

RAPPORT

Ruimtelijke onderbouwing datacenter Equinix Laarderhoogtweg 51

Buitenplanse afwijking bestemmingsplan

Klant: Equinix

Referentie: BE5019IBRP1812061140

Status: 10/Finale versie

Datum: 18 februari 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Jonkerbosplein 52
6534 AB NIJMEGEN
Industry & Buildings
Trade register number: 56515154

+31 88 348 70 00 **T**
+31 24 323 93 46 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Ruimtelijke onderbouwing datacenter Equinix Laarderhoogtweg 51

Ondertitel: Buitenplanse afwijking bestemmingsplan
Referentie: BE5019IBRP1812061140
Status: 10/Finale versie
Datum: 18 februari 2022
Projectnaam:
Projectnummer: BE5019
Auteur(s): Sanne Groot

Opgesteld door: Sanne Groot

Gecontroleerd door: Melchior Frank

Datum/Initialen: 17-02-2022

Goedgekeurd door: Robin Scholten

Datum/Initialen: 17-02-2022

Classificatie

Open



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	1
1.3	Vigerend bestemmingsplan	2
1.4	Leeswijzer	2
2	Procedure	3
2.1	Procedure van omgevingsvergunning ex. artikel 2.12 Wabo	3
2.2	Afstemming met andere procedures	3
3	Planbeschrijving	4
3.1	Huidige situatie	4
3.2	Beoogde situatie	5
4	Beleidskader	10
4.1	Rijksbeleid	10
4.1.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	10
4.1.2	Structuurvisie infrastructuur en ruimte	11
4.1.3	Besluit ruimtelijke ordening & Ladder duurzame verstedelijking	12
4.1.4	Barro en luchthavenindelingsbesluit	13
4.1.5	Wet Terroristische misdrijven	13
4.1.6	Conclusie Rijksbeleid	13
4.2	Provinciaal beleid	14
4.2.1	Omgevingsvisie Noord-Holland 2050	14
4.2.2	Provinciale omgevingsverordening Noord-Holland 2020	15
4.2.3	Conclusie provinciaal beleid	15
4.3	Gemeentelijk beleid	15
4.3.1	Structuurvisie Amsterdam 2050 'een menselijke metropool'	15
4.3.2	Ruimte voor de Economie van Morgen	17
4.3.3	Gebiedsplan 2017 Amstel III/Arenapoort	17
4.3.4	Amsterdam Duurzaam Digitaal: Vestigingsbeleid datacenters	18
4.3.5	Amsterdam duurzaam productief: Bedrijvenstrategie Amsterdam	19
4.3.6	Nieuwe entree Amstel III	20
4.3.7	Conclusie gemeentelijk beleid	21
5	Milieu- en omgevingsaspecten	21
5.1	Milieueffectrapportage	21
5.2	Milieuzonering	22
5.3	Bodemkwaliteit	23
5.4	Verkeer en parkeren	24

5.5	Luchtkwaliteit	37
5.6	Stikstofdepositie	39
5.7	Geluid	42
5.8	Externe veiligheid	45
5.9	Geur	48
5.10	Archeologie en cultuurhistorie	49
5.11	Ecologie	49
5.12	Water	50
5.13	Wind	55
5.14	Schaduw	58
5.15	Kabels en leidingen	59
5.16	Ruimtegebruik	59
5.17	Energievoorziening	60
6	Uitvoerbaarheid	62
6.1	Economische uitvoerbaarheid	62
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	62
7	Conclusie	63

Bijlagen

Bijlage-01_Masterplan
 Bijlage 02_M.e.r. Boordeling
 Bijlage-03_Verkennend bodemonderzoek 2016
 Bijlage-04_Verkennend (asbest) bodemonderzoek 2018
 Bijlage-05_Notitie parkeren en verkeer
 Bijlage-06_Onderzoek luchtkwaliteit
 Bijlage-07_Stikstofdepositie
 Bijlage-08_Akoestisch onderzoek
 Bijlage-09_Quickscan Externe Veiligheid
 Bijlage-09-1_Verantwoordingsgroepsrisico Externe Veiligheid
 Bijlage-10_QRA lpg-tankstation
 Bijlage-11_Quickscan flora en fauna
 Bijlage-11-1_Memo onderzoek kleine marterachtigen en eventuele ontheffingsaanvraag
 Bijlage-11-2_Nader onderzoek Ecologie 21 september 2018
 Bijlage-12_Watertoets
 Bijlage-13_Kwalitatief windhinderonderzoek
 Bijlage-14_CFD-windhinderonderzoek
 Bijlage-15_Bezonningstudie
 Bijlage-16_Planschadeovereenkomst

Bijlage-17_Hoogbouweffectrapportage

1 Inleiding

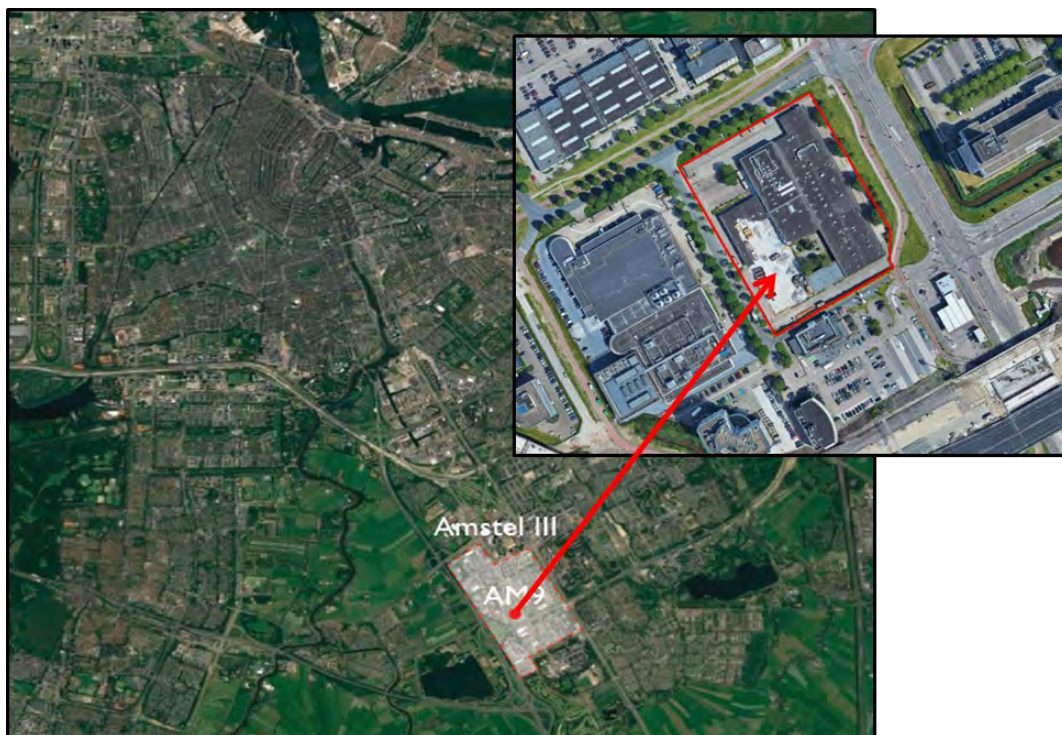
1.1 Aanleiding

Equinix is voornemens om in twee fasen een duurzaam datacenter te realiseren op het perceel gelegen aan de Laarderhoogtweg 51 in Amsterdam Zuidoost. Deze ontwikkeling is in strijd met de regels van het vigerende bestemmingsplan 'Amstel III West'. Daarom wordt er een omgevingsvergunning aangevraagd voor 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' conform artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Daarnaast is de gemeente Amsterdam van plan om op hetzelfde kavel een publiek programma te realiseren.

Ten behoeve van de omgevingsvergunning dient een goede ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld. In de voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt toegelicht dat de beoogde ontwikkeling in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

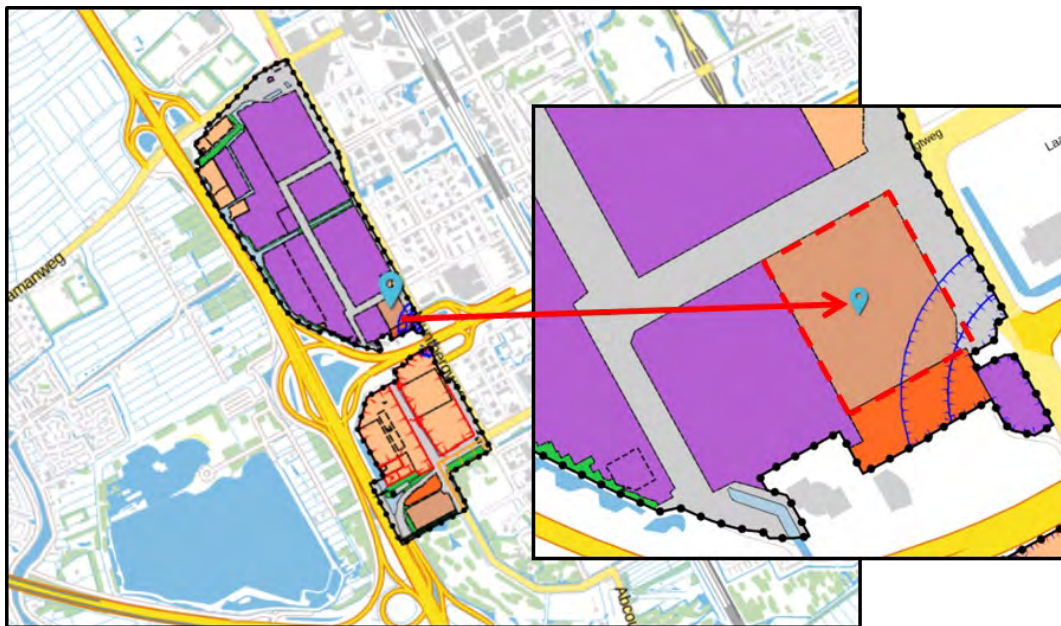
Het perceel waarop deze ruimtelijke onderbouwing betrekking heeft, is gelegen aan de Laarderhoogtweg 51, 1011 EB in Amsterdam. Het betreft een kantoor- en bedrijvengebied gelegen tussen de Johan Cruijff Arena en het AMC. De bebouwing op onderhavig perceel is inmiddels gesloopt door derden.



Figuur 1: luchtfoto ligging en begrenzing plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Amstel III West'. Op 11 september 2013 is dit bestemmingsplan vastgesteld.



Figuur 2: uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Amstel III West'

De gronden op onderhavig perceel hebben de bestemming 'Maatschappelijk' waarvoor een maximaal bebouwingspercentage van 75% en een maximale bouwhoogte van 20 meter geldt. Daarnaast overlapt de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - lpg 2' een klein gedeelte van het perceel, waarin geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is toegestaan.

Binnen de bestemming 'Maatschappelijk' zijn de gronden bestemd voor maatschappelijke dienstverlening, met de daarbij behorende groenvoorzieningen en water, (gebouwde en ongebouwde) parkeervoorzieningen, openbare ruimte, tuinen en erven, wegen en nutsvoorzieningen.

De ontwikkeling van dit datacenter is in strijd met het vigerende bestemmingsplan, omdat het beoogde gebruik van de gronden anders is dan voorgeschreven, de toegestane bouwhoogte en het maximum bebouwingspercentage wordt overschreden.

Om de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken is een omgevingsvergunning 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' noodzakelijk.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de planologische procedure die gevolgd wordt. In hoofdstuk 3 wordt de huidige en beoogde situatie beschreven. Daarna komen in hoofdstuk 4 de relevante beleidskaders op rijks-, provinciaal- en gemeentelijk niveau aan bod. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Vervolgens komt in hoofdstuk 6 de uitvoerbaarheid (financieel en maatschappelijk) aan bod. In hoofdstuk 7 wordt ten slotte geconcludeerd of afwijken van het bestemmingsplan aanvaardbaar is.

