kavel 1 is in de huidige situatie eigendom van de Stichting. De Stichting is als eigenaar tevens initiatiefnemer en aanvrager van de omgevingsvergunning. De grond wordt voor een deel overgedragen aan de gemeente Amsterdam. Zie onderstaande eigendommenkaart, voor de nieuwe situatie.



1.3. Leeswijzer

In deze ruimtelijke onderbouwing is voor wat betreft de indeling van hoofdstukken zoveel mogelijk aangesloten bij de standaard indeling van toelichtingen van bestemmingsplannen binnen Amsterdam. In hoofdstuk 2 is het ruimtelijk kader beschreven waarbij vooral uitgebreid wordt ingegaan op het "Toetsingskader Noordzone IJsbaanpad" (2021) dat een belangrijk kader voor het opgestelde schetsontwerp vormt.

In hoofdstuk 3 is het project beschreven waarbij een beschrijving van de huidige situatie en de beoogde situatie is opgenomen. Voor de nieuwe situatie wordt uitgegaan van hetgeen in het schetsontwerp (SO, d.d. 11 juli 2023) is opgenomen.

In hoofdstuk 4 zijn de geldende bestemmingsplannen beschreven en is opgesomd op welke punten het project afwijkt van deze kaders.

In hoofdstuk 5 is ingegaan op de verschillende relevante beleidskaders van het Rijk, de provincie Noord-Holland, de regio en de gemeente Amsterdam.

In hoofdstuk 6 is ingegaan op de verschillende omgevingsaspecten, zowel op het gebied van verkeer, parkeren, milieutechnische aspecten en hoogbouwaspecten.

In hoofdstuk 7 is ingegaan op de financiële uitvoerbaarheid van het plan. De ruimtelijke onderbouwing wordt in hoofdstuk 8 afgesloten met een samenvatting en motivering van het ruimtelijk voornemen.

2. Ruimtelijk kader

2.1. Ruimtelijk functionele aspecten

Na de vaststelling van Principebesluit Verdi is een projectnota opgesteld waarin de ambities uit het principebesluit verder uitgewerkt zijn. Hierin is een aantal belangrijke dragers voor transformatie van het gebied en het raamwerk van de openbare ruimte benoemd en getekend. De investeringsnota voor Deelplan 1 is de eerste stedenbouwkundige uitwerking voor een deel van het plangebied Verdi. Het totale programma kantoren dat op kavel 1 wordt gerealiseerd bedraagt 17.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) kantoren.

2.2. Stedenbouwkundige uitgangspunten

Door de gemeente Amsterdam is het "Toetsingskader Noordzone IJsbaanpad, deelplan 1 Verdi" (24.11.2021) opgesteld, hierna 'toetsingskader'. In dit toetsingskader zijn de uitgangspunten en voorwaarden beschreven die de gemeente Amsterdam stelt aan de inrichting van de kavels 1, 2 en 3 van de Noordzone IJsbaanpad, als onderdeel van het deelgebied Verdi Zuidas. Dit kader dient als toetsing voor de verdere uitwerking van het plan in een Schets Ontwerp (SO), Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) van de gebouwen en de omliggende publieke ruimte. Voor kavel 1 is inmiddels een SO (d.d. 11 juli 2023) opgesteld, zie voor de beschrijving daarvan hoofdstuk 3 van deze ruimtelijke onderbouwing. In de navolgende sub paragrafen wordt het toetsingskader beschreven.

2.2.1. Noordzijde IJsbaanpad

De bebouwing op kavel 1 is onderdeel van de zone aan de noordzijde van het IJsbaanpad. Uitgangspunt voor de gehele zone is het zoeken naar een verbinding met de Fred Roeskestraat en een structuur die gewicht biedt aan het Olympisch stadion. De massa's aan de noordzijde van het IJsbaanpad worden forser, maar vormen geen aaneengesloten wand, waardoor het Olympisch Stadion vanaf het IJsbaanpad zichtbaar blijft.

Het concept voor de ontwikkeling van de kavels tussen de Na-druk-geluk-brug en de Amstelveenseweg bestaat uit vier gebouvvolumen. Kavel 1 vormt in de toekomst een samenhangend stedelijk ensemble met de naastgelegen nieuwbouw. Het uitgangspunt is dat de kavels van Noordzone IJsbaanpad een plint (onderbouw) van 2-3 bouwlagen (tot 13 meter) hoog krijgen. De begane grond van de onderbouw wordt gevormd door vaste rooilijnen. Daarbovenop staan van oost naar west volumes met verschillende bouwhoogten variërend van 20 tot 49 meter t.o.v. NAP.

2.2.2. Kavel 1: stedenbouwkundige opzet en programma

De oostelijk gelegen kavel 1 waar voorliggende ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft wordt ontwikkeld als kantorenlocatie. Het plan gaat uit van maximaal 17.000 m² bruto vloeroppervlak (BVO) kantoor. Voor wat betreft de stedenbouwkundige opzet wordt aangesloten bij de rest van de bebouwingsstrook aan de noordzijde van het IJsbaanpad;

het gebouw wordt gebouwd met een plint (onderbouw) van maximaal 13 meter hoog met daarop een bouwdeel met een maximale bouwhoogte van 38 meter t.o.v. NAP.

Alle technische installaties en bouwwerken dienen uit het zicht binnen de maximale bouwhoogte opgelost te worden. De maximale bouwhoogte mag overeenkomstig het toetsingskader in overleg en na goedkeuring van de gemeente, overschreden worden ten behoeve van energieopwekking en liftschachten. De gemeente (Supervisieteam Zuidas) is akkoord gegaan met een overschrijding van de maximale bouwhoogte met maximaal 3 meter voor technische installaties. Zie hoofdstuk 3 van deze ruimtelijke onderbouwing voor een beschrijving hiervan.



In de geldende bestemmingsplannen zijn voor wat betreft de maximale bouwhoogte en toegestane overschrijdingen voor ondergeschikte bouwonderdelen bepalingen opgenomen, het project is in strijd met deze bepalingen. Zie paragraaf 4.2 voor een overzicht van deze afwijkingen.

2.2.3. Omliggende ruimte

De ruimte rondom de gebouwen wordt conform het toetsingskader op een groene manier ingericht, zie onderstaande afbeelding. Daarbij is het de intentie om één landschapsarchitect te betrekken voor het ontwerp en hierin samen op te trekken met alle partijen.



Uitgangspunten per zone:

- Zone 1: Intensieve groene inrichting vereist: hoogteverschil overbruggen met groen talud. Mogelijkheid ondergrondse constructie, gebied WKO warmtebron(nen), minimale gronddekking van 1,5m, belasting op ondergrondse parkeergarage moet 1e orde bomen kunnen situeren, openbaar karakter;
- Zone 2: Groene inrichting vereist; Mogelijke ondergrondse constructie, minimale gronddekking van 0,3m; plek voor tijdelijke parkeergarage in- en uitrit; mogelijkheid voor buitenruimte kinderdagverblijf, ontsluiting voor technische ruimten;
- Zone 3: Intensieve groene inrichting vereist; openbaar karakter met oost-west route; volle grond voor 1e orde bomen, aanwezigheid in de grond van hoge en lage druk gasleidingen;

Afbeelding: uitgangspunten maaiveldinrichting zone 1-5 (bron: Toetsingskader Noordzone IJsbanaanpad, deelplan 1 Verdi, november 2021)

2.2.4. Parkeren

Onder kavel 1 wordt een parkeergarage gebouwd die, als kavel 3 ook wordt herontwikkeld, doorloopt onder de naastgelegen kavel 3. Aan de zijde van het IJsbanaanpad wordt een entreevoorziening gerealiseerd met een in- en uitrit vanaf de straat en een hellingbaan naar de parkeerkelder. Omdat kavel 1 eerder dan kavel 3 wordt ontwikkeld wordt een tijdelijke entree (hellingbaan) aangelegd bij kavel 1. Na voltooiing van de bouw van kavel 3 wordt deze tijdelijke hellingbaan verwijderd en vindt de ontsluiting van de parkeerkelder onder kavel 1 plaats via de entree op kavel 3.

Op onderstaande afbeelding uit het Toetsingskader Noordzone IJsbanaanpad (2021) is de ligging van de parkeervoorzieningen van kavel 1 weergegeven. Er wordt uitgegaan van een éénlaagse ondergrondse parkeergarage voor zowel auto's als fietsen/scooters. De blauwe lijn geeft de maximale contour van de parkeergarage weer. De kelder die is opgenomen in het SO (d.d. 11 juli 2023) past hierin.



Conform het gemeentelijk beleid wordt uitgegaan van de volgende parkeernormen voor auto's:

- Kantoor: maximaal 1 parkeerplek per 250 m² bvo.
- Voorzieningen: zie Nota Parkeernormen Auto, nov. 2017

Voor fietsen wordt uitgegaan van een parkeernorm van 2,9 fietsparkeerplaatsen per 100 m² BVO. Voor scooters geldt een richtlijn. Zie in dit verband paragraaf 6.2 van deze ruimtelijke onderbouwing.

3. Het project

3.1. Huidige situatie

In de huidige situatie is er op kavel 1 een kantoorgebouw gerealiseerd dat gebouwd is in vier bouwlagen met technische ruimten op het dak. Het kantoorgebouw heeft een bruto vloeroppervlak van circa 5.000 m²¹. Aan de achterzijde is een parkeerterrein bovenop een halfverdiepte parkeerbak gerealiseerd met een totale capaciteit van 139 parkeerplaatsen. Zie onderstaande foto's (bovenaanzicht en zijde kruising Amstelveenseweg/ IJsbaanpad).

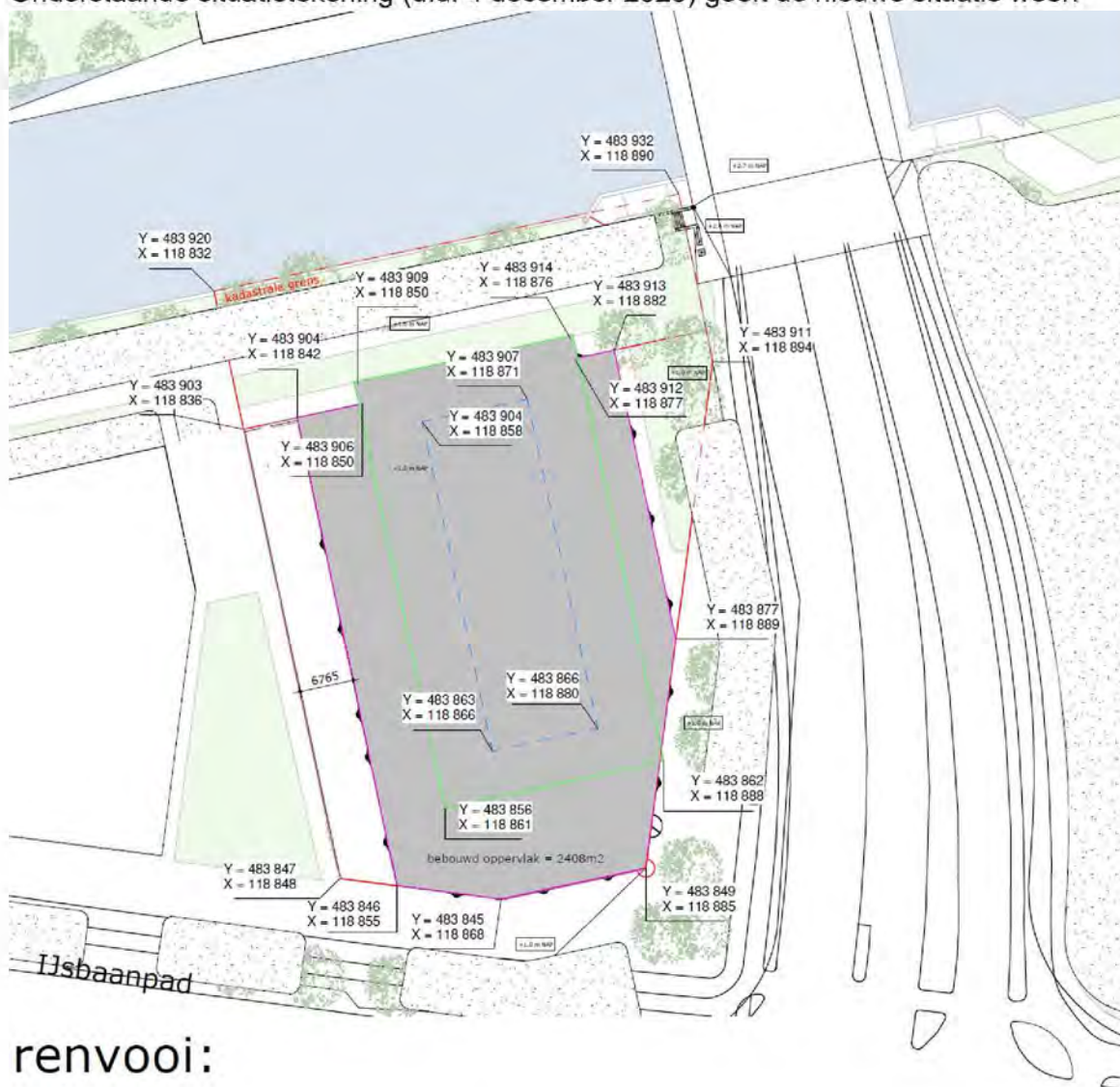


¹ Gegevens van de gemeente Amsterdam (www.data.amsterdam.nl).

3.2. Nieuwe situatie

Voor de bouw van het nieuwe kantoorgebouw is door Team V Architectuur een schetsontwerp (SO, d.d. 11 juli 2023) opgesteld. Daarin is uitgegaan van de bouw van een kantoorgebouw van 17.000 m² bovengronds met parkeervoorzieningen in de kelder, bestaande uit 68 autoparkeerplaatsen (waarvan 34 oplaadplekken), 459 fietsparkeerplekken en 43 plekken voor scooters in de kelder. Op de begane grond worden inpandig nog 42 fietsparkeerplekken gerealiseerd.

Onderstaande situatietekening (d.d. 4 december 2023) geeft de nieuwe situatie weer.



renvooi:

-  technische daken
- bebouwing hoogbouw
-  bebouwing op maaiveld

3.2.1. Programma

Begane grond en verdiepingen

Op de begane grond en op de verdiepingen worden uitsluitend kantoorruimten gerealiseerd met bijbehorende (technische) ruimten, bergingen en overige nevenruimten. Op de begane grond en 1^e t/m 9^e verdieping wordt in totaal 17.000 m² (bruto vloeroppervlak) kantoorruimte gerealiseerd. Op de onderstaande impressie is een indruk van de nieuwe situatie weergegeven.



Afbeelding: impressie van de nieuwe situatie (SO d.d. 11 juli 2023)

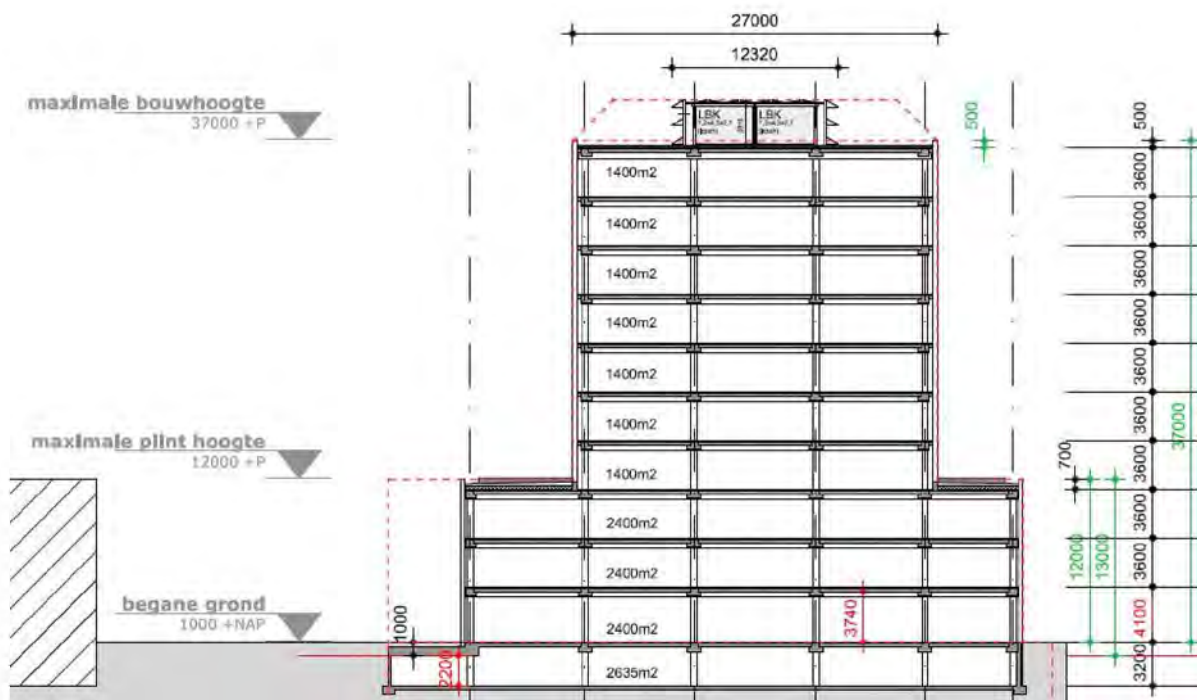
Kelder

In de kelder worden 68 parkeerplaatsen voor auto's gerealiseerd, waarvan 34 plekken kunnen worden gebruikt om elektrische auto's op te laden. Naast parkeervoorzieningen voor auto's is er veel ruimte voor de stalling van fietsen en scooters. In de kelder is plek voor 459 fietsen en 43 scooters. Er is ook kleed- en doucheruimte voor medewerkers/gebruikers van het pand die met de fiets komen en ruimte voor een WKO (warmte en koudeopslag) installatie. Op de begane grond worden nog eens 42 inpandige plekken voor fietsen (inclusief bakfietsen) gerealiseerd.

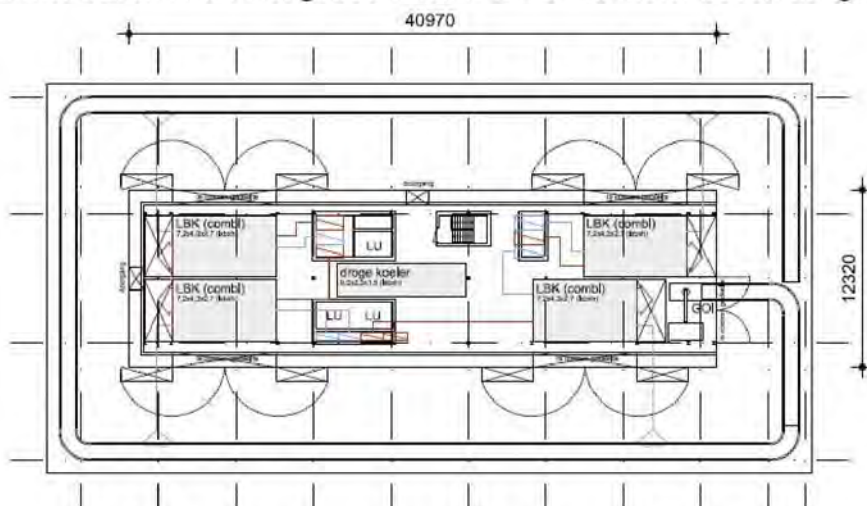
3.2.2. Stedenbouw

Het bouwplan gaat uit van een kantoorgebouw dat wordt gebouwd op de hoek van de Amstelveenseweg en het IJsbaanpad. Het gebouw zal bestaan uit een drielaagse plint met zeven bouwlagen daarboven. Het peil is gelijk aan NAP. De bouwhoogte van de plint is 13 meter boven NAP), de maximale bouwhoogte van het gebouw is 38 meter boven peil / NAP).

Zie onderstaande afbeelding.

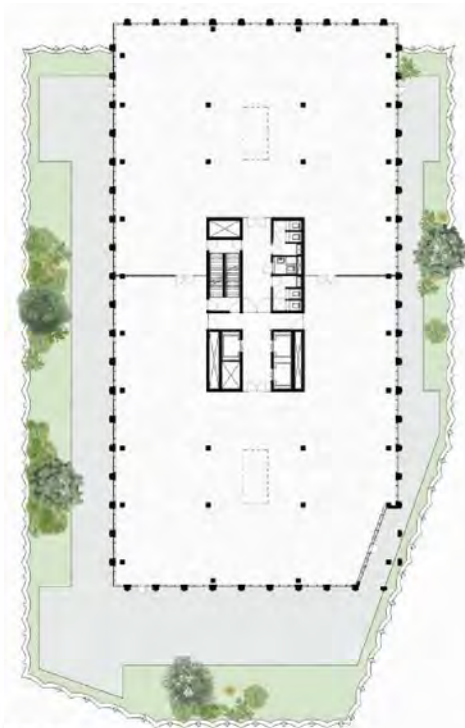


Op het dak van het hoge gedeelte van het gebouw (38 meter boven NAP) worden technische ruimten ten behoeve van de opwekking van duurzame energie gerealiseerd zoals een luchtbehandelingskast en droge koelers ('dry coolers') behorend bij de WKO (warmte koudeopslag) ruimte die in de kelder wordt gerealiseerd. Daarnaast gaat het om een liftuitloop en trap/dakluik ten behoeve van de toegang tot het dak. Deze technische ruimten worden omgeven met zonnepanelen op een pergola. De maximale bouwhoogte van deze technische ruimten (buitenopstelling) inclusief zonnepanelen op een pergola bedraagt 3 meter ten opzichte van het dak. De totale bouwhoogte is daarmee $38 + 3 = 41$ meter boven NAP. Het gebouw zelf is $37+3=40$ meter boven aangrenzend maaiveld.



dak plattegrond

Op het dak van de drielaagse plint wordt een dakterras/ daktuin gerealiseerd met veel aandacht en ruimte voor een groene invulling en PV-cellen. Op onderstaande afbeeldingen zijn wat impressies opgenomen.



EVEL 03



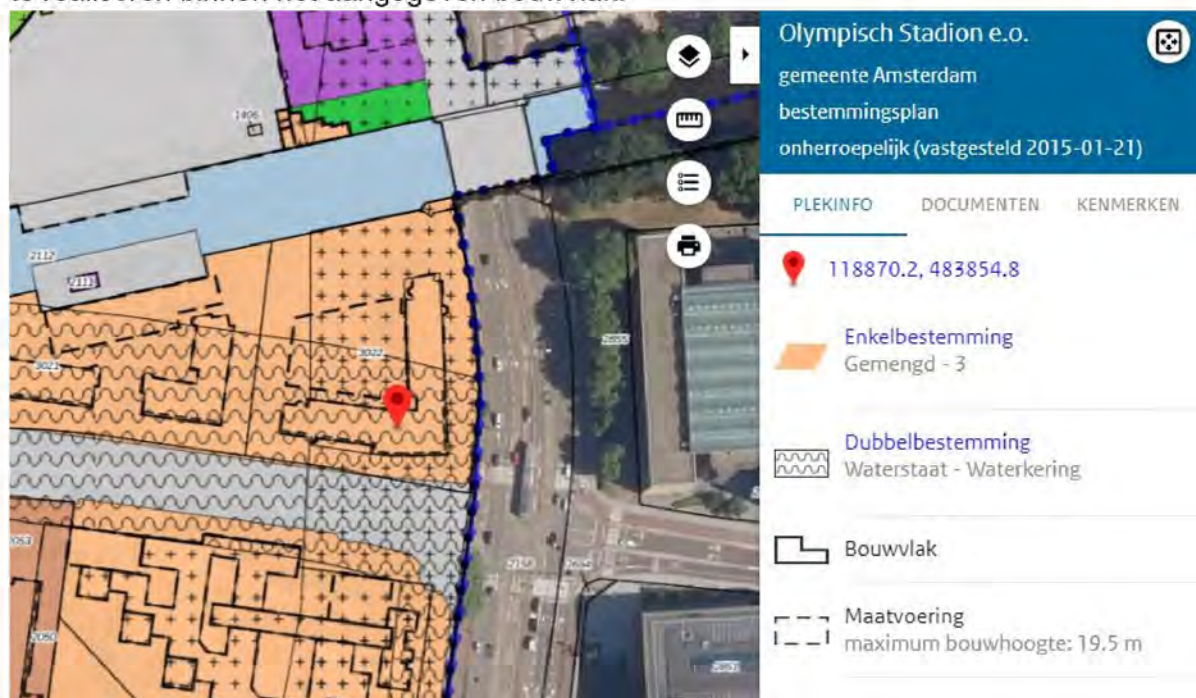
4. Planologisch kader

4.1. Geldend bestemmingsplannen

Ter plaatse gelden de bestemmingsplannen "Olympisch Stadion e.o." (2015), "Grondwaterneutrale kelders" (2021) en "Paraplubestemmingsplan Darkstores" (2023). Daarnaast is een tweetal ontwerpbestemmingsplannen in procedure op de locatie. De genoemde ruimtelijke plannen zijn in navolgende tekst beschreven en getoetst is in hoeverre het bouwplan past binnen deze kaders.

4.1.1. Bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o. (2015)

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan "Olympisch Stadion e.o." dat is vastgesteld op 21 januari 2015. Dat bestemmingsplan legt de bestaande situatie min of meer vast, met dien verstande dat wijziging van functies in enige mate mogelijk is. Kavel 1 is in het bestemmingsplan bestemd als "Gemengd-3" op basis waarvan kantoren, maatschappelijke en sportgerelateerde dienstverlening, bedrijven, parkeervoorzieningen en ondersteunende horeca is toegestaan. Voor de gebouwen geldt een maximale bouwhoogte van 19,5 meter, te realiseren binnen het aangegeven bouwvlak.



Afbeelding: uitsnede planverbeelding geldend bestemmingsplan (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Gemengd – 3 (artikel 9)

Functie

Het bestaande kantoorgebouw inclusief omliggend terrein is bestemd als "Gemengd-3". Daarbij zijn de volgende functies toegestaan:

- a. kantoren;
- b. maatschappelijke en sportgerelateerde dienstverlening;

- c. bedrijven zoals bedoeld in 27.3 van de regels, met de daarbij behorende bergingen en nevenruimten;
- d. parkeervoorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding 'parkeerterrein' op maaiveld en binnen bebouwing;
- e. ondergrondse parkeergarage ten dienste van de bestemming, alsmede ten dienste van wonen en hotel, uitsluitend in de kelder en/of het souterrain, met dien verstande dat toegangen en in- en uitritten tevens in de eerste bouwlaag zijn toegestaan;
- f. ondersteunende horeca, uitsluitend binnen kantoor, bedrijf en dienstverlening;
- g. terras
- h. verkeersareaal;
- i. groenvoorzieningen;
- j. tuinen;
- k. verkeersareaal.

Voor wat betreft ondersteunende horeca is een maximum bepaald van van 30% van het netto vloeroppervlak van de vestiging met een maximum van 30 m².

Het voornemen gaat uit van het realiseren van kantoren op alle verdiepingen. Dit past binnen de toegestane functies van het geldende bestemmingsplan.

Bouwregels

Gebouwen zijn alleen toegestaan binnen de op de verbeelding aangegeven bouwvlakken met uitzondering van bestaande kelders en souterrains. Het bouwvlak mag voor 100% worden bebouwd. Voor gebouwen geldt een maximale goot- en bouwhoogte van 19,5 meter. Uitgangspunt voor de planvorming is de sloop van het bestaande gebouw en het bouwen van een nieuw kantoorgebouw met een andere footprint (buiten bouwvlak) en een grotere bouwhoogte, tot maximaal 38 meter boven NAP, met daarboven technische installaties op het dak (3m boven het dakvlak). Op deze punten wordt afgeweken van het geldende bestemmingsplan.

Conform de bouwregels (artikel 9.2.2, onder c) zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. De bestaande kelder wordt gesloopt en een nieuwe kelder wordt verdiept aangelegd. Dit is op grond van het geldende bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o. niet toegestaan. Omdat in het vastgestelde bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders is bepaald dat bepalingen die de bouw van nieuwe kelders verbieden blijven bestaan, is er op dit punt strikt genomen ook strijdigheid met het bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o. (2015). Voor de kelder is vooral het bestemmingsplan voor de grondwaterneutrale kelders relevant, in dat kader is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (zie paragraaf 6.8 van deze ruimtelijke onderbouwing).

Gebruiksregels

Voor ondersteunende horeca geldt een maximum netto vloeroppervlak van 30% van het netto vloeroppervlak van de vestiging met een maximum van 30 m². In het nieuwe kantoorgebouw wordt geen zelfstandige of ondersteunende horeca gerealiseerd.

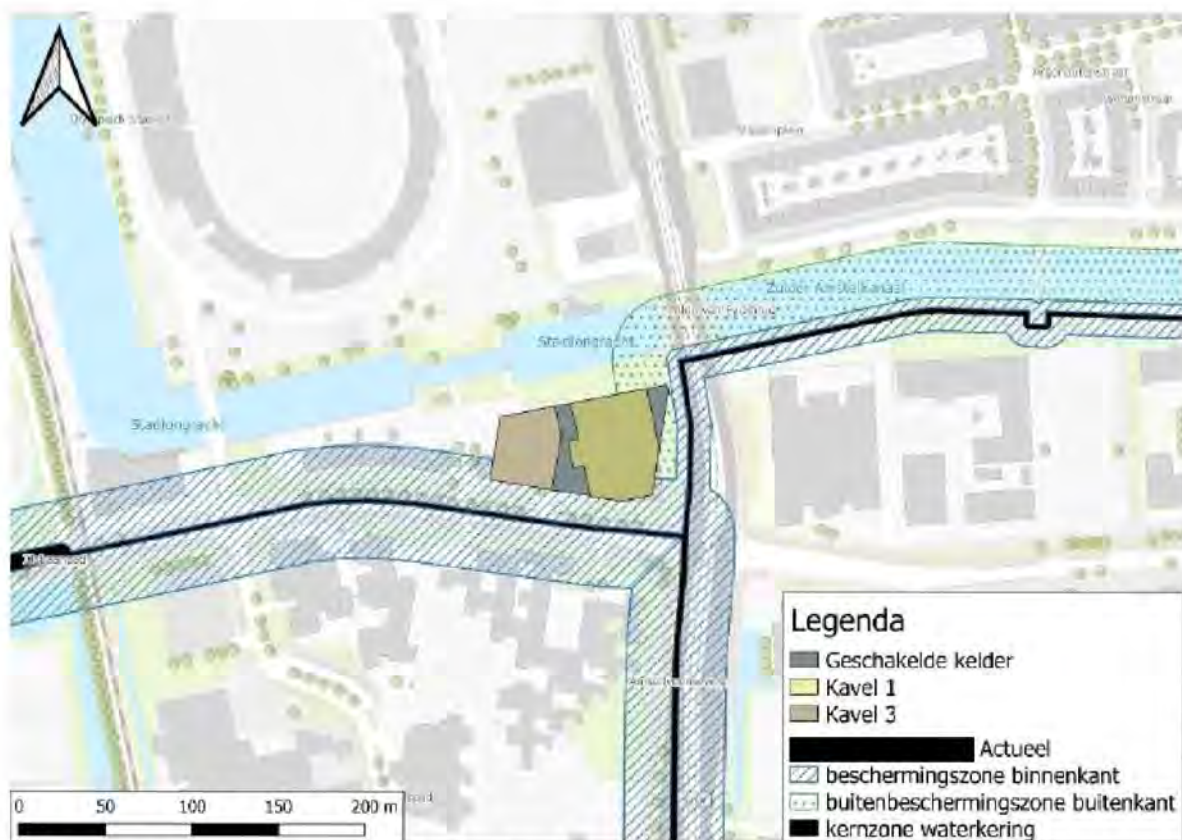
Waarde – Archeologie – 1 (artikel 18)

Het terrein van kavel 1 is voor een groot deel voorzien van de dubbelbestemming "Waarde – archeologie -1. De westzijde van de kavel alsmede de gronden onder het bestaande gebouw zijn niet voorzien van deze dubbelbestemming. Voor grondroerende werkzaamheden op een oppervlakte van 500 m² en dieper dan 2,5 meter geldt een verplichting tot het uitvoeren van een archeologisch onderzoek. In het kader van de omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit (volgende fase) zal dit onderzoek worden gedaan.