2 Procedure

2.1 Procedure van omgevingsvergunning ex. artikel 2.12 Wabo

In de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Besluit omgevingsrecht is bepaald wanneer de gemeente ertoe mag besluiten om afwijkingen in strijd met het bestemmingsplan toe te staan. Verder schrijft de wet voor welke procedure er moet worden doorlopen, voordat een afwijking kan worden toegestaan. Onder de Wabo kan een afwijking worden toegestaan door:

- het verlenen van een binnenplanse afwijking 2.12, lid 1, onder a, onder 1, Wabo;
- het verlenen van een afwijking voor kruimelgevallen 2.12, lid 1, onder a, onder 2, Wabo;
- het verlenen van een buitenplanse afwijking 2.12, lid 1, onder a, onder 3, Wabo.

Vanwege de strijdigheid met de vigerende bestemming, de maximale bouwhoogte, en het maximum bebouwingspercentage kan de voorgenomen ontwikkeling alleen worden gerealiseerd door gebruik te maken van een planologische afwijking conform artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wabo. Dit is de zogenoemde 'buitenplanse afwijking', ook wel uitgebreide procedure.

Voorwaarde voor verlening van deze omgevingsvergunning is dat de activiteit niet in strijd mag zijn met een goede ruimtelijke ordening. Dit document betreft een ruimtelijke onderbouw op basis waarvan het datacenter met afwijkende hoogte op onderhavig adres passend is.

2.2 Afstemming met andere procedures

Naast bovenstaande procedure voor het afwijken van het bestemmingsplan, dient voor de ontwikkeling van een datacenter ook een omgevingsvergunning aangevraagd te worden voor het onderdeel 'bouwen'- en voor het onderdeel 'milieu'.

3 Planbeschrijving

In dit hoofdstuk is de huidige en beoogde situatie aan de Laarderhoogtweg 51 te Amsterdam beschreven.

3.1 Huidige situatie

Het Amstel III gebied is qua bedrijvigheid en werkgelegenheid een van de belangrijkste locaties van Amsterdam en Nederland. Het gebied grenst aan de A2 en is gelegen tussen de Johan Cruijff Arena en het AMC. Het spoor, met de metrostations Bullewijk en Holendrecht, vormt aan de andere kant van het gebied de grens met de woongebieden van Zuidoost.

Amstel III bestaat uit twee type gebieden: een typisch bedrijventerrein langs de A2 en een transformatiegebied in de kantorenzone. Het gebied transformeert de komende jaren van monofunctioneel werkgebied naar een gemengd (hoog)stedelijk werkwoongebied in de kantorenzone, en een gemengd werkgebied in de bedrijvenzone. Aan het bedrijventerrein worden geen woningen toegevoegd. Hier wordt juist ingezet op behoud van en ruimte voor bedrijvigheid. De kavel aan de Laarderhoogtweg ligt in de bedrijvenzone (zie rode perceel in Figuur 3).



Figuur 3: verbeelding deelgebieden Amstel III

Locatie datacenter

De kavel gelegen aan de Laarderhoogtweg 51 heeft een totaal oppervlak van 1,75 hectare (17.460 m²). De locatie wordt begrensd door de Luttenbergweg in het zuiden en het westen, de Laarderhoogtweg in het noorden en de Muntbergweg in het oosten. De Muntbergweg vormt een belangrijke verkeersader tussen de Johan Cruijff Arena en het AMC. Aan de Luttenbergweg, is een McDonalds en een Shell tankstation gevestigd.

De opstallen op het terrein werden tot 2017 door de gemeente Amsterdam gebruikt als Praktijkcentrum Werk & Inkomen. De gebouwen zijn in hetzelfde jaar gesloopt, waardoor het terrein momenteel braak ligt. Recentelijk is de koopovereenkomst, onder voorwaarden, tussen de voormalige erfpachthouder Tussenlanen B.V. en Equinix getekend.



Figuur 4: afbeelding huidige situatie

3.2 Beoogde situatie

De Amsterdamse datacentra van Equinix zijn business hubs met een uitgebreid netwerk van ruim 150 serviceproviders en bedienen meer dan 700 bedrijven. Communicatie, betalingsverkeer en digitale diensten zijn in belangrijke mate afhankelijk van computer- en datacapaciteit die deze datacentra leveren. Daarmee verzorgen datacentra een cruciale rol in het functioneren van onze maatschappij.

Equinix geeft met de ontwikkeling van het datacentrum aan de Laarderhoogtweg 51 invulling aan de groeiende behoefte aan datacentercapaciteit in Amsterdam. Amsterdam Zuidoost vervult een sleutelpositie, vanwege de ligging bij een belangrijk internetknooppunt. Bovendien is de kavel goed bereikbaar door de ligging nabij de rijkswegen A9 en A2, en trein en metro.

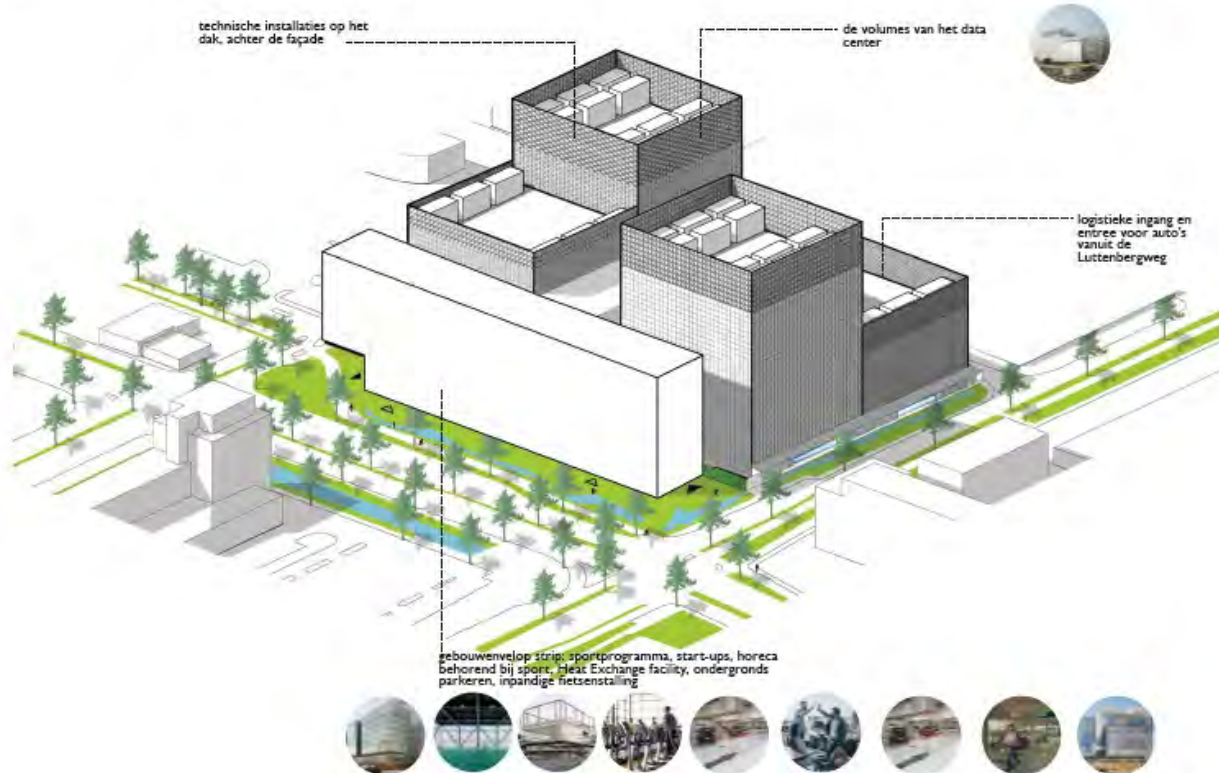
De gemeente Amsterdam heeft voor de kavel aan de Laarderhoogtweg 51 de volgende ambitie uitgesproken: de realisatie van een duurzaam datacenter die iets teruggeeft aan de stad, aan de nieuw te ontwikkelen stedelijke as Muntbergweg/Holterbergweg (ruimtelijke visie 'Nieuwe entree Amstel III', maart 2017).

Equinix geeft hieraan invulling door een gebouw te realiseren:

1. met variërende bouwvolumes en afmetingen;
2. dat contact maakt en betrokkenheid toont met de omgeving;
3. waarin een publiek programma kan worden gerealiseerd.

Bentham Crouwel Architects heeft in samenwerking met RHDHV een Masterplan voor het beoogde datacenter ontwikkeld. Bentham Crouwel Architects draagt ook zorg voor het architectonisch ontwerp. De afbeelding in Figuur 5 geeft een impressie van het ontwerp van het bouwwerk en situering van de verschillende functies. In bijlage 1 (Masterplan) zijn situatietekeningen van de huidige en beoogde situatie en een nadere invulling van het ontwerp toegevoegd.

CONCEPT AM9 / AM10



Figuur 5: impressie ontwerp planvoornemen

Het bebouwd oppervlak van het planvoornemen bedraagt circa 12.206 m². Dat is 69,9% van het totale oppervlak van de kavel (17.460 m²). Het overhangende gedeelte aan de Muntenbergweg nabij kruising met Luttenbergweg is 46,4 m².

De hoogste verblijfsvloer van het gebouw is de 8^{ste} verdieping op 47 meter. Het dak is 53,4 meter hoog en de dakrand 60 meter. Door het hoogteverschil tussen dak en dakrand zijn de technische installaties niet zichtbaar voor de omgeving.

Tabel 1: Oude en nieuwe bebouwingsmaximum voor het plangebied

	m2	%
Planologische bebouwingsmaximum	13.090 m ²	75%
Huidige situatie	0 m2	0%
Nieuwe situatie	12.206 m ²	69,9%

De invulling van het programma van AM9 en AM10 is in tabel 2 weergegeven. De functies worden daaronder verder beschouwd.

Bouwdeel	Functie	M ² bruto vloeroppervlak (bvo)
AM9		
Datacenter	Datahallen	14.784 m ²
	Bijbehorende techniekruimte	9.745 m ²
	Logistiek (laden & lossen, opslag)	8.110 m ²
	Kabelkelder	4.055 m ²
Front of House	Entree, ontvangst en security ruimtes	557 m ²
	Ondersteunende bedrijfsruimte en operations	311 m ²
	Ondersteunende bedrijfsruimte IT	1.344 m ²
	Kantoren Equinix	745 m ²
Totaal bvo Front of house AM9		2.957 m ²
Parkeren	Parkeren	4055 m ²
Totaal Datacenter AM9		43.706 m²
AM10		
Datacenter	Datahallen	12.672 m ²
	Bijbehorende techniekruimte	8.346 m ²
	Logistiek (laden & lossen, opslag)	7.110 m ²
Front of House	Entree, ontvangst en security ruimtes	557 m ²
	Ondersteunende bedrijfsruimte en operations	311 m ²
	Ondersteunende bedrijfsruimte IT	1.033 m ²
	Kantoren Equinix	633 m ²
Totaal bvo Front of house AM10		2.534 m ²
Parkeren	Parkeren	4.055 m ²
Totaal Datacenter AM10		34.717 m²
Strip (publiek programma)		
Sportvoorziening		Minimaal 4.000 m ² en maximaal 5.000 m ²

Broedplaats	Minimaal 5.000 m ² en maximaal 6.000 m ²
Totaal voorzieningen	Maximaal 10.000 m²

Tabel 2: Invulling programma AM9/AM10

Front of House

Het kantoorprogramma komt in de bouwvelop van de datacenters en wordt ook wel het Front of House (FoH) genoemd. Naast kantoren is in het Foh ook de entree, ondersteunende bedrijfsruimten voor IT en operations voorzien. De indeling hiervan is in tabel 2 te zien.

Ondersteunende bedrijfsruimte en operations

Deze ondersteunende bedrijfsruimten zijn gericht op het draaiende houden van het datacenter. Hierbij valt te denken aan een ruimte waarin bedrijf kritische processen (koeling, pompen, ventilatie, serverconnectiviteit etc) worden gemonitord.

Ondersteunende bedrijfsruimte IT

De ondersteunende bedrijfsruimten zijn bedoeld voor flexibel in te delen werkplaatsen voor de klanten van het datacenter. Hier kunnen technici plaatsnemen om systemen te configureren. Het gaat hier niet om bureauwerkzaamheden zoals bedoeld in de structuurvisie en bedrijvenstrategie¹ maar om zeer beperkte en zeer onregelmatige werkzaamheden (die toevallig wel aan een bureau plaatsvinden).

Kantoor Equinix

Het kantoor van Equinix is er hoofdzakelijk op ingericht om bureauwerkzaamheden te verrichten en te vergaderen.

Energiefaciliteit

Om de servers op de juiste temperatuur te houden, koelt het datacenter 24 uur per dag. De koeling levert veel warmte op dat via een warmtenet als energie kan worden teruggegeven aan de stad.

De warmte van het datacenter is voldoende om maar liefst 36.000 huishoudens gratis² te verwarmen. Daarmee biedt het kansen voor verduurzaming voor dat deel van Amstel III dat de komende jaren getransformeerd wordt tot woonwijk. Bovendien levert het een belangrijke bijdrage aan een aardgasvrij Amsterdam in 2050.

Ook gebouwen zoals IKEA, het AMC en de Johan Cruijff Arena, kunnen profiteren van de energie, die gratis ter beschikking wordt gesteld als hiervoor de juiste voorzieningen worden aangeboden.

De kop van de energiefaciliteit krijgt een transparante gevel zodat de technische installaties duidelijk zichtbaar zijn vanaf de straat. Vooral 's avonds, als de installaties verlicht zijn, krijgt de gevel hierdoor een dynamische en kleurrijke uitstraling.

Publiek programma

De gemeente realiseert in de 'strip' (zie tevens figuur 5) een publiek programma. In dit publieke programma wordt met een gezamenlijk maximum van totaal 10.000 m² bvo sportvoorzieningen en een (creatieve) broedplaats of een andere passende vergelijkbare invulling voorzien. De verdeling van de bvo's zijn te zien in tabel 3.

¹ In de structuurvisie van de gemeente Amsterdam en de bedrijvenstrategie 'Amsterdam duurzaam productief' is de definitie van een kantoor 'de ruimte, die hoofdzakelijk is ingericht voor bureauwerkzaamheden'.

² De datacentra hebben zich georganiseerd in de Dutch Datacenter Association (DDA) onlangs aangegeven de warmte die vrijkomt in datacentra gratis ter beschikking te stellen aan de omgeving.

Functie	M ² bruto vloeroppervlak (bvo)
Sportvoorziening	Minimaal 4.000 m ² en maximaal 5.000 m ²
Broedplaats	Minimaal 5.000 m ² en maximaal 6.000 m ²
Totaal voorzieningen	Maximaal 10.000 m²
Heat exchange techniekruimte	600 m ²
Parkeerkelder	6.287 m ²
Totaal	16.887 m²

Tabel 3: Invulling vierkante meters voor het publiek programma

4 Beleidskader

Dit hoofdstuk toetst of de voorgenomen ontwikkeling passend is binnen bestaand beleid, op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De NOVI komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 in werking treedt. Het uitgangspunt van de nieuwe aanpak van deze wet is dat ingrepen in de leefomgeving in samenhang plaatsvinden. Zo kunnen bij (gebieds)ontwikkelingen betere en meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt.

Vier prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Het Rijk wil op nationale belangen sturing en richting geven. Dit komt samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering en moet in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust zijn. Om dit te bereiken, moeten er maatregelen in de leefomgeving getroffen worden zoals het behouden en aanleggen van voldoende groen en wateropslag in de steden. Ook moet Nederland in 2050 een duurzame energievoorziening hebben. Dit kan onder andere gerealiseerd worden door de aanleg van zonnepanelen en windmolens. Windmolens op zee hebben de voorkeur, maar ook op het land zijn ze nodig. Door de windmolens waar mogelijk zo veel mogelijk te clusteren, wordt versnippering over het landschap voorkomen en kan de ruimte zo efficiënt mogelijk worden benut. Participatie en invloed van bewoners is daarbij erg belangrijk. Zonnepanelen moeten eerst op daken en gevels worden geplaatst voordat er over wordt gegaan op het plaatsen van zonnepanelen in het landschap. Ook zet het Rijk zich in voor het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenrgiesysteem op nationale schaal.

2. Duurzaam economisch groeipotentieel

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Om deze positie te bereiken en te handhaven, zijn goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken vereist. Ook zijn nauwe samenwerkingsverbanden met internationale partners belangrijk, ook op defensie terrein. Het Rijk zet in op het creëren van een innovatief vestigingsklimaat, met een gezonde leefomgeving die inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen. Het uitgangspunt is wel dat de economie toekomst bestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair. Dit moet worden bereikt door duurzame energiebronnen te gebruiken en productieprocessen te veranderen zodat men niet langer afhankelijk is van fossiele bronnen.

3. Sterke en gezonde regio's

In steden en stedelijke regio's zijn veel nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. De voorkeur is om deze locaties binnenstedelijk te realiseren, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Tegelijk moet de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeterd worden. Dit houdt in: schone lucht, voldoende groen, water en publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen, ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid, ook voor mensen met een handicap. De leefomgevingskwaliteit- en veiligheid moet toenemen. Dit betekent dat voorafgaand aan nieuwe

ontwikkelingen helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit- en veiligheid stelt en elke maatregelen er nodig zijn wanneer er voor nieuwe ontwikkelingslocaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid geborgen. Niet alleen groei heeft aandacht in de NOVI. Er wordt ook aandacht besteed aan het versterken van de vitaliteit en leefbaarheid in krimpregio's.

4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Dit levert ook een noodzakelijke positieve bijdrage aan het verbeteren van de biodiversiteit. Bodemdaling moet worden aangepakt. Verhoging van het waterpeil is in bepaalde veenweidegebieden op termijn noodzakelijk. Met de betrokken regio's en gebruikers wordt afgesproken waar en hoe deze aanpassingen zorgvuldig moeten worden uitgevoerd. In alle gevallen wordt er ingezet op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoekt het Rijk naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte.
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
3. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

De functiemenging van het publiek programma en het datacenter draagt uitstekend bij aan de prioriteiten en afwegingsprincipes van de NOVI. Het datacenter draagt bij aan een duurzaam economisch groeipotentieel en het publiek programma draagt bij aan een sterke en gezonde regio.

4.1.2 Structuurvisie infrastructuur en ruimte

De SVIR is de Structuurvisie van het Rijk op het gebied van Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. Als belangrijkste doelen voor de periode tot 2028 vermeldt de SVIR:

- verbetering concurrentiekracht;
- verbetering bereikbaarheid;
- verbetering leefomgeving, milieu en water.

De Rijksoverheid wil de concurrentiekracht van Nederland onder meer vergroten door een aantrekkelijk vestigingsbeleid voor buitenlandse bedrijven. Hiervoor moeten genoeg woningen, bedrijventerreinen en kantoren beschikbaar zijn, vooral in stedelijke gebieden. Conform het systeem van de Wro heeft het SVIR geen directe doorwerking naar lagere overheden. Dat laatste wordt geregeld via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en daarnaast het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Een toets van dit plan aan genoemde besluiten volgt direct hierna. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) Het Rijk legt met het Barro de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Het Barro bevat echter geen regels

die concreet van toepassing zijn op dit plangebied dan wel op de daarin beoogde ontwikkeling. Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor dit bestemmingsplan. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) Bij alle ruimtelijke plannen streeft het Rijk naar zorgvuldige afwegingen en heldere besluitvorming. Dit doet het Rijk via het Bro. Het besluit bevat bepalingen over de inrichting en de beschikbaarstelling van bestemmingsplannen. Daarnaast bevat het besluit onder andere bepalingen over de vormgeving, inhoud en motivering van ruimtelijke plannen, de watertoets, overgangsrecht voor bestaande gebouwen, bouwwerken of bestaand gebruik, het afhandelen van planschadeverzoeken alsmede bepalingen over het exploitatieplan en subsidieregelingen. Indien en voor zover deze bepalingen mede relevant zijn voor dit plan wordt hieraan voldaan.

4.1.3 Besluit ruimtelijke ordening & Ladder duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012 is de "ladder voor duurzame verstedelijking" een procesvereiste voor ruimtelijke plannen die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken (Bro, artikel 3.1.6 lid 2). Op 1 juli 2017 is deze procedure gewijzigd.

Als stedelijke ontwikkeling wordt genoemd: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. De Laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen die een nieuw beslag op de ruimte leggen. Daarvan is in het beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd. En wanneer het om een functiewijziging gaat, moet worden beoordeeld of er sprake is van een naar aard en omvang zodanige functiewijziging, dat desalniettemin gesproken kan worden van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving van de behoefte aan het bedrijventerrein dat mogelijk wordt gemaakt te bevatten.

Een datacenter met het publiek programma kan beschouwd worden als een stedelijke ontwikkeling en de aard en omvang is van dusdanige aard, dat er sprake is van een 'nieuwe' stedelijke ontwikkeling. De ladder is daarom van toepassing op dit plan. Wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient de ruimtelijke onderbouwing een beschrijving van de behoefte aan de ontwikkeling dat mogelijk wordt gemaakt te bevatten.

Beschrijving behoefte datacenter en publiek programma

De Metropoolregio Amsterdam wil in 2025 de belangrijkste plek in Europa voor data-gedreven innovatie zijn (Amsterdam Economic Board). De regio wil internationaal gezien voorloper zijn (digitale hotspot) wat betreft de aanwezige digitale infrastructuur, het vermogen om hierop innovatieve data-gedreven toepassingen te bouwen en het vertrouwen in de digitale maatschappij te uiteten. Datacentra geven invulling aan deze ambitie. Het voornemen faciliteert grootschalige toekomstige digitale ontwikkelingen zoals The Internet of Things, Artificial Intelligence in het bedrijfsleven, Edge computing, Digital twins en Analytics. Datacentra verzorgen daarmee een cruciale rol in het functioneren van onze maatschappij.

Belangrijk voor het functioneren van de datacentra is dat zij dicht op internetknooppunten (aanwezigheid internet exchange, snel internet, aansluitcapaciteit qua elektriciteit) staan. De Amsterdam Internet Exchange (AMS-IX) is het belangrijkste internetknooppunt van Nederland en één van de grootste ter wereld. Amsterdam Zuidoost is een belangrijk onderdeel van dit knooppunt. Vanwege de internetsnelheid daar en de aanwezigheid van bestaande datacentra kiest Equinix voor dit deel van Amsterdam. En Equinix verzorgt diensten, zoals klantcapaciteit, die dit internetknooppunt verder versterken.

De wens om op hetzelfde terrein een publiek programma te realiseren komt vanuit de gemeente Amsterdam. De gemeente wil ik namelijk graag voor zorgen dat het project niet alleen bijdraagt aan de economische ontwikkeling van Amsterdam, maar ook sociaal maatschappelijk bijdraagt aan de ontwikkeling van Amstel III. Er is daarom voor gekozen om een broedplaats en sportfaciliteiten mogelijk te maken in de 'strip'.

Geconcludeerd kan worden dat het datacenter invulling geeft aan een specifieke maatschappelijke behoefte. Daarnaast is de ontwikkeling gepland binnen bestaand stedelijk gebied. Daarmee wordt voldaan aan de Ladder.

4.1.4 Barro en luchthavenindelingsbesluit

De juridische borging van de realisatie van de nationale belangen ligt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende regeling (Rarro). Het Barro en Rarro zijn in werking sinds 2011 en bevatten onderwerpen die van rijksbelang zijn, zoals defensie, de ecologische hoofdstructuur, ruimte voor de rivier, kustverdediging, de elektriciteitsvoorziening en de toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet. In het Barro worden geen specifieke onderwerpen of gebieden genoemd die betrekking hebben op het plangebied.

Het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (vastgesteld op 26 november 2002 en voor het laatst gewijzigd op 3 november 2017) stelt beperkingen aan het ruimtegebruik in de gebieden rondom Schiphol. Het plangebied valt binnen het beperkingsgebied op de kaarten in bijlagen 4 en 4a van het Luchthavenindelingsbesluit. De volgende beperkingen worden gesteld:

- Op de locatie zijn geen objecten toegestaan die hoger zijn dan 140 meter boven NAP;
- Op de locatie zijn objecten toegestaan die hoger zijn dan 62 meter boven NAP, mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

Het planvoornemen voldoet aan de gestelde maximale bouwhoogtes ten opzichte van NAP.