Waterstaat – Waterkering

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en het behoud van een waterkering.

In de directe omgeving van de projectlocatie zijn drie secundaire waterkeringen gelegen (A520, A509 en A2003). Het projectgebied valt gedeeltelijk binnen het beschermingsgebied. Er vinden geen ontgravingen plaats in het profiel van de waterkering. Wel staan de damwanden gedeeltelijk met de voet in het theoretisch profiel.



In het uitgevoerde geohydrologisch onderzoek zijn de damwanden meegenomen die in de grond achterblijven. Voor de damwanden die na afloop van de bouw worden getrokken en binnne het theoretisch profiel van de waterkering staan, wordt het protocol van Waternet gevolgd dat voor deze werkzaamheden is opgesteld. Hiermee zijn de waterhuishoudkundige belangen van de waterkering geborgd.

4.1.2. Bestemmingsplan “Grondwaterneutrale kelders” (2021)

Op 7 oktober 2021 is het bestemmingsplan “Grondwaterneutrale Kelders” vastgesteld. Het perceel aan het IJsbaanpad is onderdeel van de gebiedsaanduiding “overige zone - 2”. Zie onderstaande afbeelding.



Met het vaststellen van het bestemmingsplan is bepaald dat “de bouwmogelijkheden in de regels van de moederplannen vervallen, met uitzondering van de regels die kelders verbieden”. Zie onderstaande tekst:

Artikel 3 Vervallen regels

- Voor aanvragen omgevingsvergunning voor kelders geldt, dat de bouwmogelijkheden in de regels van de moederplannen vervallen, met uitzondering van de regels die kelders verbieden.
- Voor aanvragen omgevingsvergunning voor kelders waarvoor in de moederplannen een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid is opgenomen geldt, dat de criteria die betrekking hebben op grondwaterneutraal bouwen komen te vervallen en uitsluitend nog getoetst wordt aan dit plan.
- In aanvulling op het bepaalde in 3 sub a zijn in Bijlage 2 bij deze regels per moederplan de regels opgenomen die komen te vervallen.

Voor de gebieden aangeduid met de gebiedsaanduiding “overige zone - 2” geldt dat het verboden is kelders te bouwen, dan wel bestaande kelders te vergroten. Artikel 5.3 van de planregels bevat een mogelijkheid om in afwijking daarvan een omgevingsvergunning te verlenen. Voor kelders met een totale brutovloeroppervlakte van meer dan 300 m² of een bouwdiepte van meer dan 4 meter geldt dat een dergelijke omgevingsvergunning kan worden verleend op basis van een geohydrologisch onderzoek, dat dient aan te tonen dat het bouwplan niet strijdig is met het belang van grondwaterneutraal bouwen.

Voor het IJsbaanpad 2 wordt uitgegaan van het vervangen de bestaande kelder door een verdiepte nieuwe parkeerkelder. Deze parkeergarage zal groter zijn dan 300 m². Dit betekent dat een binnenplanse afwijking moet worden aangevraagd van het verbod om kelders te bouwen, als bedoeld in artikel 5.3 van het bestemmingsplan.

4.1.3. Paraplubestemmingsplan Darkstores (2023)

Op 10 mei 2023 is het paraplubestemmingsplan Darkstores vastgesteld door de gemeenteraad. Daarmee wordt de realisatie van nieuwe zogenaamde 'darkstores' (bedrijfsruimten voor flitsbezorgers) niet toegestaan. Het voornemen gaat uit van het realiseren van een kantoorgebouw. In het gebouw worden geen ruimten voor flitsbezorgdiensten of darkstores gerealiseerd, zoals bedoeld in het paraplubestemmingsplan.

4.1.4. Zuidas-Verdi Noordzone IJsbaanpad (ontwerp)

In november 2023 is een ontwerpbestemmingsplan gepubliceerd, waarin kavel 1 bestemd is als 'Gemengd-2'. Naast kantoren zijn diverse andere stedelijke functies toegestaan. De bebouwingscontouren zijn overeenkomstig de voorgenoemde bebouwingscontouren van bouwplan waar voorliggende ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft. Ook wordt er voorzien in een parkeergarage. De in het bestemmingsplan toegestane bouwhoogte (13 en 38 meter) wordt overschreden tot maximaal 41m.

4.1.5. Paraplubestemmingsplan Datacenters (ontwerp)

Op 20 december 2023 is het ontwerpbestemmingsplan datacenters gepubliceerd. In het plan is bepaald dat voor alle in het plan betrokken gronden geldt dat het realiseren van een datacenter, of de uitbreiding van een bestaand datacenter (al dan niet geclusterd) met een bruto vloeroppervlakte van meer dan 2.000 m² en een maximaal aansluitvermogen van meer dan 5 MVA niet is toegestaan. In het ontwerpbestemmingsplan is een aantal afwijkmogelijkheden aangegeven. Op kavel 1 aan het IJsbaanpad wordt geen datacenter gerealiseerd, zodat dit plan verder geen relevantie heeft voor het bouwplan waar voorliggende ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft.

4.2. **Afwijkingen van het geldende bestemmingsplan**

Op het volgende punt wordt afgeweken van de geldende bestemmingsplannen. Omdat het bestemmingsplan Zuidas Verdi Noordzone IJsbaanpad nog niet vigerend is (ontwerp) is dit plan niet benoemd bij de afwijkingen:

Bestemmingsplan "Olympisch Stadion e.o." (2015)

Op de volgende punten wijkt het bouwplan af van het bestemmingsplan:

- Het bouwen van een kantoorgebouw met een bouwhoogte van deels 13 meter en deels maximaal 38 meter boven NAP met daar bovenop technische installaties (buitenruimte) en zonnepanelen op een pergola tot 43,3 meter boven NAP, waar een bouwhoogte van maximaal 19,5 meter is toegestaan (artikel 9.2.2 lid a);
- Het bouwen van een kantoorgebouw voor een deel buiten het bouwvlak (artikel 9.2.1);
- Het slopen van een bestaande kelder en het bouwen van een nieuwe verdiepte kelder (artikel 9.2.2 lid c).

Paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders

Het bouwplan wijkt af van het bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' (artikel 5.2 lid a) waarin is bepaald dat het niet toegestaan is bestaande kelders te vergroten of nieuwe kelders te bouwen. Het bouwplan gaat uit van het slopen van de bestaande kelder en het bouwen van een nieuwe verdiepte kelder. Op grond van het paraplubestemmingsplan kan dit worden vergund (artikel 5.3 lid a onder 1 sub b) als geohydrologisch onderzoek is uitgevoerd. Uit het onderzoek moet blijken dat de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd. De aanvraag wordt getoetst aan het Afwegingskader grondwaterneutrale kelders van de gemeente Amsterdam.

5. Beleidskader

5.1. Rijksbeleid

Nationale omgevingsvisie

Op 15 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Met de NOVI wil het Rijk een langetermijnvisie geven op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het betreft hier een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving, groot en veelzijdig en vaak met elkaar verweven. Het is een nationale visie die zelfbindend is voor het Rijk. De aanpak van de NOVI gaat uit van de nationale belangen die in de leefomgeving aan de orde zijn, inclusief de opgaven die daaruit zijn afgeleid. Waar op deze opgaven een geïntegreerde aanpak noodzakelijk is, geeft de NOVI richting. Op andere onderwerpen wordt naar sectoraal beleid verwezen. De NOVI is continu aanpasbaar. Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in vier prioriteiten. Op deze prioriteiten worden beleidskeuzes gemaakt. De vier prioriteiten zijn:

- i. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- ii. Duurzaam economisch groeipotentieel;
- iii. Sterke en gezonde steden en regio's;
- iv. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Met de sloophuisbouw van het kantoorgebouw aan het IJsbaanpad in Amsterdam worden geen nationale belangen geraakt. Er is geen strijd met de Nationale Omgevingsvisie.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. Het plangebied is een binnenstedelijke locatie waarbij de in het Barro aangegeven Rijksbelangen niet in het geding zijn.

5.2. Provinciaal beleid

5.2.1. Omgevingsvisie NH2050 (2018)

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld. Met de Omgevingsvisie richt de provincie zich op lange termijn ambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig willen koesteren en die probeert in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. In het Visiedeel zijn de ambities uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst.

Uitgangspunt is dat wonen en werken zoveel mogelijk binnenstedelijk worden gerealiseerd en geconcentreerd. De provincie geeft in de Omgevingsvisie aan dat de metropool zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten wil de provincie inzetten op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samengaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij houdt de provincie oog voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. De sloop van een kantoorpand aan het IJsbaanpad en de bouw van een nieuw duurzaam kantoorgebouw op dezelfde plek past in dit kader.

5.2.2. Omgevingsverordening NH 2020

Op 16 november 2020 is de Omgevingsverordening NH 2020 vastgesteld. In de verordening zijn provinciale regels opgenomen die bij het opstellen van ruimtelijke plannen in acht moeten worden genomen.

5.2.3. Omgevingsverordening NH 2022

Op 1 januari 2024 is de Omgevingsverordening NH2022 in werking getreden. Artikel 2.6 van de Omgevingswet bepaalt dat Provinciale Staten één omgevingsverordening vaststellen waarin de provinciale regels over de fysieke leefomgeving zijn opgenomen. Voor het plangebied gelden algemene instructieregels op het gebied van datacenters (clustering toegestaan), rangorde bij waterschaarste en ontgrondingen (>10.000 m³).



In paragraaf 6.2.2 van de Omgevingsverordening zijn instructieregels opgenomen voor stedelijke functies, waaronder nieuwe stedelijke ontwikkelingen, woningbouw in landelijke gebieden, detailhandel, verblijfsrecreatie, logies op bedrijventerreinen en industrieterreinen van provinciaal belang. Het plangebied ligt in stedelijk gebied. Het plan voorziet niet in de bouw van een datacenter en in ontgrondingen groter dan 10.000 m³.

Regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen (artikel 6.13)

Nieuwe stedelijke ontwikkelingen zijn alleen mogelijk als deze passen binnen de in de regio gemaakte afspraken. Voor de definitie van een 'stedelijke ontwikkeling' is verwezen naar paragraaf 5.1.5.4 (Ladder voor duurzame verstedelijking), artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Daarin staat:

Artikel 5.129g. (zorgvuldig ruimtegebruik en tegengaan van leegstand)

3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

- 1 Dit artikel is van toepassing op een stedelijke ontwikkeling die bestaat uit de ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein, een zeehaven terrein, een woningbouwlocatie, kantoren, een detailhandelsvoorziening of een andere stedelijke voorziening en die voldoende substantieel is.

Uitgangspunt is de sloop van een bestaand kantoorpand en de bouw van een nieuw duurzaam kantoorpand op dezelfde plek. Het criterium 'voldoende substantieel' is niet begrensd. Betoogd zou kunnen worden dat een toename van 17.000 m² substantieel is en er dus sprake van een stedelijke ontwikkeling. Voor de onderbouwing dat de ontwikkelingen op de kavel aan het IJsbaanpad 2 overeenstemming zijn met de regionale afspraken, wordt verwezen naar de paragrafen 4.3 (kantoorlocaties). Het plan is in overeenstemming met provinciaal beleid.

Klimaatadaptatie (artikel 6.75)

In artikel 6.75 van de Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat de motivering van een omgevingsplan, dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving wordt in ieder geval betrokken het risico op wateroverlast, overstroming, hitte, watertekort, verzilting en verslechtering van de ecologische en chemische waterkwaliteit. Zie in dit verband paragraaf 6.8 en 6.9 van deze ruimtelijke onderbouwing.

5.3. Regionaal beleid

Plabeka (2017)

Op 23 juni 2017 heeft het Platform Economie de Uitvoeringsstrategie 3.0 vastgesteld: 'Ruimte voor werken in de Metropoolregio van morgen: 2017-2030'. Hoofddoel in de Uitvoeringsstrategie is voldoende en kwalitatief passend aanbod van werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam, om bij te dragen aan het versterken van de (inter)nationale concurrentiepositie en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat.

In deze Uitvoeringsstrategie zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over

- Een adaptieve strategie: de nieuwe uitvoeringsstrategie is minder kwantitatief dichtgetimmerd. Als het gevolg van de laatste crisis wordt er meer rekening gehouden met onvoorspelbaarheid en onzekerheid. De afspraken moeten dus

wendbaar en flexibel zijn. De marktvraag en kwaliteit van het vestigingsklimaat zijn leidend in de strategie.

- **Programmering:** de planvoorraden van zowel bedrijventerreinen als kantoren moeten worden bewaakt om overaanbod te beperken en te voorkomen. Voor Amsterdam wordt versneld bijgeschakeld als (inter)nationale kansen daarom vragen. Voor alle deelregio's wordt in aanvulling op de kantorenvraag naar formele locaties extra ruimte geboden voor kantoorontwikkeling in informele milieus.
- **Transformatie:** Zowel voor kantoren als voor bedrijventerreinen zijn de transformatieambities hoog. Als gevolg daarvan wordt een uitplaatsingsvraag verwacht, met name vanuit Amsterdam.
- **Herstructurering:** de herstructurering van bedrijventerreinen blijkt een belangrijk aandachtspunt.

Tot 2030 beschikt de MRA over 0,9 miljoen m² hard planaanbod op kantoorlocaties, waarvan bijna de helft op internationale vestigingslocaties als Zuidas. De vraag concentreert zich met name op aantrekkelijke, multimodaal bereikbare plekken met een hoog voorzieningenniveau. In Amsterdam is de voorraad in dit segment krap. In 2019 is een lichte actualisatie uitgevoerd, 'Actualisatie light – Naar een Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.1'. Deze Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.1 vormt het geactualiseerde afsprakenkader voor de MRA.

Aanleiding voor deze actualisatie was:

- **Marktontwikkelingen:** regionale groeiverschillen, transformatie en dreigende krapte op de kantorenmarkt. De monitor Plabeka, de Economische Verkenning MRA en andere bronnen laten trends en ontwikkelingen zien die afwijken van de aanames die aan Plabeka 3.0 en de achterliggende MRA Vraagaming (Ecorys, 2016) ten grondslag lagen. Zo vallen regionale verschillen in banengroei en BRP-groei groter uit dan geraamd. De MRA groeit harder dan Nederland als geheel en binnen de MRA concentreert de groei zich sterk in Amsterdam.
- De kantorentransformatie verloopt veel sneller dan in Plabeka 3.0 voorzien
- De kantorenleegstand loopt door transformatie snel terug. Vooral in Amsterdam en omgeving dreigt krapte op de kantorenmarkt te ontstaan
- Binnen de kantorenmarkt groeit de vraag naar informele milieus in de stad sterk, terwijl deze vraag binnen Plabeka onvoldoende in beeld is (informele kantoormilieus zijn geen onderdeel van vraagaming).
- Enkele beleidsopgaven kwamen in het huidige afsprakenkader niet of onvoldoende terug.

In de actualisering zijn diverse bestuurlijke afspraken opgenomen om als MRA een antwoord te bieden op de dynamische marktontwikkelingen, toenemende ruimtedruk, groeiende onzekerheden in de economie en nieuwe opgaven die op de regio afkomen. De mogelijkheden voor kantoren in dit plan sluiten naadloos aan bij de geconstateerde behoeften; Wonen en werken op een multimodaal bereikbare locatie. Dat geldt voor Zuidas als geheel en ook voor Verdi-Noordoost inclusief kavel 1.

5.4. Gemeentelijk beleid

5.4.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. In de visie is een aantal strategische keuzes gemaakt:

- meerkernige ontwikkeling: uitgangspunt daarbij de regionale spreiding van stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid, onderscheidende ontwikkeling van 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.
- Rigoureuus 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 door 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.