4.1.5 Wet Terroristische misdrijven

Een datacenter wordt niet beschouwd als locatie waar de kans op terrorisme hoog is, gezien er relatief weinig mensen werkzaam zijn bij een datacenter en derhalve relatief weinig schade en sociale impact zullen zijn bij een terroristische aanval op een datacenter. Tevens zijn datacenters dermate stevig gebouwd en goed beveiligd dat een terroristische activiteit rondom of in een datacentrum moeilijk te organiseren is en daarmee ook niet voor de hand ligt. Er is dan ook geen sprake van een aanzuigende werking van het datacenter op terrorisme.

Om de kans op een terroristische aanslag zoals sabotage, brandstichting, explosieven of eventuele andere vormen van terrorisme te minimaliseren, neemt Equinix doorlopend diverse soorten beveiligingsmaatregelen. Hieronder kan onder andere worden verstaan gekwalificeerde beveiligers, toegangssystemen van het hoogste niveau, cameratoezicht en vastgelegde protocollen bij incidenten. Gezien de vertrouwelijke aard daarvan is het niet wenselijk om de maatregelen tot in detail te overleggen.

4.1.6 Conclusie Rijksbeleid

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling van het datacenter in overeenstemming is met het Rijksbeleid.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 vastgesteld. In de Omgevingsvisie geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. De visie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden.

Ambities

Het leidende principe van de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving die goed is voor mens, plant én dier. Onder de hoofdambitie, balans tussen economische groei en leefbaarheid, zijn samenhangende ambities geformuleerd. Hierbij komen de volgende thema's aan bod:

Leefomgeving:

- Klimaatverandering: een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland
- Gezondheid en veiligheid: het behouden van en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dit betreft bodem, water, lucht, omgevingsveiligheid, geluidsbelasting en ontwikkeling in de ondergrond.
- Biodiversiteit en natuur: biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere doelen zoals een gezonde leefomgeving kan worden bereikt.

Gebruik van leefomgeving

- Economische transitie: een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.
- Wonen en werken: vraag en aanbod van woon- en werklocaties moeten beter met elkaar in overeenstemming zijn. Woningbouw moet vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden worden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeften en trends.
- Duurzaamheid van de totale voorraad is het uitgangspunt.
- Mobiliteit: Inwoners en bedrijven van de provincie Noord-Holland verplaatsen producten of personen effectief, veilig en efficiënt waarbij negatieve gevolgen van mobiliteit op het klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden. De provincie zet zich in voor het verwerken van mobiliteitsopties die hieraan bijdragen zoals goede OV-verbindingen, uitstekende infrastructuur voor alle modaliteiten en technologische innovatie.
- Landschap: het benoemen, behouden en versterken van unieke kwaliteiten van diverse landschappen en cultuurhistorie.

Energietransitie

De ambitie voor de energietransitie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op hernieuwbare energie. De provincie biedt de ruimte aan noodzakelijke energietransitie en de daarvoor benodigde infrastructuur. Daarbij wordt tevens rekening gehouden met de ambities voor verstedelijking en landschap.

5 bewegingen met ontwikkelprincipes

Naast de ambities worden in de Omgevingsvisie vijf samenhangende bewegingen geschetst.

Bewegingen die laten zien hoe de provincie omgaat met opgaven die op de samenleving afkomen en die zij willen faciliteren. Hiertoe zijn een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden meegegeven. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:

1. Dynamisch schiereiland: hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend

2. Metropool in ontwikkeling: hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's: gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten en de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden
4. Nieuwe energie: benut economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: hierin staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

4.2.2 Provinciale omgevingsverordening Noord-Holland 2020

De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Er wordt gezocht naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De belangrijkste belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland.

Op donderdag 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020 en vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

De Omgevingsverordening NH2020 is gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving. Met deze omgevingsverordening loopt de provincie bewust vooruit op de Omgevingswet, omdat ze door 21 verordeningen samen te voegen alvast werken in de geest van de Omgevingswet. Er is bewust niet gewacht op invoering van de Omgevingswet, omdat de provincie op deze manier kan nagaan of de regels lokaal en regionaal maatwerk mogelijk maken en of er genoeg bestuurlijke afwegingsruimte is. In de omgevingsregeling staat uitgelegd welke overheid gaat over welke regels (welke partij welke bevoegdheid heeft).

De provinciale omgevingsverordening heeft geen specifieke regels vastgesteld voor het plangebied en het planvoornemen.

4.2.3 Conclusie provinciaal beleid

Het plan is in overeenstemming met de uitgangspunten van provinciaal beleid.

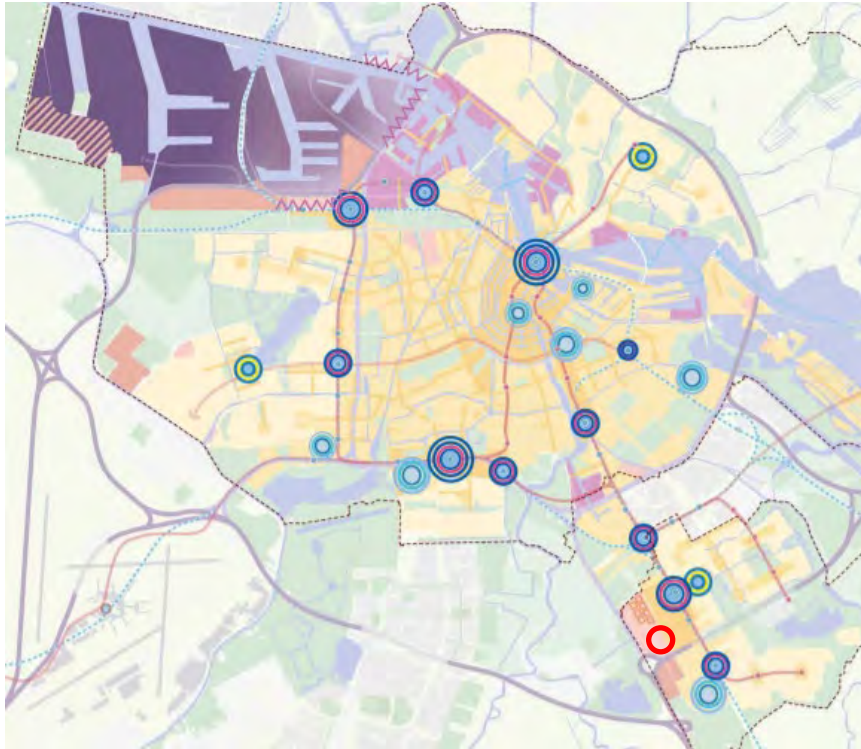
4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2050 'een menselijke metropool'

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050: een menselijke metropool is op 8 juli 2021 door de raad vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt daarmee de Structuurvisie Amsterdam 2040.

In de omgevingsvisie staan de opgaven waar Amsterdam voor staat. De visie beschrijft de gewenste ontwikkeling op basis van vijf strategische keuzes. Dit zijn: meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen, rigoureuze vergroenen en samen stadmaken. De visie bevat ook een ruimtelijk-programmatisch kader en een beleidsagenda waarin al het bestaande beleid voor de fysieke leefomgeving is samengevat. Verder wordt aangegeven welke nieuwe richtingen nodig zijn.

AM9/AM10 valt in de economische structuur van Amsterdam binnen het type 'binnenstedelijk bedrijventerrein', zie de figuur hieronder.



-  **Stationskwartier:** Deze knooppunten van openbaar vervoer met een hoge kwaliteit in de openbare ruimte zijn logische vestigingslocaties voor grotere kantoren en publiekstrekkende voorzieningen. Ze bieden daarnaast ruimte aan kleinschalig werken, zoals detailhandel, horeca en maatschappelijke voorzieningen.
-  **Stedelijk centrum:** De stadsdeelcentra in Nieuw-West, Zuidoost en Noord ontwikkelen zich tot gemengde stedelijke gebieden, waar ook ruimte is voor bedrijvigheid en beperkt voor grotere kantoren.
-  **Kenniskwartier:** Hier staan kennisontwikkeling, onderzoek en innovatie centraal. Er is een gemengd aanbod van klein- en grootschalige werkruimtes en ruimte voor onderzoek en onderwijs. Daarnaast is er plek voor wonen, werken en voorzieningen. Randvoorwaarden voor concentratie en netwerkvorming zijn een 'anchor' (een groot kennisintensief bedrijf of instelling) en een netwerk van kleinschalige toeleveranciers en klanten eromheen. Vaak zijn dit start-ups en spin-offs. Ook hebben sterke kenniskwartieren een bepaalde schaal nodig ten behoeve van uitwisseling, gedeelde voorzieningen en zichtbaarheid.
-  **Centrumgebied:** De centrale buurten in Centrum, West, Zuid en Oost zijn gezochte vestigingsmilieus voor specialistische dienstverleners. Hier is wonen gemengd met kleinschalige en soms ook grootschalige kantoren. In het centrumgebied vind je stadsverzorgende bedrijvigheid, horeca, detailhandel en publiekstrekkende voorzieningen, waaronder grote cultuurinstellingen en overheidsgebouwen.
-  **Gemengde gebieden:** Wonen en kleinschalig werken is in deze stadsbuurten van oudsher meer fijnmazig gemengd. Je vindt er bedrijvigheid in gebouwplinten, atelierwoningen, bedrijfsverzamelgebouwen en losstaande bedrijfsgebouwen. Deze ruimtes zijn opgenomen in de stedelijke bouwblokken. Het gaat om verschillende typen werk, zoals kleinschalig kantoorachtig werk, detailhandel en horeca, maar ook maatschappelijke voorzieningen en productieve bedrijvigheid.
-  **Luwe gebieden:** In deze buurten staat de woonfunctie centraal. De ruimte voor werken is geconcentreerd op een aantal plakken: in de stedelijke centra, langs enkele stadsstraten, rondom kruisingen van grotere straten en in bestaande bedrijfsgebouwen en gebouwplinten.
-  **Stadsstraten en winkelpleinen:** In de vooroorlogse stad concentreren detailhandel en horeca zich langs stadsstraten. In de naoorlogse stad vind je deze concentraties ook aan winkelpleinen.
-  **Productieve wijk:** In deze nieuwe gemengde stadsbuurten is naast woningbouw ruimte voor behoud van bestaande en voor nieuwe productieve bedrijvigheid.
-  **Binnenstedelijke bedrijventerreinen:** Op deze bedrijventerreinen is plek voor maakbedrijven en stadsverzorgende bedrijvigheid. Ze worden geïntensiveerd en verduurzaamd, waarbij de bedrijfsruimte bereikbaar en betaalbaar moet blijven. Er is hier geen ruimte voor woningbouw.
-  **Bedrijvigheid en logistiek:** Deze bedrijventerreinen zijn gericht op een efficiënte bevoorrading van de stad door ruimte te bieden aan distributiecentra en groothandel. De opgave is om ze te intensiveren en verduurzamen. Er is hier geen ruimte voor woningbouw.

Figuur 6: Kaart economische structuur, projectgebied AM9/AM10 is globaal rood omcirkeld

Op binnenstedelijke bedrijventerreinen is plek voor maakbedrijven en stadsverzorgende bedrijven. Deze bedrijven moeten worden geïntensiveerd en verduurzaamd, waarbij de bedrijfsruimte bereikbaar en betaalbaar moet worden/blijven. Er is hier geen ruimte voor woningbouw. Het datacenter met het publieke programma sluit aan op deze principes.

Amsterdam heeft de grootste concentratie van datacenters in Europa. Dat betekent veel locaties, veel vermogen aan servers en dus veel restwarmte. Deze restwarmte kan in de toekomst een belangrijke rol spelen voor de Amsterdamse warmtevoorziening. Veel van de Amsterdamse datacenters zijn geclusterd in en rond Science Park Amsterdam, Haven-Stad, Schinkelkwartier en Amstel III (bedrijvenstrook). De planlocatie van AM9/AM10 bevindt zich in Amstel III. Om te voldoen aan de duurzaamheidsambities en de omgevingsvisie wordt AM9/AM10 aangesloten op het warmtenet van Amsterdam Zuidoost.

Datacenters spelen een aanzienlijke rol in de digitalisering van de vraag naar energie. De uitrol van 5G versterkt dit. Doordat deze vraag steeds meer gaat knellen, is er op middellange termijn nog beperkte groei van datacenters mogelijk, onder strenge voorwaarden. Hiervoor wordt verwezen naar het 'Vestigingsbeleid datacenters 2020-2030', daar wordt in deze ruimtelijke onderbouwing in paragraaf 4.3.5 op ingegaan.

Daarnaast stuurt de gemeente Amsterdam op een evenwichtige spreiding van kantoren en bedrijven. Dit is vertaald naar de aanwijzing van bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Amstel III is aangewezen als dergelijke locatie. Het planvoornemen met de broedplaats in het publieke programma en de kantoren in het Front of House behorend bij het datacenter past hier goed in. De realisatie van het datacenter en het publieke programma is dus in lijn met de structuurvisie van de gemeente Amsterdam.

4.3.2 Ruimte voor de Economie van Morgen

Met 'Ruimte voor de Economie van Morgen', vastgesteld door het college op 18 juli 2017, biedt de gemeente economische bouwstenen voor nieuwe gebiedsontwikkeling. Het is de economische uitwerking van de stedelijke groeistrategie Koers 2025 en agendeert het belang van werken in de stad, en de ruimte die daarvoor nodig is.

In dit beleidsdocument is het plangebied op de kansenkaart aangeduid als bedrijventerrein. Bedrijventerreinen in Amsterdam worden schaars. In de voorgenomen ontwikkeling wordt door stapeling van bedrijfsruimten (4 tot 8 verdiepingen) en een inpandige parkeergelegenheid, de beschikbare ruimte beter benut. Het gebouw biedt verder ruimte voor een, door het initiatieven team van de gemeente Amsterdam gevraagd, publiek programma.

4.3.3 Gebiedsplan 2017 Amstel III/Arenapoort

Het gebiedsplan voor ArenaPoort en Amstel III 2018 is op 19 december 2017 vastgesteld door de bestuurscommissie in stadsdeel Zuidoost. Hierin staat beschreven welke plannen het stadsdeel dit jaar heeft voor de beide gebieden en beschrijft de jaarlijkse uitvoering van de gebiedsagenda 2016-2019. In het gebiedsplan worden vijf prioriteiten uit de gebiedsagenda uitgewerkt in maatregelen en activiteiten:

1. meer ruimte voor transformatie en initiatieven voor een economisch sterk multifunctioneel en levendig gebied;
2. meer ruimte scheppen voor werkgelegenheid;
3. meer ruimte scheppen voor innovatie, duurzaamheid en energie;

4. gezamenlijke inspanning voor branding en positionering van het gebied;
5. aantrekkelijker vestigings- en bezoekersklimaat.

De transformatie opgave van mono- naar een multifunctioneel woon-werkgebied ligt met name in het oostelijke deel van Amstel III. De voorgenomen ontwikkeling in dit gebied staat deze prioriteiten niet in de weg. Het datacenter geschept ruimte voor laagdrempelige werkgelegenheid door het opgedragen publiek programma in de plint. Verder draagt het datacenter bij aan de duurzaamheidsopgave. Duurzaamheid en innovatie zijn in 2018 belangrijke thema's in het gebied.

4.3.4 Amsterdam Duurzaam Digitaal: Vestigingsbeleid datacenters

De Gemeente Amsterdam heeft in 2020 het visiedocument 'Amsterdam Duurzaam Digitaal' ter visie gelegd. Dit betreft het nieuwe vestigingsbeleid voor datacenters in de gemeente Amsterdam. Op het moment van schrijven van voorliggende ruimtelijke onderbouwing is dit beleid nog in concept en nog niet vastgesteld. Naar verwachting wordt het nieuwe vestigingsbeleid medio 2021 vastgesteld door de gemeenteraad.

Datacenters en de daarbij horende ICT infrastructuur leveren een belangrijke ondersteunende bijdrage aan de economische ontwikkeling en verdere digitalisering van de maatschappij en het bedrijfsleven, zowel in de Metropool Regio Amsterdam (MRA), Nederland, maar ook wereldwijd. Zo wordt de nabije aanwezigheid van datacenters gewenst door o.a. (inter)nationale bedrijfsleven, bedrijvigheid in de TMT (technologie, media en telecom), maar ook door het midden- en kleinbedrijf. Voor de digitale economie is de positie van de datacenters in de MRA vergelijkbaar geworden met die van de haven van Rotterdam in het scheepvaartverkeer of Schiphol in de luchtvaartsector.

De groei van het digitale verkeer vertaalt zich in een stijgende behoefte aan dataopslag, verwerking van het dataverkeer en ook rekencapaciteit. Dit betekent een groeiende behoefte aan aantal vierkante meters datacentersruimte. De Dutch Datacenter Association bijvoorbeeld verwacht een jaarlijkse behoefte van 50 tot 80 MegaVolt Ampère technisch vermogen (MVA aan uitbreidingscapaciteit voor datacenters in de metropoolregio Amsterdam. Om deze groei in goede banen te leiden heeft de gemeente Amsterdam vestigingsbeleid voor datacenters opgesteld.

Het gemeentelijk vestigingsbeleid datacenters hangt nauw samen met de uitwerking van de regionale strategie datacenters in MRA-verband. Op regionaal niveau worden afspraken gemaakt over de verdeling van de groei binnen de gemeenten en is afgesproken om de ontwikkelingen samen met de sector en relevante partijen zoals Liander en Waternet goed te volgen.

De gemeente heeft het beleid vormgegeven in 12 hoofdlijnen:

1. Faciliteren van groei: maximum van 670 MVA tot 2030.
2. Groei gemaximaliseerd: jaarlijks een groei van 67 MVA.
3. Lopende projecten en initiatieven tot 2025: nieuwe projecten mogen pas voor realisatie op langere termijn na 2025.
4. Ruimtelijke spreiding: gebruik maken van huidige clusters van datacenters.
5. Intensief ruimtegebruik: waar passend gestapeld en verdiept bouwen.
6. Ruimtelijke inpassing en kwaliteit: functiemening is het uitgangspunt, beoordeling van ruimtelijk ontwerp in relatie met de aansluiting op de omgeving, en bouwvolume is belangrijk.
7. Gemengd ruimtegebruik: openbare functies in de plinten
8. Capaciteit te contracteren vermogen: nieuwe datacenters met een vermogen groter dan 80 MVA moeten een eigen inkoopstation van 150 kv realiseren.

9. Energiebesparing: gericht op het verbeteren van de energiehuishouding en het efficiënter maken van de koeling. Ook moeten gebouwen voldoen aan de Energieprestatie Coëfficiënt (EPC), dan wel de opvolger per 1/1/2021 Bijna Energie-neutrale Gebouwen (BENG) is een index die de energetische efficiëntie van nieuwbouw aangeeft.
10. Verplicht benutten van restwarmte: datacenters produceren veel warmte. Deze restwarmte moet verplicht beschikbaar worden gesteld en benut worden voor andere functies in de omgeving. Dit kan gerealiseerd worden met bijv. het gebruik van de stadswarmtenetten.
11. Inzetten op duurzaam opgewekte energie: bijvoorbeeld met zonnepanelen op het dak en/of gevels.
12. Toekomst bestendig (circulair) bouwen: de datacentergebouwen moeten zonder al te veel grootschalige bouwkundige aanpassingen geschikt gemaakt kunnen worden voor andere functies.

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan op deze gemeentelijke doelen. Er is gekozen voor nieuwbouw in plaats van hergebruik van bestaand vastgoed, omdat het bestaande vastgoed geen/beperkt mogelijkheden biedt voor optimalisatie van het bouwvolume en energie-efficiency.

Het datacenter draagt bij aan de klimaat- en energiedoelstellingen door energiebesparingsmaatregelen te nemen en rest warmte af te geven. Verder wordt groene energie ingekocht. Met de realisatie van het publieke programma in de strip wordt er invulling gegeven aan het gemengd ruimtegebruik en een goede ruimtelijke inpassing in relatie tot de omgeving.

Daarmee voldoet het project aan het vestigingsbeleid voor Datacenters.

4.3.5 Amsterdam duurzaam productief: Bedrijvenstrategie Amsterdam

Op 20 mei 2020 is de bedrijvenstrategie Amsterdam vastgesteld.

In Amsterdam neemt het aanbod van traditionele vestigingslocaties voor bedrijven af, terwijl de vraag naar bedrijfsruimten juist toenemen. Dit komt door o.a. nieuwe economie en toepassing voor circulaire economie en de energietransitie. Dit vormt de aanleiding van de bedrijvenstrategie. Met de transformatie van bedrijventerreinen zullen zonder aanvullende maatregelen diverse vormen van ambacht, maakindustrie en reparatie uit de stad verdwijnen. Doel van de strategie is om binnen de bredere ontwikkeling van stad voldoende ruimte te creëren en te behouden voor bedrijven, zodat Amsterdam een diverse economie houdt met een inclusieve arbeidsmarkt, en duurzaam aantrekkelijk is voor ondernemers. Dit wil de gemeente bereiken in nauwe samenwerking met de Metropoolregio Amsterdam. De strategie levert daarnaast bouwstenen voor de Omgevingsvisie.

STEC groep heeft de ruimtevraag naar bedrijfsruimte in Amsterdam geraamd op minimaal 13 hectare netto per jaar, nog zonder de vraag van de energietransitie, circulaire economie, stadslogistieke hubs en datacenters van minimaal 4 hectare netto per jaar. Tot 2040 loopt het tekort op tot minimaal 150 hectare. Het grootste deel van de vraag betreft bedrijven uit transformatiegebieden, die verplaatsen vanwege de verdichting en woningbouw. Uit de data-analyse blijkt dat veel van de bedrijven in principe te combineren zijn met wonen. Hier ligt een kans om bedrijvigheid en werkgelegenheid te behouden in de nieuwe gemengde gebieden. Met het in ontwikkeling komen van meerdere transformatiegebieden neemt de vervangingsvraag voor bedrijfsruimten richting 2030 snel toe. De vraag bestaat in deze periode waarschijnlijk vooral uit lichtere vormen van bedrijvigheid.

Bedrijfslocaties moeten ook toekomstbestendig zijn. Een belangrijk aspect hiervan is dat de juiste functie zich op de juiste plaats bevindt, zodat het bijdraagt aan de ontwikkelkansen van het gebied. Een intensiever gebruik van bedrijventerreinen door verdichten

en stapelen, waarbij, indien mogelijk en gewenst, ook andere functies mogelijk zijn, is noodzakelijk gezien de druk op de ruimte. De verduurzaming van panden en de ruimtelijke kwaliteit van onder meer de openbare ruimte op bedrijventerreinen zijn andere belangrijke aspecten waar een aanpak voor nodig is. Daarnaast blijft (auto)bereikbaarheid essentieel, en dient dit gegeven op een goede manier gekoppeld te worden aan de ambities van Amsterdam autoluw en uitstootvrij. De OV- en fietsverbindingen van en naar bedrijventerreinen worden belangrijker naarmate een terrein intensiever wordt gebruikt.

Om bedrijfslocaties toekomstbestendig te maken heeft de gemeente Amsterdam de volgende speerpunten geformuleerd:

- Maximaal kansen benutten om bedrijvigheid en wonen te combineren
- Bestendigen, intensiveren en verduurzamen van bedrijventerreinen
- Selectief omgaan met de laatste vrije kavels bedrijventerrein
- Een regionale aanpak voor bedrijfslocaties

Voorliggend plan voldoet aan deze speerpunten vanwege het feit dat er op dezelfde kavel een datacenter en een broedplaats voor kleine bedrijven wordt gerealiseerd.

4.3.6 Nieuwe entree Amstel III

In de ruimtelijke visie 'Nieuwe entree Amstel III' (maart, 2017) worden kaders voor de ontwikkeling van het gehele bouwblok aan de Laarderhoogtweg 51 gegeven.

De kavel aan de Laarderhoogtweg 51 is een onderdeel van de bedrijvenstrook in Amstel III. De locatie ligt ongeveer 700 meter van het metrostation Bullewijk en de gemeente Amsterdam vindt de kavel daarom minder geschikt voor detailhandel en buurtgerichte voorzieningen. Verder heeft de locatie een hoge geluidsbelasting door de ligging aan de Muntbergweg en in de buurt van de A9. Geluidsgevoelige functies zoals wonen worden daarom niet wenselijk geacht.