Diverse gebieden, waaronder de Zuidas, hebben de potentie (door de goede bereikbaarheid, het reeds aanwezige voorzieningenaanbod of de landschappelijke kwaliteit) om tot stedelijke plek uit te groeien. Soms zijn ze al van grote betekenis voor de stad (zoals de Amsterdamse Poort en de Zuidas) en gaat het om de uitbreiding van die betekenis. Deze plekken komen in principe als eerste in aanmerking als een locatie voor een grootstedelijke voorziening wordt gezocht. Het zijn plekken die voor zowel mensen uit de directe omgeving, als uit de stad als geheel en de regio het bezoeken waard zijn. Je kunt er bijvoorbeeld sporten, naar een museum, buiten afspreken, een opleiding volgen en boodschappen doen. Ze hebben of een sterk stedelijk karakter of ontleen hun kwaliteit aan hun landschappelijke ligging. Kantoorontwikkeling en andere grootschalige functies passen op de multimodale knopen zoals Zuidas, Amstelstation, ArenApoort, Sloterdijk en Centraal Station. Concentraties van werken en publiekstrekkende voorzieningen in Amsterdam krijgen vooral een plek in stationskwartieren bij deze belangrijke stations. Banen en voorzieningen zijn daarmee voor mensen vanuit de rest van de metropoolregio en Nederland uitstekend bereikbaar met openbaar vervoer.

Het vernieuwen van het bestaande kantoorgebouw door sloopnieuwbouw waarbij een groter en duurzaam gebouw wordt gerealiseerd past in de kaders van de Omgevingsvisie.

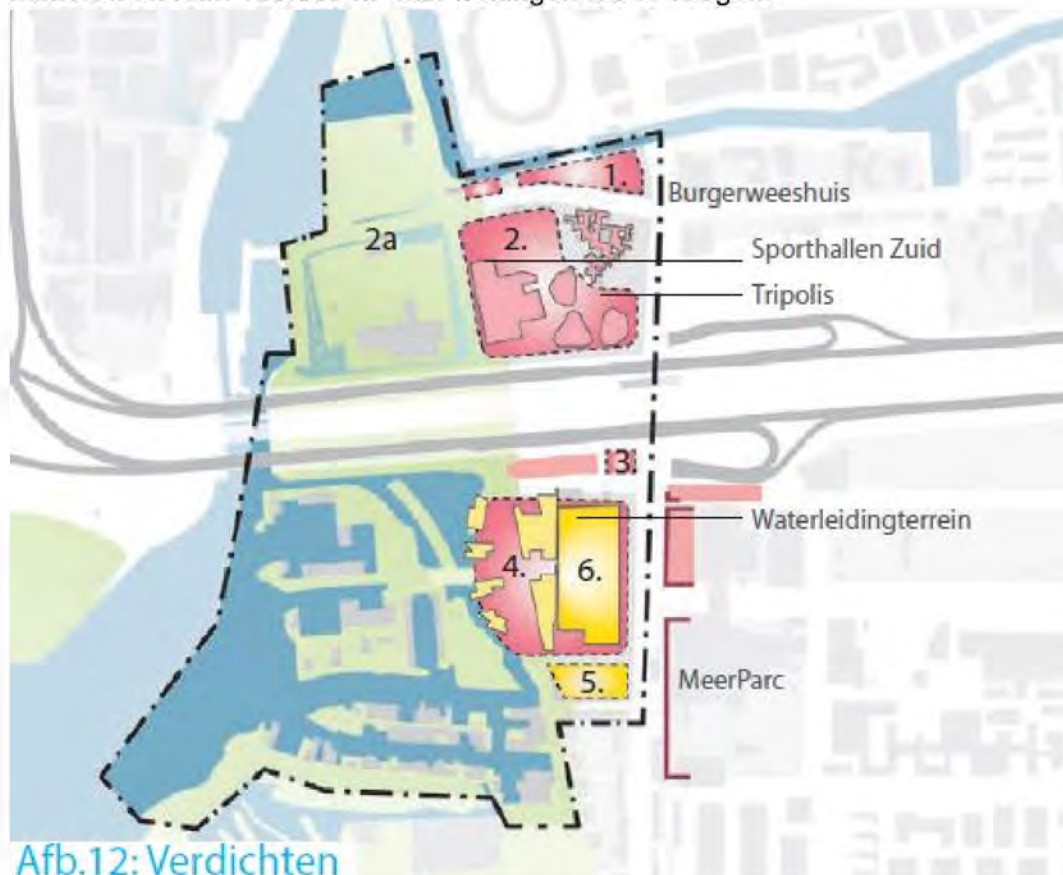
5.4.2. Principenota Verdi

De Principenota Verdi is vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders op 14 november 2017. In de principenota zijn de opgaven voor het gebied geformuleerd.

Daarbij wordt ingezet op:

- Het verbeteren van langzaamverkeersverbindingen;
- Het verdichten van het oostelijk deel (waar IJsaanpad 2 onder valt, zie navolgende afbeelding gebied 1)
- Het vergroenen van het westelijk deel.

Aan de oostzijde van het plangebied is ruimte voor verdichting. Hier bevinden zich plekken die benut kunnen worden en oudere kantoorgebouwen die eventueel mogelijkheden bieden voor sloopnieuwbouw of transformatie waardoor extra programma kan worden toegevoegd. Hierdoor krijgt het gebied, welke nu een verborgen plek in de stad is, een meer hoogstedelijk karakter en wordt het onderdeel van de stad. Het gebied sluit hierdoor goed aan op het Zuidas milieu. De verdichting wordt gerealiseerd door ongeveer 59.000 m² aan kantoren en ruim 120.000 m² aan woningen toe te voegen.



Afb.12: Verdichten

Het slopen van het bestaande kantoorgebouw en het bouwen van een nieuw duurzaam kantoorgebouw met meer vierkante meters dan nu past in dit kader.

5.4.3. Investeringsnota deelplan 1 Verdi

Op 19 september 2019 is de Investeringsnota deelplan 1 Verdi vastgesteld door de gemeenteraad. De investeringsnota voor Deelplan 1 is de eerste stedenbouwkundige uitwerking voor een deel van het plangebied Verdi. Het gaat in dit deel met name om

transformatie van bestaand gebied met verschillende erfpachters en eigenaren. De ambitie van Amsterdam is om deze ontwikkelingen te faciliteren zodat het gebied onderdeel wordt van de groeiende stad. Door de (her)ontwikkeling van Noordzone IJsbaanpad, Tripolis en Infinity kan meer programma aan het gebied toegevoegd worden. Naast kantoren en voorzieningen zijn dat met nadruk ook woningen.

De kavel 1 aan het IJsbaanpad is onderdeel van het plangebied van deelplan 1, zie onderstaande afbeelding.



Voor de noordzone van het IJsbaanpad waar de kavel aan het IJsbaanpad 2 onderdeel van is, wordt uitgegaan van gefaseerde, volledige sloop van de bestaande gebouwen en de bestaande halfverdiepte parkeergarage. Het terrein dat in volledig eigendom is, wordt opgedeeld in twee ontwikkelvelden met vier bouwkavels welke in drie fasen ontwikkeld worden. Deze fasering komt voort uit de huidige huurcontracten die in verschillende perioden aflopen.

De kavel aan het IJsbaanpad 2 is onderdeel van het "oostelijke ontwikkelveld" waar conform de investeringsnota wordt uitgegaan van 'verdichting'. Het slopen van het bestaande kantoorgebouw inclusief halfverdiepte parkeergarage en het bouwen van een nieuw, groter en duurzaam kantoorgebouw met een nieuwe parkeergarage past in dit kader.



5.4.4. Kantoorbeleid

Kantorenstrategie Amsterdam

Amsterdam huisvest een aantal grote en bovengemiddeld snelgroeiende dienstensectoren waarin de Metropoolregio Amsterdam (MRA) een comparatief voordeel heeft ten opzichte van de rest van Nederland. De belangrijkste hiervan is de zakelijke en financiële dienstverlening. Ook de industrie IT- en softwaredienstverlening droeg relatief sterk bij aan de economische groei van Amsterdam. De werkgelegenheid nam in 2016 in de hele MRA toe met 2,3 %. De stijging is bijna geheel toe te schrijven aan Amsterdam. Op Zuidas groeide het aantal banen het snelst. Amsterdam past in een mondiale trend waarbij internationaal georiënteerde kennisintensieve steden zoals Londen, Parijs en Stockholm een substantiële werkgelegenheidsgroei kennen en zich ontwikkelen als economische motoren voor de omliggende stedelijke regio. Deze trend heeft alles te maken met de opkomst van de kennis- en innovatie-economie. Amsterdam is een internationaal knooppunt, heeft twee universiteiten en diverse kennisinstellingen en kennisintensieve bedrijven.

De stad zet zoveel mogelijk in op stedelijke ontwikkeling nabij multimodale knooppunten. Door op deze locaties in te zetten op groei wordt bijgedragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen en zijn werkplekken in de toekomst sneller en beter bereikbaar voor inwoners van de regio en daarbuiten. De sloopniewbouw van het kantoorgebouw aan het IJsbaanpad 2, waarbij de kantoorfunctie behouden blijft en het kantooroppervlak wordt vergroot, past in dit kader.

Uitvoeringsstrategie 3.0: Ruimte voor Werken in de MRA van Morgen: 2017-2030 en de 'Actualisatie light – Naar een Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.1'.

Om een gezonde kantorenmarkt te behouden en overmaat terug te dringen en te voorkomen wordt binnen de MRA samengewerkt door het Platform bedrijven en kantoren (Plabeka). De programmatische afspraken die in het verleden voor het planaanbod kantoren zijn gemaakt met de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 zijn vervangen door een nieuwe Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 en een actualisatie hierop Plabeka 3.1. Hiermee is een herijking gemaakt van de vorige strategie om zo goed mogelijk te kunnen blijven inspelen op de ruimtelijk-economische ontwikkelingen en de veranderde kwalitatieve en kwantitatieve ruimtevraag.

Kwantitatieve raming

De vraagramingen van de Kantorenstrategie 2011 en de Uitvoeringsstrategie 2011 zijn door de grote dynamiek achterhaald. Dit heeft geleid tot het rapport Vraagraming en vraagverdieping Metropool Regio Amsterdam (mei 2016). Op basis van dit rapport is de vraag naar nieuw kantoorvloeroppervlak in de Uitvoeringsstrategie geraamd op 515.000 m² tot 2050, waarvan 230.000 m² groei op formele kantoorlocaties van 2017 tot 2030 en 225.000 m² voor groei op formele kantoorlocaties van 2030 tot 250 en 60.000 m² voor groei elders binnen Amsterdam. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de uitbreidingsvraag als gevolg van Brexit. Door de transformatie van kantoren naar andere functies, zoals wonen (die tot 2019 naar verwachting 250.000 m² bedraagt (opgenomen in het rapport Vraagraming en vraagverdieping Metropool Regio Amsterdam) en de grote vraag naar

kantoren, onder andere als gevolg van de Brexit, zal de leegstand van 11,5 % dalen naar een frictieleegstand van 8% in 2019. Frictieleegstand is de leegstand die ontstaat doordat vraag en aanbod in de tijd niet altijd direct op elkaar aansluit.

Kwalitatieve raming: Juiste kantoor op de juiste plek.

Uit voornoemd onderzoek blijkt dat er nog steeds behoefte is aan kantoren op locaties waar sprake is van functiemenging, die bovendien goed bereikbaar zijn. Dit betreft met name een kwalitatieve vraag. Het juiste kantoor op de juiste plek. Behoeftte aan kantoorruimte bestaat vooral bij bedrijven in ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening, maar ook bij innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Op gewilde locaties, met name in het Centrum, de ArenAPoort en Zuidas is de vraag naar kantoorruimte groot. Er is vooral behoefte aan een kwalitatieve sturing waarbij het uitgangspunt is: het juiste kantoor op de juiste plek. In Ruimte voor de Economie van Morgen (collegebesluit d.d. 18 juli 2017) worden drie kantorenmilieus onderscheiden, waaronder het internationale topmilieu waar de Zuidas toe wordt gerekend. De geactualiseerde kantorenstrategie behelst onder meer uitbreiding van de kantorenvoorraad op onder andere de Zuidas. De sloopnieuwbouw van het kantoorgebouw aan het IJsbaanpad 2, waarbij de kantoorfunctie behouden blijft en het kantooroppervlak wordt vergroot, past in dit kader.

Kantorenplan 2019-2026

Met het Kantorenplan 2019-2026 (vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 24 september 2019) wordt aangesloten op de kantorenstrategie 2017, de Economie van Morgen (de ruimtelijke economische visie van Amsterdam, 2017) en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (2019). Het doel van het kantorenplan 2019-2026 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.

Zuidas heeft zich de afgelopen jaren in economische hoog- en laagconjunctuur bewezen als robuuste vestigingslocatie voor grote en kleine, nationale en internationale bedrijven. Conform de in 2016 door de gemeenteraad vastgestelde Visie Zuidas wordt ingezet op het creëren van een internationaal topmilieu met wonen, werken, voorzieningen en openbare ruimte van hoge kwaliteit. Kantoren, woningbouw én voorzieningen komen steeds meer in balans om het gewenste stedelijke milieu te creëren, waar ook (internationale) topbedrijven zich tot aangetrokken voelen. De Visie Zuidas - en de daarin opgenomen de verdeling tussen wonen, werken en voorzieningen- is leidend bij de verdere ontwikkeling van het gebied.

Begin 2020 (peildatum 1 jan. 2020) staat er ruim 167.000 m² kantoor in aanbouw of verbouw. Met het internationale topmilieu blijft Zuidas met het centrum van Amsterdam de belangrijkste kantoorlocatie in Amsterdam. Het is ook een van de weinige plekken waar de gemeente door gronduitgifte nog kan sturen op het kantoorprogramma. Tot 2024 wordt in Zuidas naar verwachting circa 274.000 m² kantoorruimte opgeleverd. Een deel hiervan is reeds in aanbouw en reeds voorverhuurd. In de periode tussen 2024 en 2028 wordt naar verwachting ruim 170.000 m² kantoorruimte toegevoegd. Om tegemoet te komen aan de toegenomen vraag naar kantoorruimte is onderzocht op die plekken kantoorontwikkeling mogelijk en gewenst is. In oktober 2017 is besloten Verdi toe te voegen aan het

grootstedelijk gebied Zuidas. Afhankelijk van de verdere uitwerking in het kader van de investeringsbesluiten behorende bij het deelgebied Verdi leidt dit tot een uitbreiding van kantoorruimtes van circa 80.000 m² (grotendeels door transformatie en herontwikkeling).

Zuidas Office Monitor 2017

Uit het analyserapport van de kantorenmarkt op Zuidas, de Zuidas Office Monitor (editie 2017, H1), komt naar voren dat de aanhoudende vraag van kantoorgebruikers en het lage leegstandspercentage er de afgelopen jaren toe hebben geleid dat nieuwe bouwplannen worden gerealiseerd. Het rapport geeft aan dat door de nog steeds toenemende dynamiek de behoefte aan uitbreiding van de kantoorvoorraad nog steeds actueel is. Dit is ook nodig om nieuwe (grootschalige internationale) gebruikers de kans te geven zich op Zuidas te vestigen of om bestaande gebruikers uitbreidingsmogelijkheden te bieden. Een behoorlijk deel van het voorziene kantoorvloeroppervlak moet nog gebouwd en opgeleverd worden, wat tot gevolg heeft dat het direct beschikbare aanbod van kantoren beperkt is. Dit leidt tot een leegstandspercentage van slechts 4,3 %. De ontwikkeling van Verdi, deelgebied 1 met kantoren op kavel 1 sluit hier naadloos op aan.

5.4.5. Nota Parkeernormen Auto

Op 8 juni 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Op 29 november 2017 is een gedeeltelijk gewijzigde versie vastgesteld. In de nota zijn voor nieuwe ontwikkelingen parkeernormen opgenomen. Daarbij is Amsterdam opgedeeld in A, B en C-gebieden, waarbij een A-locatie goed per openbaar vervoer bereikbaar is en een C-gebied vooral goed met de auto bereikbaar is.

De noordzijde van het IJsbaanpad is onderdeel van een A-locatie². Voor kantoren op A-locaties geldt een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per 250m² bruto vloeroppervlak.



Afbeelding: parkeernormen (bron: www.maps.amsterdam.nl/)

² In de Nota parkeernormen was Tripolis nog een B-locatie, maar met de vaststelling van de investeringsnota op 19 september 2019 is Verdi aangewezen als A-locatie waardoor er een andere parkeernorm is gaan gelden.

5.4.6. Nota parkeren fiets en scooter

Op 14 maart 2018 is de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter vastgesteld. De nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' is het beleidskader op basis waarvan de gemeente bij ruimtelijke (her-)ontwikkelingen eisen stelt aan de parkeervoorzieningen bij niet-woonfuncties. Deze eisen zijn vertaald in bindende beleidsregels voor fietsen. Voor scooters zijn de normen voor parkeervoorzieningen richtlijnen. Niet bindend dus maar wel een advies.

Uitgangspunt voor zowel fiets- als scooterparkeren is dat dit op eigen terrein wordt geregeld, al dan niet inpandig. De beleidsregels gelden alleen voor fietsparkeren bij niet-woonfuncties, zoals kantoren, horeca en bedrijven. Voor zone 1 (hoog fietsgebruik) waar de noordzijde van het IJsbaanpad onder valt, geldt een norm van 2,9 fietsparkeerplaatsen per 100 m² BVO, uitgaande van een kantoor zonder publieke baliefunctie. Zie verder paragraaf 6.2 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Tabel 3.1: kantoorfunctie - fietsparkeren						
	locatie	norm aantal parkeerplekken	per	doelgroep ¹⁸	maatgevend moment	opmerkingen
kantoor medewerkers	zone 1	2,9	100 m ² bvo	medewerkers / lang parkeren	ochtend werkdag	
	zone 2	2				
	zone 3	1,45				
kantoor met balie bezoekers	zone 1	5	balie	bezoekers / kort parkeren	ochtend werkdag	minimaal 10 fietsparkeerplekken per vestiging
	zone 2	3,5				
	zone 3	2,5				

Voor scooters geldt een richtlijn van 0,25 parkeerplek per 100 m² voor kantoren zonder baliefunctie.

5.4.7. Hemelwaterverordening

Vanaf 11 mei 2021 is de "Verordening van de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam houdende regels omtrent het bergen van hemelwater (Hemelwaterverordening Amsterdam)" van kracht. De verordening is van toepassing op nieuwe gebouwen en bestaande gebouwen die ingrijpend worden verbouwd of het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid. Dat is bij kavel 1 aan de orde.

In de Hemelwaterverordening zijn regels opgenomen omtrent het afvoeren van hemelwater en het bergen van hemelwater. Een hemelwaterberging moet tenminste een capaciteit hebben van 60 liter per m² bebouwd oppervlak, mag maximaal 1 liter per m² bebouwd oppervlak per uur lozen op een openbaar riool en is na 60 uur leeg. Er gelden ook regels voor een hemelwaterberging met hergebruikstelsel. Het geborgen hemelwater wordt in de ondergrond geïnfiltreerd. Als dat niet of maar deels mogelijk is, kan als uitzondering in het openbare riool worden geloosd. Dit wordt technisch uitgewerkt in het kader van de omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit.

5.4.8. Mobiliteitsplan

Op 23 juli 2023 is het Mobiliteitsplan Zuidflanken vastgesteld door het college van B&W van Amsterdam. In de Zuidflank vinden tot 2040 grootschalige ontwikkelingen plaats.

Omvangrijke projecten als Zuidasdok (de ondertunneling van de A-10) en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn zullen hun stempel drukken op dit gebied. Het gevolg hiervan is dat het aantal gebruikers – werknemers, studenten, inwoners en bezoekers – straks anderhalf keer zo groot is als nu. Voor de mobiliteit in het gebied betekent dit bijvoorbeeld dat het aantal gebruikers van de OV-knoop Amsterdam Zuid zelfs zal verdubbelen. Om de goede bereikbaarheid die de Zuidflank al kenmerkt, te behouden en op een duurzame manier toekomstbestendig te maken, zijn passende mobiliteitsmaatregelen nodig, bovenop de maatregelen die nu al worden genomen.

Het pakket aan maatregelen dat wordt genomen, heeft betrekking op 4 pijlers:

1. Herinrichten van de openbare ruimte om meer ruimte voor verblijven te realiseren en alternatieven voor de auto te verbeteren
2. Samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen stimuleren we werknemers en studenten om buiten de spits te reizen en met de fiets, te voet of met het OV te reizen
3. Verminderen parkeerruimte
4. Aandacht voor type programma gebiedsontwikkeling Zuidflank

Voor kavel 1 wordt uitgegaan van het vergroten van het aantal meters kantoren, waarbij het aantal parkeerplaatsen wordt gehalveerd. De transformatie van kavel 1 in deelgebied 1 zorgt voor een afname van het aantal verkeersbewegingen met bijna 440 motorvoertuigbewegingen tijdens een werkdagemaal. Er wordt actief gestuurd op het bevorderen van het openbaar vervoer en de fiets, in tegenstelling tot het gebruik van de auto. Mede gezien de ligging ten opzichte van de metro, het treinstation, de tram en de binnenstad van Amsterdam zijn alternatieven voor de auto ook in overvloed. Op eigen terrein wordt een groot aantal stallingsplekken in de kelder gerealiseerd (conform de gemeentelijke nota parkeren fiets en scooter), waardoor het aantrekkelijk wordt om met de fiets naar het kantoor te komen.

6. Omgevingsaspecten

6.1. Verkeer

6.1.1. Verkeersonderzoek Goudappel Coffeng (2023)

Door Goudappel Coffeng is onderzoek (rapportage d.d. 2 juni 2023) gedaan naar de verkeerskundige effecten van de beoogde ontwikkeling van kavel 1 waarbij enerzijds het aantal vierkante meters kantoor toeneemt, maar anderzijds het aantal parkeerplaatsen wordt gehalveerd.

In het onderzoek is geconcludeerd dat uit de verkeersgeneratieberekening blijkt dat de transformatie van kavel 1 in deelgebied 1 zorgt voor een afname van het aantal verkeersbewegingen met bijna 440 motorvoertuigbewegingen tijdens een werkdagemaal. Op basis van een reductie van het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie kan worden vastgesteld dat er minder voertuigbewegingen worden gegenereerd, wat de keuze voor een kwalitatieve onderbouwing extra onderstreept. De resultaten uit de verkeersgeneratieberekening, en dus de afname van het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige situatie, onderstreept deze conclusie. Ten opzichte van de huidige situatie resulteert de ontwikkeling van kavel 1 in een verbetering van de verkeerssituatie.

Door het Amsterdamse parkeerbeleid wordt actief gestuurd op het bevorderen van het openbaar vervoer en de fiets, in tegenstelling tot het gebruik van de auto. Mede gezien de ligging ten opzichte van de metro, het treinstation, de tram en de binnenstad van Amsterdam zijn alternatieven voor de auto ook in overvloed. Om mede het gebruik van de fiets te bevorderen voldoet het bouwplan aan de Amsterdamse beleidsregels voor het fiets- en scooterparkeren en wordt een groot aantal stallingsplekken in de kelder op eigen terrein gerealiseerd, waardoor het aantrekkelijk wordt om met de fiets naar het kantoor te komen.

6.2. Parkeren

6.2.1. Parkeren auto's

Voor de Zuidas geldt het uitgangspunt dat in de openbare ruimte geen parkeervoorzieningen aanwezig zijn of worden gerealiseerd. Een ontwikkeling dient op eigen terrein in de parkeerbehoefte te voorzien of men kan gebruik maken van openbare/publiektoegankelijke parkeergarages. Dit is vastgelegd in de Nota Parkeernormen Auto (2017). Onder het nieuwe kantoorgebouw wordt een gebouwde parkeervoorziening gerealiseerd waar 68 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Met het kantoorprogramma van 17.000 m² wordt volledig voldaan aan de geldende parkeernorm van 1 parkeerplaats per 250 m².

6.2.2. Parkeren fietsen en scooters

Voor de kantoren moet op grond van de gemeentelijke norm uit worden gegaan van 2,9 fietsparkeerplaats per 100 m². Voor de 17.000 m² kantoor die in de nieuwe situatie wordt

gerealiseerd zijn 493 fietsparkeerplaatsen nodig. In de kelder worden 459 fietsparkeerplekken gerealiseerd, op de begane grond 42, in totaal 501 plekken. Er wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernorm voor fietsen. Van de 42 plekken op de begane grond zijn er 22 enkellaags en van voldoende omvang zodat deze ook voor de stalling van bakfietsen gebruikt kunnen worden.

Voor scooters moet op grond van de gemeentelijke richtlijn worden uitgegaan van 0,25 parkeerplek per 100 m² (kantoren zonder baliefunctie). Voor de 17.000 m² komt dat neer op 42,5 plekken. In de kelder worden 43 plekken voor scooters gerealiseerd waarmee aan de gemeentelijke richtlijn wordt voldaan.

6.3. Geluid

Op grond van artikel 77 van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht indien nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt in de geluidszones van wegen, spoorwegtrajecten en industrieterreinen. Het voornemen gaat uit van de realisatie van een nieuw kantoorgebouw. Kantoren zijn niet geluidgevoelige bestemmingen als bedoeld in de Wet geluidhinder, akoestisch onderzoek is daarmee niet nodig.

6.4. Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

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

In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden.

Het voornemen gaat uit van het slopen en nieuwbouwen van een kantoorgebouw (circa 5.000 m²) en het bouwen van een nieuw groter kantoorgebouw (17.000 m²). Het project is daarmee te beschouwen als "niet in betekenende mate" nu het ruimschoots onder de drempelwaarde van 100.000 m² kantoren en 1.500 woningen blijft. Het project past daarmee binnen de kaders van de Wet milieubeheer en is voor wat betreft luchtkwaliteit uitvoerbaar.

M.e.r.

In het kader van de [REDACTED] is onderzoek gedaan naar luchtkwaliteitsaspecten voor de gehele herontwikkeling van Verdi waar kavel 1 een onderdeel van is. In het MER-rapport is geconcludeerd dat ook bij de maximale scenario's wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden voor luchtkwaliteit. Zoals aangegeven in paragraaf 6.1 van deze ruimtelijke onderbouwing zal de herontwikkeling van kavel 1, door een afname van de

parkeercapaciteit, leiden tot een afname van het aantal verkeersbewegingen en daarmee een afname van de uitstoot van stikstofdioxide en fijn stof.

Feitelijke luchtkwaliteit

In de Atlas Leefomgeving zijn gegevens over de feitelijke situatie ten aanzien van de luchtkwaliteit gepubliceerd (2020). De grenswaarde jaargemiddelde concentratie van PM10 is 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor fijnstof (PM2,5) geldt vanaf 1 januari 2015 een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie. Deze bedraagt 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor stikstofdioxide is de grenswaarde 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per jaar.

Uit gegevens van de Atlas Leefomgeving blijkt dat de:

- De concentratie fijnstof (PM10) 16,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt, dus ruim minder dan de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- De concentratie ultrafijnstof (PM2,5) 8,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt, dus ruim minder dan de grenswaarde van 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.
- De concentratie stikstofdioxide (NO2) 21,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt, dus ruim minder dan de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Besluit gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om kwetsbare functies (zoals ziekenhuizen en verzorgingshuizen) te realiseren op minder dan 100 meter van een Rijksweg en op minder dan 50 meter van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden overschreden. In het gebouw worden uitsluitend kantoren gerealiseerd. Dat zijn geen gevoelige functies als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen, zodat wordt voldaan aan de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen.

Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

De "Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit" is vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam op 5 januari 2010. Daarbij is het uitgangspunt dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Met betrekking tot gevoelige groepen sluit Amsterdam zich aan bij de limitatieve opsomming zoals die is opgenomen in het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding. Een tweede uitgangspunt is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijnsbebouwing worden geprojecteerd. In het nieuwe gebouw

aan de het IJsbaanpad worden alleen kantoren en dus geen nieuwe gevoelige functies ondergebracht, zodat het project in overeenstemming is met het beleid.

6.5. Externe veiligheid

Inleiding

Voor de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen is wet- en regelgeving van kracht die moet worden getoetst bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van kracht. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is dit het Besluit externe veiligheid transportroutes kader. Voor buisleidingen (waaronder hoofdtransportleidingen gas) is het Besluit externe veiligheid buisleidingen kader.

Op de risicokaart zijn de inrichtingen en transportroutes (inclusief buisleidingen) aangegeven waar op basis van geldende wet- en regelgeving beperkingen gelden voor nieuwe (beperkt) kwetsbare functies. Kantoren vallen onder de categorie "beperkt kwetsbare functies". Kantoren groter dan 1.500 m² zijn kwetsbare objecten.

Transportroute

Kavel 1 wordt gebouwd op circa 300 meter van de Rijksweg A10 waar in de huidige situatie gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Op kavel 1 zijn kwetsbare bestemmingen (zoals kantoren) al toegestaan. Het bruto vloeroppervlak wordt groter en daarmee ook het aantal verblijvende personen. Voor de Rijksweg A10 worden echter ingrijpende aanpassingen gerealiseerd, onder de noemer Zuidasdok. De A10 wordt daarbij voor een deel ondertunneld waarbij de tunnel conform de uitgevoerde Milieueffectrapportage (MER) voor de Zuidasdok (maart 2015) wordt ingedeeld in categorie C. Dat betekent dat er geen gevaarlijke stoffen meer mogen worden vervoerd over de A10.

Plaatsgebonden risico

In het kader van het onherroepelijke Tracébesluit voor de Zuidasdok is een onderzoek voor wat betreft de externe veiligheid uitgevoerd³. Zowel in de huidige situatie als in de situatie na realisatie van Zuidasdok is nergens in het studiegebied sprake van een plaatsgebonden risico dat hoger is dan 1 maal 10⁻⁶. Dit betekent dat in 2030, na opening van Zuidasdok als tunnel categorie C, nergens in het studiegebied sprake is van een overschrijding van de grenswaarde van het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

De A10 is een basisnetroute. Hierover vindt vervoer van brandbare gassen en vloeistoffen plaats. De A10 heeft een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Kavel 1 ligt daar ver buiten, op circa 300 meter. Met de bouw van de nieuwe kantoorbebouwing van het project Tripolis langs de A10 is een grote afschermende werking gerealiseerd.

³ Rapport: "Deelrapport externe veiligheid Zuidasdok Milieueffectrapport - Bijlage 8", maart 2015

Gasdrukmeet- en regelstation

Ten noorden van het IJsbaanpad bevindt zich een gasdrukmeet- en regelstation van categorie C met een capaciteit van meer dan 40.000 m³/h. Dit betekent dat op grond van artikel 3.12 van het Activiteitenbesluit een afstand van 25 meter in acht dient te worden gehouden ten opzichte van kwetsbare objecten, zoals woningen. Kavel 1 ligt niet binnen deze 25 meter zone, en er worden ook geen kwetsbare objecten zoals woningen gerealiseerd.

6.6. Bedrijven- en milieuzonering

Op kavel 1 wordt de bestaande en reeds toegestane kantoorfunctie vervangen door nieuwbouw. Er is geen sprake van een nieuwe gevoelige functies (zoals woningen) waarvoor onderzocht zou moeten worden of aan de richtafstanden wordt voldaan.