De kavel ligt direct tegenover één van de twee op- en afritten van de A9. Deze twee afritten vormen de nieuwe entree van Amstel III. De gemeente Amsterdam ziet de kavel aan de Laarderhoogtweg 51, door zijn ligging tegenover één van de twee op- en afritten van de A9, als visitekaartje voor Amstel III. Een landmark met representatief gevelbeeld draagt bij aan de geleidelijke transformatie van de Holterbergweg en de Muntbergweg van verkeersader naar een stedelijke laan, zoals verwoord in deze ruimtelijke visie.

De visie geeft aan dat de in het bestemmingsplan opgenomen bouwhoogte niet toereikend is voor deze locatie, die als de nieuwe entree voor Amstel III moet gaan functioneren. De visie stelt een basishoogte van dertig meter voor, waarbij hoogteaccenten van zestig meter mogelijk zijn. Om verhoging van de bouwhoogte en de in de visie voorgestelde functionele invulling mogelijk te maken is een afwijking van het bestemmingsplan nodig.

In de ruimtelijke visie worden een aantal kaders, randvoorwaarden en spelregels gegeven voor de kavel aan de Laarderhoogtweg 51, waar de voorgenomen ontwikkeling invulling aan geeft:

- beeldbepalend en levend gebouw met verschillende korrelgroottes;
- aansluiting op de openbare ruimte;
- ontsluiting via de Luttenbergweg;
- parkeren op eigen terrein, gedeeltelijk inpandig en afgekeerd van de openbare ruimte;
- een publiek programma in de plint;
- entrees bevinden zich in de voorgevel van het gebouw gericht naar de openbare ruimte;
- bouwen aan de Muntbergweg zoveel mogelijk in de rooilijn;

- de torens liggen niet in één lijn;
- de gevels zijn overwegend transparant en geven zicht op de interne functie;
- de gevelwand aan de Muntbergweg bestaat uit meerdere gebouwdelen (geen aaneengesloten gevelwand).

Tevens is het opgenomen maximale bebouwingspercentage voor het kavel ontoereikend om het huidig ontwerp te kunnen realiseren. Deze is in het huidige bestemmingsplan vastgesteld op 75%. Het huidige ontwerp gaat echter uit van een bebouwingspercentage van 70,2%. Om verhoging van het maximum in de visie voorgestelde invulling mogelijk te maken is een afwijking van het bestemmingsplan nodig. De verhoging van het maximum bebouwingspercentage is geoorloofd vanwege het feit dat er een publieke functie aan het programma is verbonden en daarbij ook openbaar parkeren op het eigen terrein is opgenomen. De extra bebouwing door middel van een parkeergarage sluit daarom aan bij de regels en kaders uit de ruimtelijke visie.

4.3.7 Conclusie gemeentelijk beleid

De voorgenen ontwikkeling sluit aan op het gemeentelijke beleid

5 Milieu- en omgevingsaspecten

Bij de toetsing van de uitvoerbaarheid van het plan is gekeken naar milieu- en omgevingsaspecten. In dit hoofdstuk zijn de resultaten van deze toetsing weergegeven.

5.1 Milieueffectrapportage

De aanleg van een industrieterrein is niet opgenomen in onderdeel C van de bijlage van het nieuwe Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.). Dit houdt in dat er voor het datacenter geen directe m.e.r.-plicht geldt. Aangezien de activiteit wel is opgenomen in onderdeel D van het Besluit-m.e.r. (D 11.3: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein), maar niet de genoemde drempelwaarde overschrijdt, geldt een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Daarvoor is een aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling opgesteld. Deze m.e.r. beoordeling is gezamenlijk met deze ruimtelijke onderbouwing ingediend.

Er is reeds een positief besluit afgegeven op deze m.e.r. aanmeldnotitie. Echter, is de aanvraag op sommige punten gewijzigd waardoor er een nieuw besluit genomen moet worden. Vanwege de wijziging van art. 7.28 van de Wet Milieubeheer mag dit besluit sinds 1 januari 2021 ook gelijktijdig met het besluit op de omgevingsvergunning genomen worden. Voorheen moest dit besluit namelijk bij de aanvraag van de omgevingsvergunning al worden meegestuurd om de aanvraag ontvankelijk te laten zijn.

Er is nu, in overleg met het bevoegd gezag voor gekozen om het besluit op de m.e.r. aanmeldnotitie gelijktijdig met het besluit op de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan gelijktijdig vast te laten stellen.

Conclusie

Er worden bij geen van de milieuthema's belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu verwacht.

Met inachtneming van de maatregelen als onderdeel van het werkprotocol duidt de m.e.r.-beoordeling aan dat belangrijke negatieve effecten voor het milieu als gevolg van het voornemen niet aan de orde zijn.

5.2 Milieuzonering

Wettelijk kader

De publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG, publicatie editie 2009) koppelt soorten bedrijven aan richtafstanden met betrekking tot aan te houden afstanden tussen bedrijven en milieugevoelige objecten.

Beschouwing

In Staat van bedrijfsactiviteiten, behorende bij de VNG publicatie, geldt voor datacentra (switchhouses) de milieucategorie 2. Voor deze milieucategorie is met betrekking tot het aspect geluid een richtafstand van 10 meter tot gemengd gebied opgenomen.

De meest nabij gelegen mogelijke milieugevoelige bestemming bevindt zich op een afstand van circa 140 meter, zie figuur 7. Daarmee voldoet het plan in zekere zin aan de richtafstanden.

Desalniettemin is er ter volledigheid en in het kader van goede ruimtelijke ordening een geluidsonderzoek uitgevoerd naar een acceptabel leefklimaat bij gevoelige bestemmingen rondom het project. Dit is nader beschouwd in paragraaf 5.7. De conclusie van het geluidsonderzoek is dat de geluidsnormen uit het Activiteitenbesluit niet worden overschreden en dat een goed woon- en leefklimaat daarom kan worden gegarandeerd.



Figuur 7: Afstanden van plan tot aan door gemeente aangewezen woningbouwgebieden.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het plan ruim voldoet aan de aan te houden richtafstanden en aan de geluidsnormen in het Activiteitenbesluit. Het plan voldoet daarmee aan een goede ruimtelijke ordening.

5.3 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader

Aangetoond dient te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik.

Daarnaast stelt de Wet bodembescherming dat ieder die op of in de bodem handelingen verricht, verplicht is maatregelen te nemen om verontreiniging of aantasting te voorkomen.

Beschouwing

Door de gemeente Amsterdam is een bodemkwaliteitskaart opgesteld. Op deze kaart is het plangebied aangeduid als gebied met schone grond (zone 1A).

In juli 2018 is Verkennend (asbest) bodemonderzoek (zie bijlage 3) uitgevoerd voor de ontwikkeling van de locatie. Resumerend kan bij beoordeling van het geheel aan onderzoeksresultaten gesteld worden dat

de aangetroffen bodemkwaliteit aanvaardbaar wordt geacht en zodoende geen belemmering vormt voor de voorgenomen herontwikkeling. Nader bodemonderzoek is niet noodzakelijk.

In 2016 is er tevens een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage 4 van deze ruimtelijke onderbouwing. Op basis van dit onderzoek zijn milieu hygiënisch geen belemmeringen voor de voorgenomen herontwikkeling van de locatie.

In het datacenter wordt diesel opgeslagen in ondergrondse tanks en gebruikt ten behoeve van de noodstroomvoorziening om het datacenter zonder onderbreking in bedrijf te kunnen houden. Vloeibare brandstoffen, zoals diesel, zijn expliciet opgenomen in de stoffenlijst van de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB) als bodembedreigende stof. Door het treffen van voorzieningen en maatregelen, volgens de standaard van het NRB, wordt een verwaarloosbaar bodemrisico gerealiseerd.

Conclusie

Het plan voldoet vanuit het aspect bodem aan een goede ruimtelijke ordening.

5.4 Verkeer en parkeren

Toetsingskader

Nota parkeernormen auto

In 2017 heeft de gemeente Amsterdam de Nota parkeernormen auto vastgesteld. In deze nota wordt het volgende gesteld: *"als het parkeerbeleid voor een aanvrager gunstiger is dan de parkeernormering van het geldende bestemmingsplan kan de aanvrager juist met het aanvragen van een Wabo-afwijakingsbesluit toepassing van het parkeerbeleid ook voor bestaande situaties afdwingen"*. Aangezien voor onderhavig kavel een Wabo-afwijakingsbesluit wordt aangevraagd kan de Nota Parkeernormen worden gebruikt. Hierin wordt verwezen naar de meest recente publicatie van het CROW.

Kencijfers CROW

In het algemeen geldt dat gemeenten hun parkeernormen afleiden van de kencijfers die het CROW opgeeft. De gemeente Amsterdam heeft haar parkeernormen opgenomen in het vigerende beleid 'Nota parkeernormen 2017'. Volgens de nota valt het gebied in zone C. Voor deze zone zijn geen specifieke parkeernormen vastgesteld maar geldt er maatwerk. De meest recente kencijfers staan in 'publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren'. Echter, voor datacenters heeft het CROW geen kencijfers. Dit geldt voor zowel het parkeren als de verkeersgeneratie. De functie die voor het datacenter het meest overeenkomt is 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf). Verder wordt er gebruik gemaakt van de ervaringscijfers van Equinix bij andere datacenters in en rond Amsterdam. Het publieke programma vergelijken we met fitnessstudio/sportschool.

Binnen de kencijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en ligging ten opzichte van een centrumgebied. We gaan uit van de stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' en voor de ligging 'schil centrum'.

Beschouwing

Parkeerbehoefte

Voor het beschouwen van het benodigd aantal parkeerplaatsen en de verkeersaantrekkende werking zijn de oppervlakten gebruikt die in tabel 5 zijn weergegeven.

Programma	Oppervlak
Datahal AM9	14.784 m ²
Datahal AM10	12.672 m ²
Subtotaal datahallen	27.456 m ²
Front of House AM9	2.957 m ²
Front of House AM10	2.534 m ²
Publiek programma	
- Sportvoorziening	- 4.500 m ² BVO
- Broedplaats	- 5.500 m ² BVO
Totaal	Maximaal 10.000 m ²

Tabel 4: BVO's van het planvoornemen

De oppervlakten in tabel 5 laten de bruto vloeroppervlakten van alle gebruiksruidten zien die van belang zijn voor het berekenen van de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie van het programma. Voor het publiek programma zijn de gemiddelde vloeroppervlaktes opgenomen. De gemeente Amsterdam heeft voor het publiek programma namelijk voor de sportvoorziening minimaal 4.000 m² en maximaal 5.000 m² voorzien en voor de broedplaats minimaal 5.000 m² en maximaal 6.000 m². Het totale bruto vloeroppervlak voor het publiek programma is maximaal 10.000 m².

Berekening parkeerbehoefte datacenter op basis van kencijfers CROW

Op basis van CROW-kencijfers (publicatie 381) zeer sterk stedelijk – schil centrum lijdt dit tot een parkeerbehoefte van 165 parkeerplaatsen. Voor een datahal heeft het CROW geen kencijfers. Voor het berekenen van de parkeerbehoefte is daarom gebruik gemaakt van de functie 'bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief'. Het totaal BVO van de datacenters is berekend op basis van de vierkante meters datahallen inclusief de BVO van het Front of House (FoH). Voor het FoH is dezelfde norm als de datahallen gehanteerd omdat de ruimte alleen een faciliterende functie heeft voor de medewerkers en bezoekers van de datahallen.

CROW omschrijving	Programma	Oppervlak	Norm per 100 m ² BVO	Parkeerbehoefte
Bedrijf Arbeidsextensief	Datahal AM9	14.784 m ²	0,5 pp	74 pp
	Datahal AM10	12.672 m ²	0,5 pp	63 pp
	Front of house AM9	2.957 m ²	0,5 pp	15 pp
	Front of house AM10	2.534 m ²	0,5 pp	13 pp
	Totaal BVO Datacenters	32.947		165 parkeerplaatsen

Tabel 5: parkeerbehoefte datacenter op basis van kencijfers CROW

Berekening parkeerbehoefte publiek programma op basis van kencijfers CROW

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte van het publiek programma is gebruik gemaakt van de CROW-kencijfers (publicatie 381). Dit publiek programma is nog aan wijzigingen onderhevig. Voor de sportvoorziening is voor de kencijfers gebruik gemaakt van de functie 'fitnessstudio/sportschool'. Voor de broedplaats zijn de kencijfers voor 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief' gebruikt.