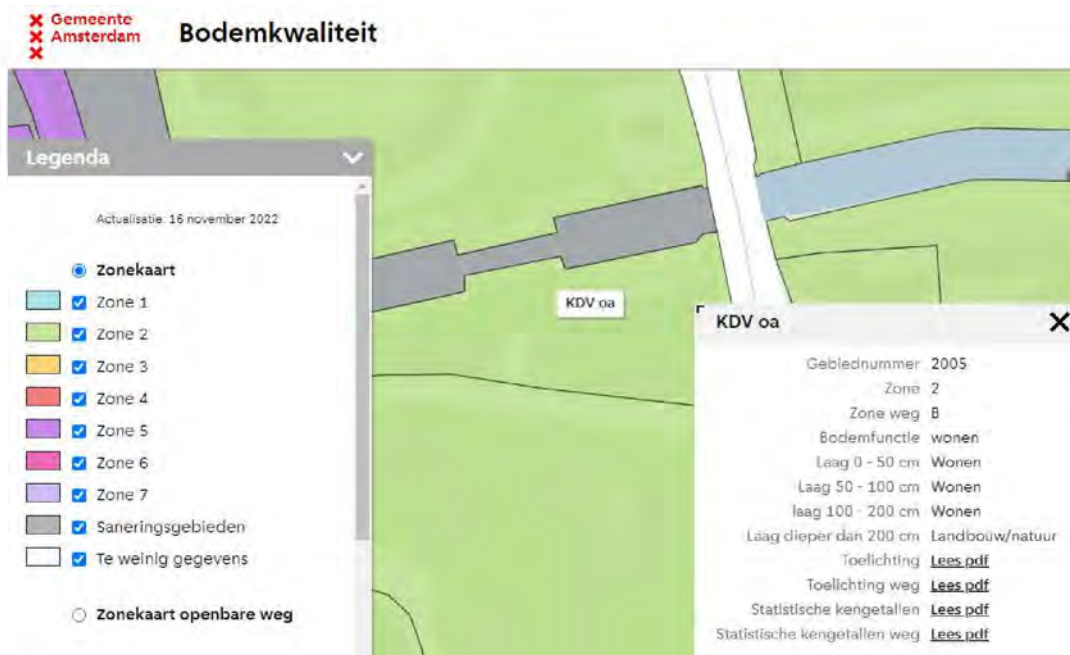
6.7. Bodem

Inleiding

Bij het toekennen van gevoelige bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijk ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam (2022)

Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebied specifieke beleid. Deze normen zijn voor Amsterdam opgenomen in de Nota Bodembeheer. De nota Bodembeheer en de bijlagen met de bodemkwaliteitskaart zijn geactualiseerd en opnieuw vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 1 november 2022. Kavel 1 is daarin onderdeel van zone 2.



Trillinghinder spoor

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient aandacht te zijn voor het aspect trillingen. Er bestaan geen wettelijke normen voor trillinghinder als gevolg van het treinverkeer over het spoor. In de praktijk wordt veelal aangesloten bij de SBR-richtlijn "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen". In het verleden is ten behoeve van het projectMER Zuidasdok en het bestemmingsplan Zuidasdok uitgebreid onderzoek verricht naar het aspect trillinghinder, met als doel het in beeld brengen van de trillingen veroorzaakt in de gebruiks- en realisatiefase door de treinen en metro's op het spoorgedeelte vanaf knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel en op het spoorgedeelte te Diemen (Zuidasdok, Deelrapport trillingen spoor Zuidasdok milieueffectrapport, maart 2015). Op dit traject is beschouwd in hoeverre er hinder ontstaat voor personen in de gebouwen langs het spoor, er schade ontstaat aan gebouwen door spoorgebonden trillingen en wanneer van toepassing storing aan apparatuur in de bebouwing langs het spoor. De intensiteit van de trillingen is getoetst aan de SBR-richtlijn deel B Hinder voor personen in gebouwen.

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat in de bestaande situatie en toekomstige situatie (na realisatie van Zuidasdok) voor bebouwing binnen Zuidas buiten een zone van 40-55 meter langs het spoor binnen geen trillinghinder optreedt. De nieuwe bebouwing aan de noordzijde van het IJsbaanpad, is op circa 300 meter of verder van het spoor gelegen. Gelet op het in het verleden verrichte onderzoek is trillinghinder niet te verwachten gezien de afstanden van gebouwen tot het spoor.

Conclusie

Op basis van archiefonderzoek (Bodemonderzoek 30.03.2018) wordt de kwaliteit van de grond in het plangebied ingeschat op niet tot licht verontreinigd. Er worden geen saneringsactiviteiten voorzien in het plangebied, verondersteld wordt dat de grond milieutechnisch geschikt is voor de geplande functie kantoor.

6.8. Water

Aan de noordzijde van het IJsbaanpad waar kavel 1 onderdeel van is, is een aantal ondergrondse parkeergarages reeds aanwezig. Het voorliggend plan gaat uit van het vervangen van de halfverdiepte garage onder kavel 1 door een volledig verdiepte parkeergarage (kelder) die in een latere fase wordt doorgetrokken onder de naastgelegen kavel 3.

Waterkering & Waterveiligheid

De beschermingszone van de verholten kering overlapt met de geplande aanleg van parkeergarages in Noordzone IJsbaanpad. Op grond van artikel 2.17 van de Keur van AGV zal ook een vergunning van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht aan de orde zijn, maar dat staat los van de ruimtelijke procedure waar voorliggende ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft.

Oppervlaktewater

Voor de toename van de verharde oppervlakte met meer dan 1.000 m² is een watervergunning nodig. Binnen het gebied van het Waterschap Amstel Gooi en Vecht moet bij een toename van het verharde oppervlak met meer dan 1.000 m² in stedelijk gebied, 15% van de verhardingstoename als extra oppervlaktewater worden gecompenseerd in hetzelfde watersysteem. Bij het dempen van oppervlaktewater moet dat 1 op 1 (100%) gecompenseerd worden in hetzelfde watersysteem. Het plan gaat niet uit van demping van oppervlaktewater.

Bebouwing/verharding

In de huidige situatie is het terrein van kavel 1 vrijwel volledig verhard en bebouwd. Aan de waterzijde is een strook onbebouwd en onverhard, dat blijft in de nieuwe situatie ook zo. Voor de nieuwe situatie wordt uitgegaan van het bebouwen van de kavel op het terreindeel dat nu volledig bebouwd en verhard is. Daarmee is er geen sprake van een toename van verharding/bebouwing ten opzichte van de huidige situatie.

Rainproof

Door de herinrichting van het gebied gelden de werkzaamheden als nieuwbouw. Conform de ambities van Rainproof zal de nieuwe omgeving 60 mm regenval (in 1 uur) moeten kunnen verwerken, waarvan 20 mm (in 1 uur) via de riolering af wordt gevoerd en 40mm tijdelijk lokaal wordt geborgen. De nadere invulling om het plangebied Rainproof te maken, kan pas beginnen als de maaiveldhoogtes en contouren van toekomstige bebouwing (vrijwel) definitief zijn. Ten tijde van het schrijven van deze onderhavige waterparagraaf, was dit nog niet het geval. Daarom zal het maken van Rainproof kaarten pas in een later stadium worden gedaan.

Grondwater

In het plan is een nieuwe ondergrondse parkeergarages voorzien onder kavel 1 die in een latere fase wordt gekoppeld en doorloopt onder de aangrenzende kavel 3. Voor deze en andere plannen voor ondergrondse gebouwen voldaan moeten worden aan de regels die op basis van het beleid inzake grondwaterneutraal bouwen gelden voor ondergrondse gebouwen. Dit beleid is vertaald in het parapluplan Grondwaterneutrale kelders. Dit parapluplan is op 7 oktober 2021 door de gemeenteraad vastgesteld en is inmiddels in werking getreden. Kavel 1 is onderdeel van "zone 2" zoals benoemd in het paraplubestemmingsplan. Het bijbehorende artikel voorziet in een verbod op het bouwen van ondergrondse (delen van) gebouwen, maar indien ondergrondse gebouwen grondwaterneutraal kunnen worden gebouwd, dan kan daarvoor via een binnenplanse afwijking een omgevingsvergunning worden verleend. Voorwaarde is wel dat aan de hand van een geohydrologisch onderzoek aangetoond wordt dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn.

Geohydrologisch onderzoek

Door CRUX is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (rapportage 'Advies grondwaterneutraal bouwen IJsbaanpad 2 te Amsterdam', d.d. 17 januari 2024). Onderzocht wat de effecten zijn van de verdiepte ondergrondse parkeergarage op de grondwaterstanden en grondwaterstromingen. De resultaten van het onderzoek zijn hieronder weergegeven.

Barrièrewerking

Als gevolg van de bouw van een verdiepte parkeergarage (kelder) onder kavel 1 (en in een later stadium ook onder kavel 3) wordt een grotere ondergrondse barrière gecreëerd. De doorstroming van grondwater op kavelniveau kan hierdoor worden beperkt. Het bevoegd gezag heeft het voorschrift dat grondwaterneutraal gebouwd moet worden. Dit houdt in dat de doorstroming van grondwater op kavelniveau niet verminderd mag worden. Aangezien in de nieuwe situatie de doorstroming van grondwater wordt verlaagd, worden mitigerende maatregelen als noodzakelijk gezien door het bevoegd gezag.

Door Crux zijn maatregelen geadviseerd welke zijn getoetst aan de hand van een debietsberekening op kavelniveau. Geadviseerd is om onder de kelder grondverbetering te realiseren met een doorlatendheid van 35 m/d en een doorstroomoppervlakte van 17,8 m². Geconcludeerd wordt dat de kelder grondwaterneutraal gerealiseerd kan worden, middels de mitigerende maatregelen indien Waternet deze toestaat binnen de Beschermingszone. Waternet heeft de concept rapportage van juli 2023 beoordeeld (memo beoordeling d.d. 13 september 2023) en verzocht om aanvullende gegevens aan te leveren en aanvullende berekeningen te doen. CRUX heeft naar aanleiding daarvan het advies het advies grondwaterneutraal bouwen aangepast en aangevuld, in de rapportage van januari 2024 zijn de opmerkingen verwerkt.

Damwanden trekken

In het onderzoek van Crux zijn de damwanden beschouwd die in de grond achterblijven. De overige damwanden rondom de nieuwbouw worden na afloop getrokken. Een deel daarvan staat met de voet in het theoretisch profiel van de waterkering. Enkele waterschappen

waaronder Waternet hanteren een protocol voor het trekken van damwanden op een locatie met een afsluitende deklaag. Het protocol is beschreven in de notitie van Crux en zal worden vastgelegd in het contract met de aannemer die dit gaat maken.

Hemelwater

Voor het hemelwater geldt het principe van vasthouden, bergen en vertraagd afvoeren zowel in de bebouwde als onbebouwde omgeving. Hierbij is de hemelwaterverordening leidend, zie paragraaf 5.4 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Conclusie

Met bovenstaande maatregelen wordt invulling gegeven aan het van toepassing zijnde beleid. Met Waternet zal nog afstemming plaatsvinden over de te treffen maatregelen in het kader van het grondwaterneutraal bouwen.

6.9. Klimaatadaptatie

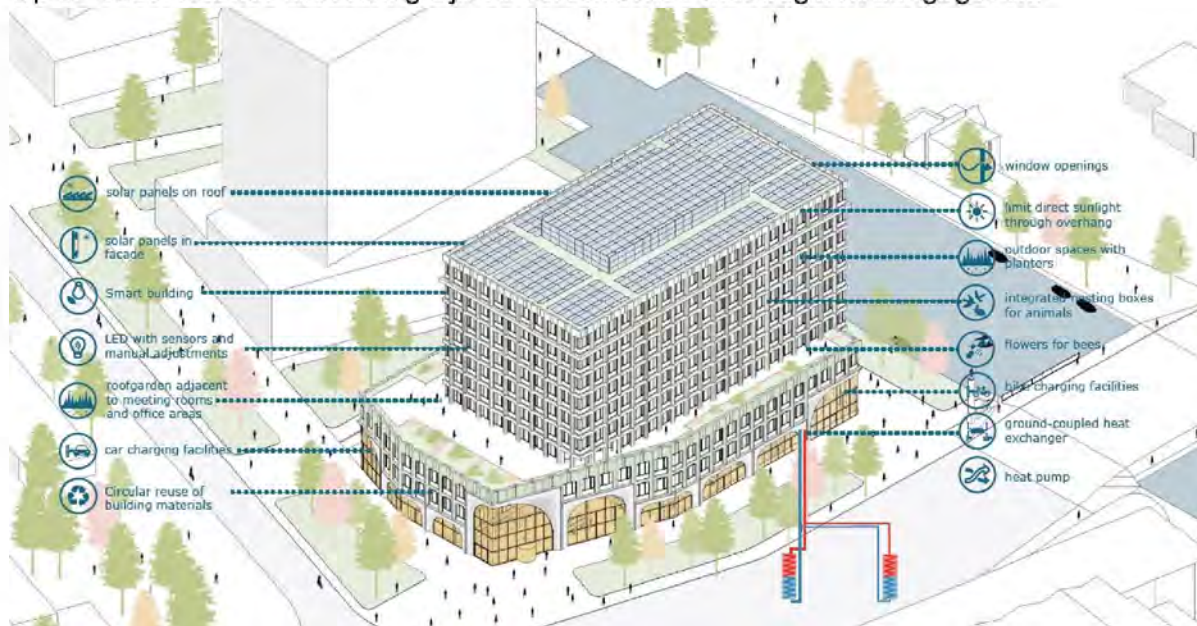
In artikel 6.75 van de Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat de motivering van een omgevingsplan, dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving wordt in ieder geval betrokken het risico op wateroverlast, overstroming, hitte, watertekort, verzilting en verslechtering van de ecologische en chemische waterkwaliteit.

Het plan voorziet in de sloop van een verouderd kantoorpand en de bouw van een nieuw duurzaam kantoorgebouw. Zoals aangegeven is in paragraaf 6.8 is rekening gehouden met de waterhuishoudkundige belangen, zoals het respecteren van de regionale waterkering en de eis van de gemeente Amsterdam om grondwaterneutraal te bouwen.

Het plan zal voldoen aan de regelgeving van de gemeente Amsterdam voor wat betreft de eisen voor waterberging (Amsterdam Rainproof). De hoeveelheid verharding/bebouwing neemt af ten opzichte van de huidige situatie. Het plan voldoet minimaal aan de BENG regelgeving voor duurzame gebouwen (landelijke regelgeving) en Natuur inclusief bouwen (richtlijnen/ regelgeving gemeente Amsterdam).

Bij het nieuwe gebouw wordt gebruik gemaakt van duurzame energieopwekking door een WKO (warmtekoede opwekking) installatie en PV-panelen. Door in het ontwerp kleine geveloverstekken te realiseren wordt de directe inval van zonlicht beperkt (vermindering of beperking van hitte intern). De daken worden groen ingericht met beplanting die is afgestemd op flora en fauna, inclusief nestkasten etc. Ook daarmee kan hittestress worden tegengegaan. Het groen op de daken heeft een positieve invloed op de omgeving.

Op de onderstaande afbeelding zijn de verschillende maatregelen aangegeven.



6.10. Natuur en landschap

6.10.1. Inleiding

Daar waar ruimtelijke plannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het beoogde gebruik mag er niet toe leiden dat te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

6.10.2. Toetsingskader

Er is één wettelijke regeling van belang, te weten de Wet natuurbescherming. De Wet natuurbescherming (Wnb) heeft als doel te komen tot één integrale en vereenvoudigde regeling van de natuurbescherming. Hierbij is de Europese regelgeving als uitgangspunt genomen. Wanneer geen specifieke natuurbescherming in de Europese regelgeving is voorzien worden op rijksniveau regels vastgelegd, zodat een consistent, samenhangend en transparant stelsel van regels op het gebied van natuur ontstaat.

In de Wet natuurbescherming zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000-gebieden). Daarnaast bevat de Wet natuurbescherming verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, hollen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

6.10.3. Ecologisch onderzoek (quick scan)

Door ecologisch bureau Els & [REDACTED] is een ecologische quick scan uitgevoerd (februari 2023). Uit de resultaten van de quick scan ecologie van 8 februari 2023 is gebleken dat de aanwezigheid van vleermuizen in het kantoorgebouw via de aanwezige openingen in de gevels niet is uit te sluiten. Voor de sloop van de bestaande bebouwing wordt dit momenteel nader onderzocht, de resultaten worden in het najaar van 2023 verwacht.

6.10.4. Soortgericht onderzoek (vleermuizen)

Door ecologisch adviesbureau De Slijpkruik is een soortgericht onderzoek uitgevoerd, zie rapportage d.d. 23 november 2023. In het onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

Ten aanzien van de verblijfplaatsen van vleermuizen:

- Het te slopen kantoorpand heeft geen functie als vaste rust- of voortplantingsplaats voor vleermuizen. Vervolgstappen, zoals het treffen van mitigerende of compenserende maatregelen en het aanvragen van een ontheffing, zijn niet aan de orde.
- In het kantoorpand ten westen van het plangebied is een verblijfplaats van gewone dwergvleermuis aangetroffen. Deze verblijfplaats bevindt zich normaal gesproken buiten invloedssfeer van het plangebied, onder de voorwaarde dat een toename van lichtverstoring voorkomen wordt. De groenstrook en watergang ten noorden van het gebouw hebben een functie als foerageergebied en mogelijk vliegroute. Zorg er daarom voor dat verlichting, bijvoorbeeld bouwlampen, op het plangebied zelf gericht zijn en niet richting de naastgelegen te behouden bebouwing of richting de groenstrook en watergang ten noorden van het plangebied.
- Voor de nieuwbouw wordt, voor zover dit nog niet is gedaan, geadviseerd natuurinclusief te bouwen door bijvoorbeeld delen van de nieuwbouw voor vleermuizen geschikt te maken. Hiervoor zijn vaak volop verschillende mogelijkheden.