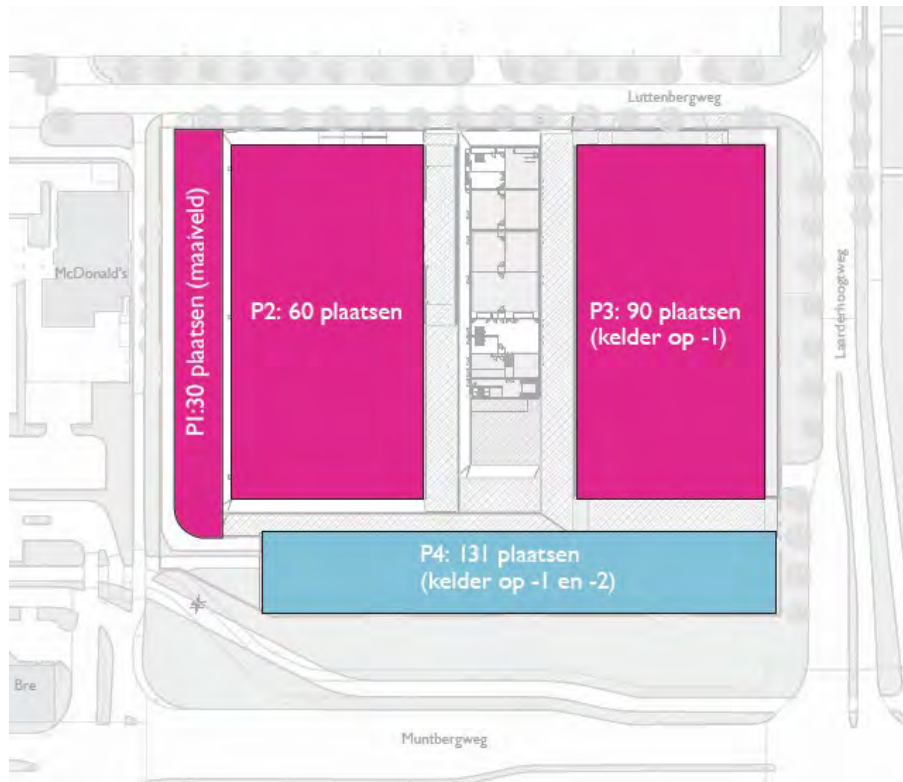
Publiek programma	Oppervlak	Norm per 100 m2 BVO	Parkeerbehoefte
Fitnessstudio/sportschool (Sportvoorziening)	4.500 m ²	2,1 pp	95 pp
Bedrijfsverzamelgebouw (Broedplaats)	5.500 m ²	0,5 pp	27 pp
Totaal	10.000 m²		122 parkeerplaatsen

Tabel 6: Parkeerbehoefte publiekprogramma op basis van CROW

De totale parkeerbehoefte voor het publiek programma is volgens de CROW normen 122 parkeerplaatsen.

Parkeeraanbod

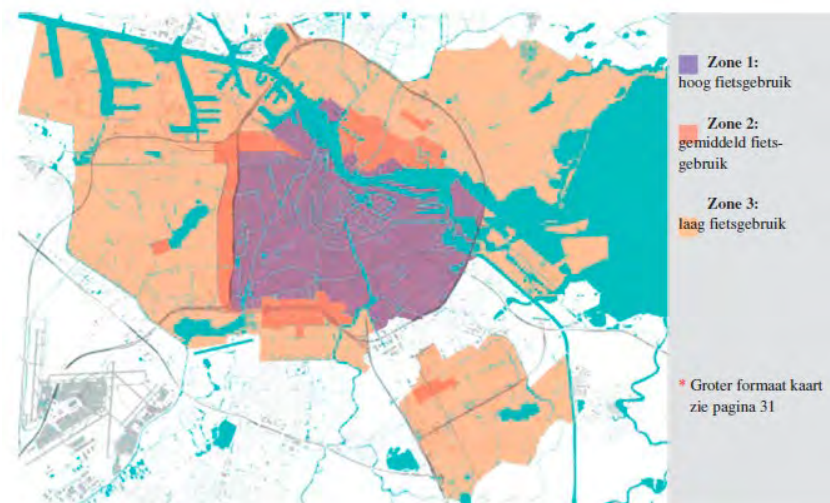
Er worden er 180 parkeerplaatsen gerealiseerd voor de datacenters. Dit is voldoende om voor de datacenters aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor het publiek programma worden 131 parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze plekken onder de zogenaamde 'strip' gerealiseerd, verdeeld over 2 ondergrondse parkeerlagen. Het aanbod van 131 parkeerplaatsen in de strip is voldoende om aan de parkeerbehoefte van het publiek programma te voldoen. Een visualisatie van het parkeeraanbod is te zien in figuur 8.



Figuur 8: Parkeeraanbod

Fietsparkeren

Uitgangspunt voor zowel fiets- als scooterparkeren is dat dit op eigen terrein wordt geregeld. Om de parkeereis voor fietsen en scooters te bepalen is de eerste stap het vaststellen van de zone van het plangebied conform de Parkeernormen Fiets en Scooter.



Figuur 9: Zonekaart fietsgebruik Amsterdam (Bron: Nota Parkeernormen Fiets en Scooter).

Uit bovenstaande kaart is op te maken dat het projectgebied in zone 3 valt.

De parkeerbehoefte is op basis van de normen uit de nota van de gemeente berekend en is in onderstaande tabel weergegeven. Voor de sportvoorzieningen zijn de normen voor een fitnesscentrum gebruikt, en voor de broedplaats en de datacentra die van een kantoor met medewerkers.

Functie	BVO m2	Norm per 100 m ² bvo	Parkeerbehoefte
Fitnesscentrum (Sportvoorziening)	4.500	4	180
Kantoor met medewerkers (Broedplaats)	5.500	1,45	80
Totaal publiek programma	10.000		260
Kantoor met medewerkers (Datacenter Front of House)	2.957 m2 (AM9) 2.534 m2 (AM10) Totaal 5.591	1,45	80

Tabel 7: fietsparkeerbehoefte op basis van de parkeernormen van de gemeente Amsterdam

De benodigde fietsenstallingen worden binnen het plan gerealiseerd. De fietsparkeerplekken voor het publiek programma worden binnen de gebouwenvolop van de strip gerealiseerd. De parkeerplekken voor het datacenter binnen de envelop voor het datacenter. Beide zijn apart toegankelijk.

Verkeersgeneratie

Berekening verkeersgeneratie datacenter op basis van ervaringscijfers

Bij het datacenter wordt uitgegaan van 50 medewerkers en 150 bezoekers gemiddeld per dag. Deze mensen komen en gaan verspreid over de dag. Waarbij ongeveer 80% tussen 07:00 en 19:00 uur aanwezig is op werkdagen. Het datacenter heeft naar verhouding een zeer beperkt kantooroppervlak en bezetting.

Op basis van de ervaringscijfers van Equinix, zijn er 250 motorvoertuigbewegingen per dag te verwachten. De berekening is gebaseerd op het aantal medewerkers en bezoekers dat er per dag komt.

	Aantal inzittenden auto	Ritten per dag	Verkeersgeneratie
50 medewerkers	1 persoon	2 ritten	100 bewegingen
150 bezoekers	2 personen	2 ritten	150 bewegingen
190 personen			250 bewegingen

Tabel 8: verkeersgeneratie datacenter op basis van ervaringscijfers Equinix

Berekening verkeersgeneratie datacenter op basis van kencijfers CROW

Uitgaande van de CROW-kencijfers (publicatie 381) geeft dit een aantal van 888 motorvoertuigbewegingen. Hier is uitgegaan van de 'functie 'bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief'. Onder deze functie vallen onder andere een loods, opslag en transportbedrijf.

Omschrijving	Oppervlak	Norm per 100 m2 BVO	Verkeersgeneratie
Bedrijf arbeids/bezoekers extensief (Datacenter)	32.947 m ²	2,7	888 bewegingen

Tabel 9: verkeersgeneratie datacenter op basis van kencijfers CROW

Berekening verkeersgeneratie publiek programma op basis van kencijfers CROW

Voor het publiek programma wordt uitgegaan van een sportschool/fitnessstudio. Dit leidt tot onderstaand totaal aan motorvoertuigbewegingen voor het publiek programma.

Publiek programma	Oppervlak	Norm per 100 m2 BVO	Verkeersgeneratie
Sportschool/Fitnessstudio (Sportvoorziening)	4.500 m ²	15,2	684 bewegingen
Bedrijfsverzamelgebouw (Broedplaats)	5.500 m ²	4	220 bewegingen
Totaal			904 bewegingen

Tabel 10: verkeersgeneratie publiek programma op basis van kencijfers CROW

Totale verkeersgeneratie

Al naar gelang op welke basis de verkeersgeneratie voor het datacenter wordt berekend, is er een totale verkeersgeneratie van 1.154 of 1.792 verkeersbewegingen. Vanwege het verschil wordt er uitgegaan van een gemiddelde van 1.473 verkeersbewegingen.

Functie	Verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie
Datahal (o.b.v. ervaring)	250 bewegingen	
Datahal (o.b.v. CROW)		888 bewegingen
Publiek programma	904 bewegingen	904 bewegingen
Totaal	1.154 bewegingen	1.792 bewegingen
Totale gemiddeld	1.473 bewegingen	

Tabel 11: Totale verkeersgeneratie op basis van ervaringscijfers en CROW

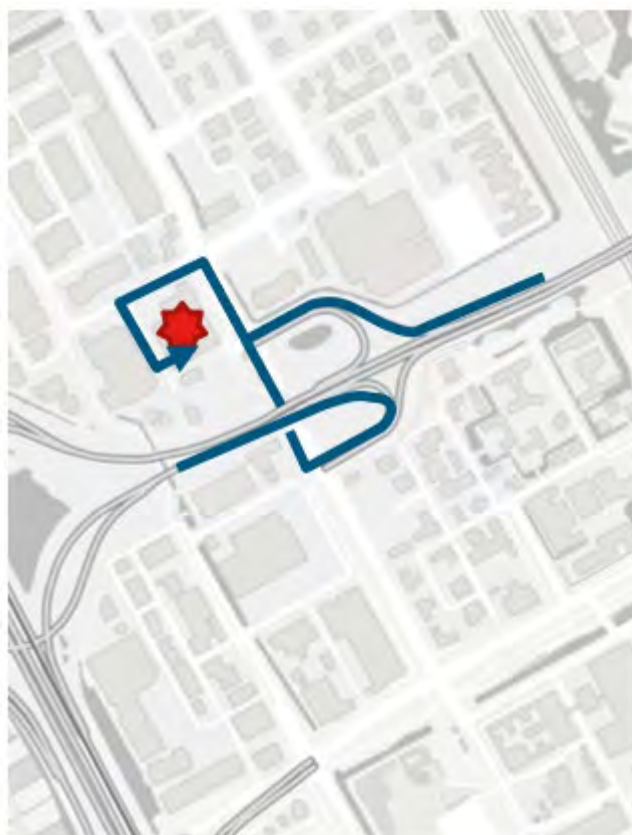
In tabel 12 is aangegeven wat de toename van verkeersbewegingen is voor de Laarderhoogtweg en de Muntbergweg. In de tabel is de toename gebaseerd op de gemiddelde verkeersgeneratie zoals is weergegeven in tabel 12. De verkeersintensiteiten voor de omliggende wegen komen uit het Verkeersmodel Amsterdam (versie 3.1). Op basis van de snelste routekeuze in Google Maps is aangenomen dat al het gegenereerde verkeer de A9 op- en afrijdt om de bestemming te bereiken.