De werkzaamheden en ontwikkelingen leiden niet tot het verstoren van essentieel foerageergebied of vliegroutes van vleermuizen. Wél dient er tijdens de werkzaamheden rekening gehouden te worden met de vleermuizen middels het voorkomen van lichtverstoring op het naastgelegen pand, de gracht en het grasveld. De verlichting, bijvoorbeeld bouwlampen, zullen op het plangebied zelf gericht worden en niet richting de naastgelegen te behouden bebouwing of richting de groenstrook en watergang ten noorden van het plangebied. Deze maatregelen zijn beperkt en haalbaar, er is geen noodzaak tot het aanvragen van een ontheffing.

Voor de overige soorten moet rekening worden gehouden met mogelijke broedgevallen van algemene broedvogels en de zorgplicht die geldt ten aanzien van alle soorten (beschermde en onbeschermde).

6.10.5. Onderzoek stikstofdepositie

Door Anteagroup is een onderzoek naar de stikstofdepositie uitgevoerd (rapportage 21 december 2023). Met behulp van het rekenprogramma AERIUS Calculator is de mogelijke toename van de stikstofdepositie in beeld gebracht tijdens de realisatiefase en de gebruiksfase. Uit de berekening blijkt dat het voornemen niet leidt tot een stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol/ha/jaar op omliggende Natura 2000-gebieden.

Uit de berekening van de realisatiefase en de gebruiksfase blijkt dat het voornemen niet leidt tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van enig Natura 2000-gebied. Significante gevolgen voor de habitats in Natura 2000-gebieden ten gevolge van stikstofdepositie zijn daarmee uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie staat verdere besluitvorming derhalve niet in de weg.

6.11. Hoogbouwaspecten

6.11.1. Bezonning

In het kader van het investeringsbesluit voor deelgebied 1, waar kavel 1 onderdeel van is, is op basis van een voorbeeldverkaveling door de gemeente Amsterdam onderzoek gedaan naar de bezonningssituatie binnen en in de omgeving van het plangebied. Zie de rapportage van 4 juli 2023.

Uit de bezonningsstudie kan worden opgemaakt dat de nieuwbouw op kavel 1 op de maatgevende data 21 maart/ 21 september door de ligging en voorgenomen bouwhoogte alleen schaduw geeft op de gracht aan de noordzijde en niet op bestaande woonbebouwing/ tuinen of bebouwing met andere functies. Voor wat betreft de bezonning is de voorgenomen bebouwing met bijbehorende bouwhoogte dus goed inpasbaar.

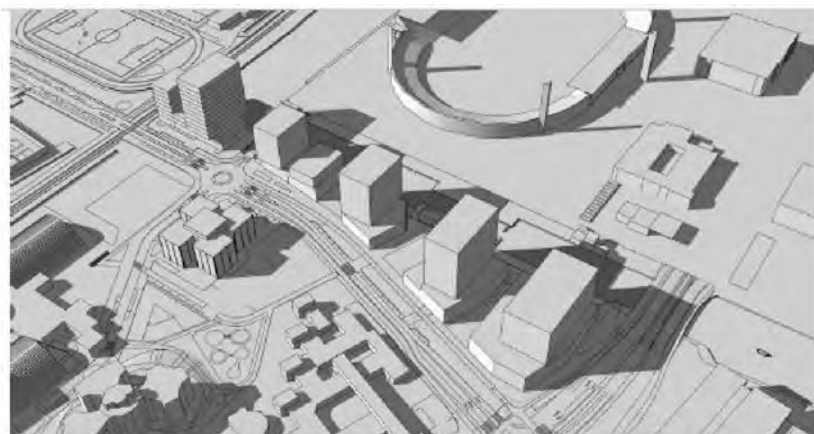
De bezonningsdiagrammen van 21 maart/21 september zijn hieronder weergegeven.



21 maart/september
9.00u



21 maart/september
12.00u



21 maart/september
15.00u



21 maart/september
17.00u

6.11.2. Windhinder

Algemeen

Rondom hoge gebouwen kan windhinder optreden. Er kan sprake zijn van verhoogde windsnelheden die het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam maken. Op grond van onderzoek (computeranimatie of windtunnelonderzoek) kan vooraf worden vastgesteld of bij een bepaald stedenbouwkundig ontwerp windhinder zal optreden en zo ja, welke maatregelen kunnen worden getroffen om windhinder te voorkomen of te beperken. Ter voorkoming van windhinder kunnen maatregelen worden getroffen in de openbare ruimte of aan het gebouw zelf.

Op kavel 1 wordt bebouwing mogelijk gemaakt met een maximale bouwhoogte van 38 meter. Dat op plekken rondom de toekomstige bebouwing windhinder kan optreden is niet ondenkbaar. Of en waar windhinder uiteindelijk kan optreden is echter sterk afhankelijk van de architectonische uitwerking. De mate waarop windhinder optreedt en de toepasbaarheid en effectiviteit van eventuele maatregelen is eerst goed te onderzoeken op bouwplanniveau. Het gaat bij maatregelen veelal om kleinschalige ingrepen. Maatregelen blijken, voor zover nodig, altijd goed mogelijk.

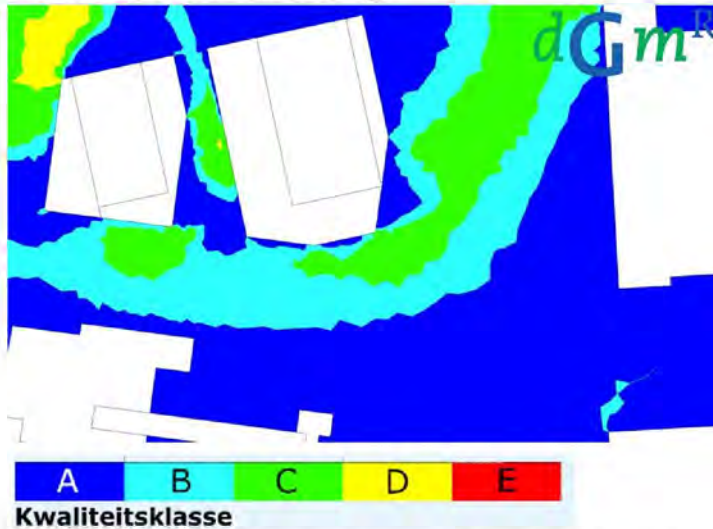
Onderzoek op straatniveau (CFD-onderzoek)

Voor onder andere deelgebied 1 aan de noordzijde van het IJsbaanpad is een windhinderonderzoek uitgevoerd door DGMR (Windhinderonderzoek 01.07.2020). Het betreft een zogenaamd CFD-onderzoek dat is gedaan conform NEN 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving'. Het windklimaat kan worden beoordeeld als goed, matig of slecht, afhankelijk van waar het gebied voor bedoeld is (doorlopen, slenteren of langdurig zitten).

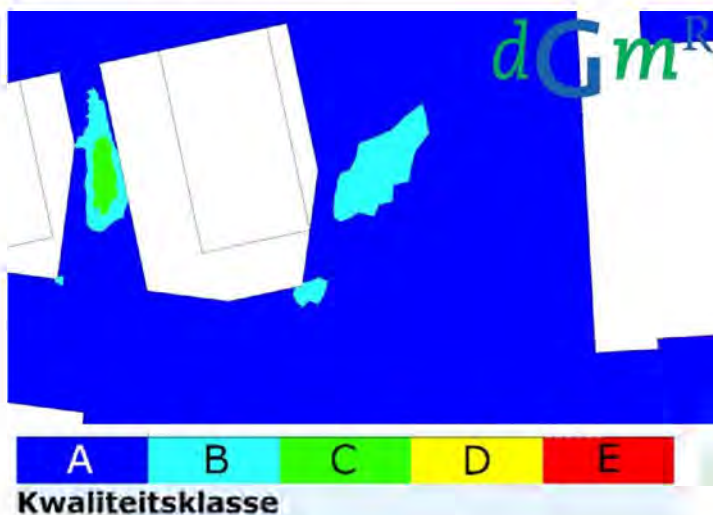
Overschrijdingskans dat $v > 5$ m/s in procenten van het totaal aantal uur per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteiten		
		1. Doorlopen	2. Slenteren	3. Langdurig zitten
< 2.5	A	Goed	Goed	Goed
2.5 - 5.0	B	Goed	Goed	Matig
5.1 - 10.0	C	Goed	Matig	Slecht
10.1 - 20.0	D	Matig	Slecht	Slecht
> 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Voor het deelgebied 1 (ten noorden van het IJsbaanpad) is het windklimaat voor de nieuwe situatie onderzocht, zonder realisatie van deelgebied 2 (ten zuiden van het IJsbaanpad). Dat levert de volgende situatie op. Rondom de nieuwbouw van kavel 1 is er sprake van een goed windklimaat (klasse A en B). Alleen ter hoogte van de Amstelveenseweg is er sprake van een matig windklimaat (klasse C). Voor de functie die de Amstelveenseweg heeft (doorlopen) is het windklimaat goed.

Zie onderstaande afbeelding.



Na de realisatie van deelgebied 2 is het windklimaat ter hoogte van kavel 1 op vrijwel alle plekken klasse A en op een enkele plek B. Dit is zondermeer als "goed" te beoordelen. Zie onderstaande afbeelding.



Onderzoek effecten op Olympisch Stadion

Door Van Rossum Raadgevende Ingenieurs is onderzocht wat de effecten van de bebouwing op kavel 1 zijn op de dakconstructie van het nabij gelegen Olympisch Stadion (rapportage 26 januari 2023). Uit het onderzoek is gebleken dat er alleen aan de Marathon tribune maatregelen moeten worden getroffen als gevolg van een verhoogde windbelasting door de nieuwbouw op kavel 1. Dit heeft voor zowel de spanten als voor de gordingen consequenties.

In het onderzoek zijn maatregelen voorgesteld om de eventuele negatieve effecten weg te nemen. Deze zijn met het Olympisch Stadion afgestemd en worden door een te selecteren aannemer op kosten van de initiatiefnemer getroffen. De maatregelen worden getroffen voordat het nieuwe gebouw op kavel 1 wordt opgeleverd.

6.11.3. Luchthavenindelingbesluit

Regelgeving

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib) is gebaseerd op paragraaf 8.2.1 van de Wet luchtvaart (WI). Met het Lib wordt met kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het Lib bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van het gebruik van gronden en de (hoogte van) bebouwing, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

De genoemde beperkingen betreffen:

- de bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bebouwing en het gebruik van gronden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer (veiligheid en radar);
- bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen of andere in het besluit aangewezen gebouwen. Deze typen beperkingen komen niet voor in het Zuidasgebied.

In artikel 8.8, eerste lid, van de WI is bepaald dat bij de vaststelling van een ruimtelijk plan het Lib in acht moet worden genomen. Met een ruimtelijk plan kan van (de toetshoogten van) het Lib worden afgeweken indien van de minister van Infrastructuur en Milieu de verklaring is ontvangen dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft; de zogenoemde verklaring van geen bezwaar (VVGB). Indien (de bouwhoogten van) het ruimtelijk plan is strijd zijn met de maatgevende toetshoogte in verband met de radar, is het vaststellen van het plan mogelijk indien uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

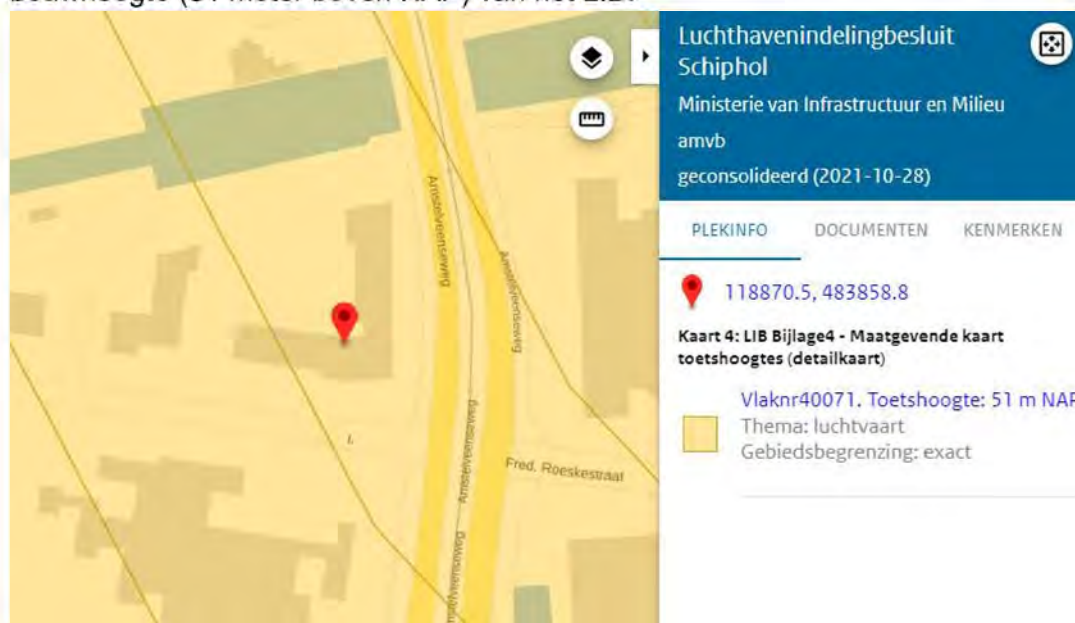
Toets bouwvoornemen

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte zoals opgenomen in bijlage 4 (maatgevende toetshoogte) en 4a (maatgevende toetshoogte radar) bij het Lib.

Maatgevende toetshoogte

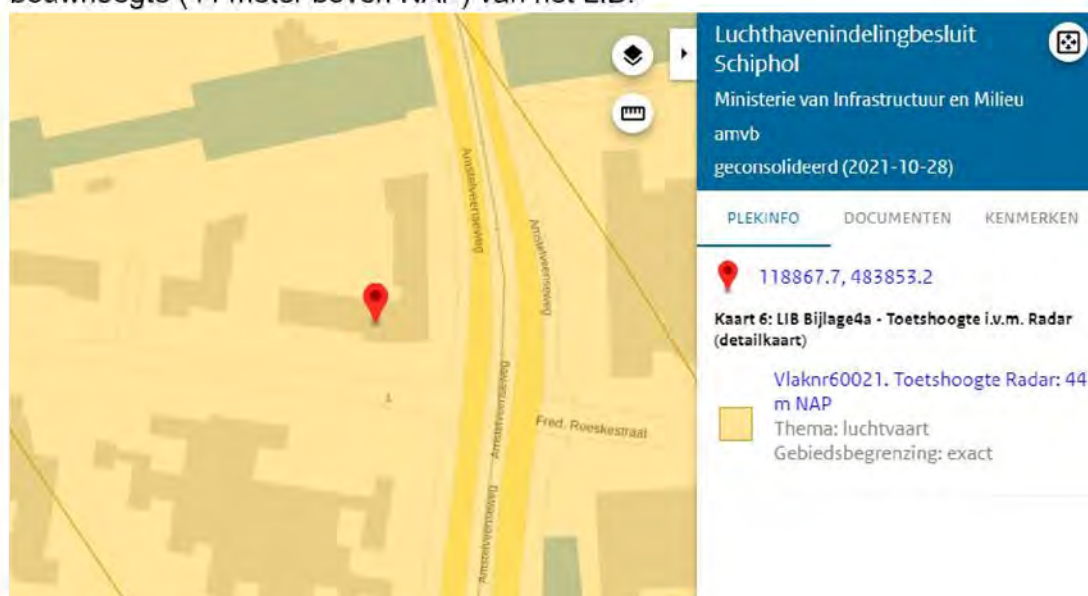
De maximaal toelaatbare bouwhoogtes ter plaatse van kavel 1 bedraagt 51 meter boven NAP, zie onderstaande afbeelding. De hoogte van het maaiveld bij kavel 1 ligt conform het Toetsingskader op 1 meter boven NAP. Met de voorgenomen maximale bouwhoogte van het hoofdgebouw van 38 meter boven NAP wordt voldaan aan de toetshoogte van het Luchthavenindelingbesluit. Op het gebouw worden technische ruimten en zonnepanelen

gebouwd tot maximaal 43,3 meter boven NAP. Ook dit past binnen de toegestane bouwhoogte (51 meter boven NAP) van het LIB.



Maatgevende toetshoogte radar

Op grond van artikel 2.2.2a, eerste lid, van het Lib zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4a bij het Lib objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden, mits uit een positief advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. Ter plaatse van kavel 1 is de maximale toetshoogte 44 meter boven NAP. De hoogte van het maaiveld bij kavel 1 ligt conform het Toetsingskader op 1 meter boven NAP. Met de voorgenomen maximale bouwhoogte van het hoofdgebouw van 38 meter boven NAP wordt voldaan aan de radartoetshoogte van het Luchthavenindelingbesluit. Op het gebouw worden technische ruimten en zonnepanelen gebouwd tot maximaal 43,3 meter boven NAP. Ook dit past binnen de toegestane bouwhoogte (44 meter boven NAP) van het LIB.



6.12. Cultuurhistorie en archeologie

6.12.1. Algemeen

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

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de wetgeving (Erfgoedwet) is dat het erfgoed in de bodem wordt beschermd. Dit betekent onder andere dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dicht bebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

6.12.2. Archeologie

Door Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam is een archeologisch bureau onderzoek gedaan (Archeologisch onderzoek Verdi 01.06.2018). Op basis van de historisch-topografische inventarisatie zijn binnen het plangebied materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met bewoning vanaf de 11de/12de eeuw. Een hoge verwachting geldt voor een ca. 75 m brede zone langs de Amstelveenseweg, waar geconcentreerde bewoningssporen in de vorm van laatmiddeleeuwse veenterpen kunnen voorkomen. Kavel 1 ligt in deze zone. In de bodem van de Schinkel en Nieuwe Meer bestaat een kleine trefkans ten aanzien van resten van scheepvaart richting het voormalige Haarlemmermeer en voorwerpen die bij transport te water zijn geraakt. Voor het gehele plangebied geldt dat rekening dient te worden gehouden met bodemverstoringen ten gevolge van grootschalige grondverzet bij de 20ste-eeuwse ontwikkeling van Buitenveldert. Voor kavel 1 geldt (behoudens de gronden onder de bestaande bebouwing) beleids categorie 5, zie onderstaande afbeelding uit het archeologisch bureau onderzoek.



Voor de verschillende beleid categorieën gelden de volgende richtlijnen:

-  **Beleidsvariant 5**
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of ondieper dan 2,5 m onder maaiveld.
-  **Beleidsvariant 9**
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m².
-  **Beleidsvariant 11**
Voor deze zone geldt uitzondering van archeologisch vervolgonderzoek bij alle bodemingrepen.

Op kavel 1 wordt de bestaande kelder vervangen door een verdiepte kelder met een nagenoeg zelfde footprint. De kelder wordt wel dieper dan 2,50 meter onder maaiveld gerealiseerd. Hiervoor zal nader onderzoek worden gedaan in het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

6.12.3. Cultuurhistorie

Het projectgebied Verdi ligt in de punt van de zuidwestelijke groene scheg. De zuidwestflank van de stad is vanaf begin 20ste eeuw nauw met de sportgeschiedenis van Amsterdam verbonden, reden waarom ook in dit gebied veel sportfaciliteiten te vinden zijn. In de jaren na de oorlog verrees een grote diversiteit aan bebouwing met als start het Burgerweeshuis van [REDACTED] in 1959 en het Pompgebouw van Elling in 1962. Naast sportgebouwen bestaat het merendeel van de bebouwing ten noorden van de A10 uit kantoorgebouwen en gebouwen voor onderwijs. Het ad-hoc achtig karakter van de positionering van de gebouwen doet vermoeden dat er geen duidelijk stedenbouwkundig plan aan ten grondslag lag.

In het noordelijk deel van Verdi valt vooral de parkachtige setting op rond de twee aangewezen monumenten in de dit deelgebied; het Burgerweeshuis en Tripolis, aangewezen als respectievelijk rijks- en gemeentemonument. De clustervormige opzet van de twee schoolgebouwen dragen aan dat karakter bij. De Sporthallen Zuid nemen een geïsoleerde positie in, omgeven door infrastructuur en parkeerplaatsen. In de bebouwing langs de noordzijde van het IJsbaanpad dicteerde de aanwezigheid van het Burgerweeshuis de hoogte van de bebouwing. Het Olympic hotel markeert nu de scheiding tussen het bebouwde deel ten oosten van de spoorlijn, en de sportterreinen ten westen daarvan en blokkeert het zicht richting de Schinkel. De sportterreinen maken deel uit van de in 2004-2010 heringerichte Schinkeleilanden waarin vooral de lanen van populieren een structurerend en beeldbepalende functie hebben.

Met de herontwikkeling van de kantoorbebouwing op kavel 1 wordt geen inbreuk gemaakt op de opzet en waarden van het aangrenzende Plan Zuid.

6.13. **Duurzaamheid**

In het Toetsingskader van de gemeente Amsterdam zijn uitgangspunten voor wat betreft duurzaamheid opgenomen die in het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen in een definitief ontwerp bouwplan worden uitgewerkt en toegepast. Zoals in het SO (d.d. 11 juli 2023) al is aangegeven wordt bij kavel 1 in ieder geval uitgegaan van een groot aantal zonnepanelen op het dak. In de kelder wordt een WKO-installatie gerealiseerd

en zijn veel parkeerplaatsen beschikbaar waar elektrische auto's opgeladen kunnen worden. Ook zijn er laadvoorzieningen voor elektrische fietsen.

6.14. Milieueffectrapportage

Kavel 1 aan het IJsbaanpad ligt binnen het plangebied "Verdi", waar de gemeente Amsterdam de ambitie heeft om het gebied Verdi Zuidas te verdichten, te verbinden en te vergroenen, één en ander conform de Projectnota Verdi. Om vroegtijdig in het proces van transformatie en ontwikkelingen van Verdi Zuidas de milieueffecten en milieubelangen mee te nemen en af te wegen, is een m.e.r.-procedure uitgevoerd om hier invulling aan te geven. In dat kader is een milieueffectrapport opgesteld⁴. In het milieueffectrapport is uitgegaan van het verdichten van kavel 1 en de rest van het oostelijk deel van Verdi met woningen en niet-woonfuncties zoals kantoren. Dit betekent dat de milieueffecten van Verdi, en daarmee in samenhang ook Kavel 1 zijn beoordeeld.

Uit het MER blijkt dat er weinig milieuaspecten zijn die negatief scoren. Het realistisch alternatief laat vooral neutrale of positieve effecten zien. De meest negatieve effecten zijn het wegverkeer- en spoorweglawaaï. Op kavel 1 worden uitsluitend kantoren gerealiseerd die niet geluidgevoelig zijn. Bovendien zorgt de herontwikkeling van kavel 1 voor minder verkeer. Er zijn dan ook geen negatieve gevolgen voor het milieu te verwachten.

⁴ Milieueffectrapport Verdi Zuidas – Amsterdam, Antea Group, projectnummer 433729, 2 september 2019

7. Uitvoerbaarheid

7.1. Economische uitvoerbaarheid

Van kavel 1 geldt dat de gemeente geen eigenaar van de grond is. De gemeente Amsterdam heeft met de Stichting op 10 januari 2022 een anterieure overeenkomst (artikel 6.24 Wro) gesloten, waarmee ook voor deze gronden het kostenverhaal van de grondexploitatie geregeld is.

Uit een opgestelde risicoanalyse planschade (Van Riezen & Partners, juli 2022) volgt dat er voor de herontwikkeling van kavel 1 (alsook voor de aangrenzende kavel 3) geen relevante planschade ontstaat.

In het onderzoek windhinder (zie paragraaf 6.10.2) is geconcludeerd dat er aan de Marathon tribune van het Olympisch Stadion maatregelen moeten worden getroffen als gevolg van een verhoogde windbelasting door de nieuwbouw op kavel 1. Dit heeft voor zowel de spanten als voor de gordingen consequenties. In het onderzoek zijn maatregelen voorgesteld om de eventuele negatieve effecten weg te nemen. Deze maatregelen zullen worden getroffen en hiervoor zijn voldoende financiële middelen beschikbaar bij de initiatiefnemer. Er zijn hiervoor afspraken gemaakt met de Stichting Olympisch Stadion Amsterdam, de gemeente Amsterdam en initiatiefnemer. De sloopnieuwbouw van het kantoorgebouw wordt volledig voor rekening en risico van de initiatiefnemer uitgevoerd. De initiatiefnemer heeft overeenstemming met de beoogde erfpachter over de grondtransactie en er zijn voldoende financiële middelen beschikbaar voor het realiseren van het plan.

7.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid (participatie)

Participatie in de planvorming van Verdi (investeringsbesluit deelgebied 1)

In het kader van de planvorming is voor het projectgebied Verdi deelgebied 1 het voor Amsterdam gebruikelijke planvormingsproces doorlopen door de gemeente Amsterdam. In een Principenota zijn de algemene uitgangspunten voor de ontwikkelingen binnen het gebied vastgelegd. Vervolgens zijn deze in een Projectnota verder uitgewerkt. Voor deze plannen is een uitgebreid participatietraject doorlopen alvorens het bestuur deze, met medenemen van de uitkomsten van de participatietrajecten, heeft vastgesteld. Sinds de start van Verdi zijn belanghebbenden uit het projectgebied veelvuldig en intensief geconsulteerd over de planvorming voor de principenota, de projectnota en de investeringsnota van deelplan 1 en deelplan 2. Er zijn grote en kleine bijeenkomsten georganiseerd, er zijn 1-op-1 gesprekken gevoerd en online is een dialoog aangegaan. Voor het IJbaanpad en omgeving zijn de stedenbouwkundige plannen nader gedetailleerd.

Stakeholders

Door de initiatiefnemer/grondeigenaar is overleg gevoerd met stakeholders zoals de gemeente Amsterdam en de Stichting Olympisch Stadion Amsterdam (Olympisch Stadion). De grondeigenaar en de gemeente Amsterdam hebben een anterieure overeenkomst gesloten en in dat kader ook afspraken gemaakt over de stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten in het 'Toetsingskader Noordzone IJsbaanpad, Deelplan 1 Verdi', vastgesteld. Ook na het vaststellen van het Toetsingskader en de anterieure overeenkomst zijn partijen periodiek met elkaar in gesprek gebleven over de voortgang van de ontwikkeling en planvorming.

Het Olympisch Stadion is als nabijgelegen inrichting/bedrijf een belangrijke stakeholder. Dit gemeentelijke monument heeft een belangrijke status binnen de gemeente. De rol en positie van het Olympisch Stadion is dan ook van significante invloed geweest bij de vaststelling van het Investeringsbesluit 2019 voor deelplan 1 en bij de planvorming rond kavel 1 aan het IJsbaanpad 2.

Op het Investeringsbesluit heeft Olympisch Stadion zienswijzen ingediend over verschillende aspecten van de voorziene ontwikkelingen die belemmerend zouden kunnen zijn voor het Olympisch Stadion. Opdat de huidige exploitatie van het Olympisch Stadion met de ontwikkeling van het IJsbaanpad gehandhaafd kan blijven, zijn in 2021 moties aangenomen. In deze moties wordt kort gezegd verzocht om ervoor te zorgen dat de ontwikkelingen van Zuidas-Verdi de exploitatie van het Olympisch Stadion niet zal gaan beperken. Naar aanleiding van de zienswijze van het Olympisch Stadion hebben meerdere gesprekkenplaats gevonden tussen het Olympisch Stadion en het projectteam Verdi van de gemeente Amsterdam. Ook door de grondeigenaar/initiatiefnemer is in het kader van de verdere uitwerking van de plannen tot een schetsontwerp (SO) nader overleg gevoerd met verschillende stakeholders. De Stichting werkt samen met de Stichting Olympisch Stadion met name voor goede afstemming op de onderwerpen geluid en windhinder. Dit overleg heeft geresulteerd in het treffen van een aantal maatregelen, zie in dit verband paragraaf 6.11.2 van deze onderbouwing.

Participatie in kader van de aanvraag omgevingsvergunning

Verder informeert de Stichting de zittende huurders van kavel 1 en omliggende gebouwen over belangrijke gebeurtenissen. Voor de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt verder geparticipeerd met de omgeving en stakeholders. Dit zal worden gedaan door het presenteren van het voorlopig ontwerp of definitief ontwerp op een informatiebijeenkomst.

8. Samenvatting en motivering

Het bouwvoornemen

Voor de Noordzone van het IJsbaanpad is door de gemeente Amsterdam een Toetsingskader vastgesteld. Eén en ander is onderdeel van een grotere gebiedsontwikkeling Verdi. Uitgangspunt in de planvorming is het op plekken verdichten van de bestaande bebouwing om de binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk te benutten en te zorgen voor verlevendiging. Voor kavel 1 waar deze ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft wordt voorzien in het verdichten van de bebouwing. Dit wordt gedaan door de bestaande kantoorbebouwing (circa 5.000 m²) met halfverdiepte parkeergarage (139 plekken) te slopen en een nieuw, groter en duurzaam kantoorgebouw te bouwen met een parkeerkelder.

Voor het nieuwe kantoorpand is een schetsontwerp (SO, d.d. 11 juli 2023) opgesteld. Daarin wordt uitgegaan van de bouw van een kantoorgebouw met een bovengronds bruto vloeroppervlak van 17.000 m², een parkeergarage met 68 parkeerplaatsen voor de auto en 459 parkeerplaatsen voor de (bak)fiets plus 43 plekken voor scooters. Het gebouw zal worden gebouwd met een drielaagse plint met 7 bouwlagen daarboven. Het peil is gelijk aan het NAP. De hoogte van de plint bedraagt circa 13 meter (boven NAP), de rest van het gebouw wordt 38 meter hoog (boven NAP). Op het dak worden technische installaties (buitenruimte) en zonnepanelen op een pergola gerealiseerd met een hoogte van 3 meter, zodat de totale bouwhoogte reikt tot een hoogte van 41 meter boven NAP.



Afbeelding: impressie van de nieuwbouw (SO d.d. 11 juli 2023)

Onderbouwing van het voornemen

Het vernieuwen van het bestaande kantoorpand aan het IJsbaanpad past binnen de kaders van het Rijksbeleid en provinciale beleid om stedelijke functies binnenstedelijk te concentreren, onder andere door verdichting van bestaand stedelijk gebied. Het sluit tevens aan bij het gemeentelijk beleid om in dit deel van Verdi waar mogelijk te verdichten. De bestaande halfverdiepte parkeergarage wordt vergroot waarbij deze in een latere fase zal doorlopen naar de aangrenzende kavel 3. Overeenkomstig het paraplubestemmingsplan voor grondwaterneutrale kelders moet bij een dergelijke vergroting geohydrologisch onderzoek worden gedaan naar de effecten op het grondwater. Dit onderzoek is uitgevoerd, uit de resultaten blijkt dat met een aantal te treffen maatregelen aan de bepalingen van het grondwaterneutrale bouwen kan worden voldaan. Dit wordt in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen verder uitgewerkt.

Plankaart

Op de onderstaande afbeelding is het project weergegeven met uiterste bouwgrenzen, maximale bouwhoogten en de functie die wordt gerealiseerd.



Functie: kantoor

Totaal bruto vloeroppervlak: 17.000 m²

Conclusie

Zoals uit voorgaande paragrafen en bovenstaande samenvatting kan worden opgemaakt past de voorgenomen sloop van het bestaande kantoorgebouw en de bouw van een nieuw kantoorgebouw op dezelfde locatie binnen de beleidskaders van de provincie en gemeente. Uit de verschillende uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de nieuwbouw qua oppervlakte, footprint en bouwhoogte milieukundig en ruimtelijk goed inpasbaar is in de omgeving. Daarmee is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.