Etmaal weekdag	2020	2030 autonoom	Ontwikkeling AM-9	Toename 2030	Percentage toename (2030)	Toename in spitsperiodes (11% van etmaal)
Laarderhoogtweg	7.193 mvt	6.999 mvt	1.473 mvt	8.472 mvt	21 %	+162 mvt
Muntbergweg	32.504 mvt	34.010 mvt		35.483 mvt	4%	+162 mvt

Tabel 12: toename gemiddelde verkeersgeneratie voor een etmaal weekdag

Ontsluiting van verkeer

Het plangebied is toegankelijk voor verkeer via afslag 3 op de A9, die overgaat op de Holterbergweg en Muntbergweg. Het datacenter is voor gemotoriseerd verkeer enkel via de achterzijde, vanaf de Luttenbergweg, te bereiken. Het publiek programma zal tevens via de Laarderhoogtweg toegankelijk zijn. Het gegenereerde verkeer zal via de Luttenbergweg en de Laarderhoogtweg worden afgewikkeld. Zie onderstaande figuur voor een kaartbeeld van de ontsluiting.



Figuur 10: Ontsluiting Datacenter

Verkeersafwikkeling

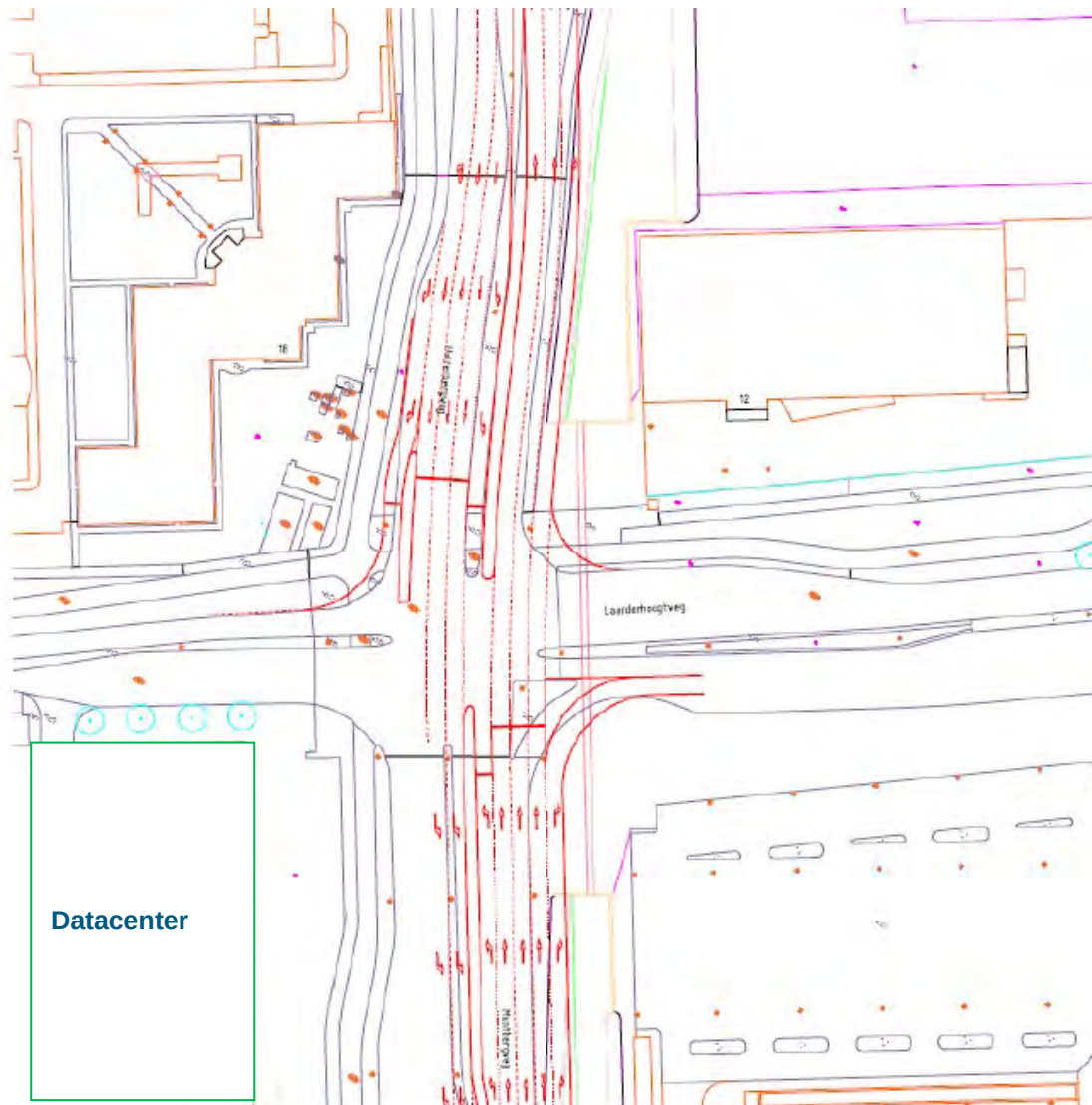
De gemeente Amsterdam heeft gevraagd de effecten van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling op de nabije kruispunten te onderzoeken voor het planjaar 2030. De resultaten zijn hieronder beschouwd.

Er zijn berekeningen uitgevoerd met behulp van het verkeersregeltechnische programma Cocon. Cocon maakt voor een met verkeerslichten (VRI) geregeld kruispunt, bij een gegeven intensiteit en rijstrookindeling, onder anderen de cyclustijd en kruispuntbelasting inzichtelijk. Het gaat hierbij om de volgende 3 kruispunten:

- K329 Laarderhoogtweg-Holterbergweg
- K330 Muntbergweg-Noordelijke op-/afrit A9
- K331 Muntbergweg-Zuidelijke op-/afrit A9

De gehanteerde intensiteiten voor motorvoertuigen voor het planjaar 2030 (ochtend- en avondspits) zijn afkomstig uit het Amsterdamse gemeentelijke verkeersmodel VMA versie 3.0. Deze twee-uurswaarden zijn vermenigvuldigd met 0,58 om te komen tot PAE (personenauto-equivalent) per uur. Vervolgens zijn hierbij de extra verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkelingen (datacenter en publiek programma) opgeteld. Voor het kruispunt K329 Laarderhoogtweg-Holterbergweg betekent dit een lichte verhoging van 3,3% in de ochtendspits en 2,4% in de avondspits. Voor de intensiteiten van het langzaam verkeer zijn defaultwaarden (200 fietsers per uur en 100 voetgangers per uur) toegepast. In Cocon is er daarbij vanuit gegaan dat er elke cyclus langzaam verkeer op elke oversteek aanwezig is (dit geldt alleen voor K329 Laarderhoogtweg-Holterbergweg).

Voor de vormgeving van de kruispunten is de situatie met capaciteitsverruiming (extra rijstroken) doorgerekend (zie de figuur hieronder).



Figuur 11: Doorgerekende situatie

De regelkundige voorwaarden van de gemeente Amsterdam zijn:

- Gemiddelde wachttijd:
 - o Fiets en voetganger: <45 seconden;
 - o Openbaar Vervoer: <25 seconden;
- Maximale cyclustijd 100 seconden;
- Verzadigingsgraad <90%.

Daarnaast dienen er geen kruispuntblokkades en rijstrookblokkades voor te komen.

Resultaten

In eerste instantie is de situatie in de ochtend- en avondspits 2030 met extra verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkelingen (datacenter en publiek programma) doorgerekend.

Uit de Cocon-berekeningen blijken de cyclustijden als volgt:

Tabel 13: Cyclustijden uit Cocon berekeningen

Cyclustijden	Ochtendspits 2030	Avondspits 2030
K329 Laarderhoogtweg-Holterbergweg plansituatie	83 sec	100 sec*
K330 Muntbergweg-Noordelijke op-/afrit A9	99 sec	76 sec
K331 Muntbergweg-Zuidelijke op-/afrit A9	46 sec	55 sec

*verzadigingsgraden meerdere autorichtingen boven 90%

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er in de ochtendspits 2030 geen verkeersafwikkelingsproblemen bij de drie kruispunten ontstaan. Er wordt voldaan aan alle regelkundige voorwaarden van de gemeente Amsterdam. In de avondspits 2030 daarentegen, kan het kruispunt Laarderhoogtweg-Holterbergweg de hoeveelheid verkeer niet verwerken binnen de randvoorwaarden.

Vervolgens is gefocust op de avondspits en gekeken of de hoeveelheid verkeer in de avondspits 2030 met alleen de autonome groei wel verwerkt kan worden. Dit is dus de situatie zonder de extra verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkelingen (datacenter en publiek programma), maar wel met de capaciteitsverruiming (extra rijstroken).

Tabel 14: Cyclustijden autonome groei

Cyclustijden	Avondspits 2030
K329 Laarderhoogtweg-Holterbergweg (alleen autonome groei)	100 sec*

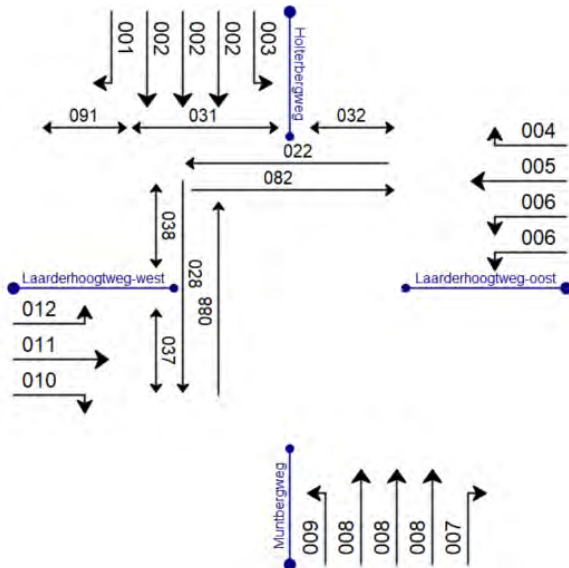
Ook de situatie met alleen autonome groei in de avondspits van 2030 kan niet verwerkt worden binnen de voorwaarden. Hiermee wordt duidelijk dat het extra verkeer niet het probleem vormt in de verkeersafwikkeling, maar vooral de autonome groei zelf (afkomstig uit het verkeersmodel).

Het maakt daarbij niet uit of de fietsers en voetgangers wel of niet aanwezig zijn, omdat deze richtingen niet maatgevend zijn voor de cyclustijd. De verkeersafwikkeling kan ook niet verbeterd worden door een koppeling te realiseren met het kruispunt Muntbergweg-Noordelijke op-/afrit, omdat de richtingen komende vanaf dat kruispunt niet maatgevend zijn.

Oplossingsrichtingen

Om het kruispunt Laarderhoogtweg-Holterbergweg wel regelbaar te maken, is de oplossing gezocht in een andere rijstrookindeling. Er zijn vier varianten onderzocht, waarbij de rijstrookindeling op de Laarderhoogtweg aan de westzijde en aan de oostzijde van het kruispunt is aangepast.

Hieronder staat de huidige indeling van het kruispunt schematisch weergegeven.

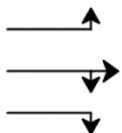


Figuur 12: Vormgeving met capaciteitsverruiming kruispunt Laarderhoogtweg-Holterbergweg

Hieronder zijn de oplossingsvarianten schematisch weergegeven.

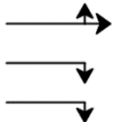
Variant 1:

Kruispunttak Laarderhoogtweg (westzijde):



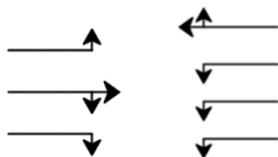
Variant 2:

Kruispunttak Laarderhoogtweg (westzijde):



Variant 3:

Variant 3 is een aanpassing van variant 1, waarbij ook de rijstrookindeling aan de oostzijde van het kruispunt is aangepast:



Variant 4:

Variant 4 is een aanpassing van variant 3, waarbij een linksafverbod wordt ingesteld op de Laarderhoogtweg (westzijde):



Het verkeer dat linkaf wil slaan van de Laarderhoogtweg naar de Muntbergweg kan omrijden via de in figuur 3 aangegeven route.

Figuur 13: Omrijdroute bij linkaf verbod



Uit de Cocon-berekeningen blijken de cyclustijden van deze varianten als volgt:

Cyclustijden	Variant 1 Avondspits 2030	Variant 2 Avondspits 2030	Variant 3 Avondspits 2030	Variant 4 Avondspits 2030
Laarderhoogtweg-Holterbergweg (met extra verkeersbewegingen)	100 sec*	100 sec*	100 sec*	97 sec

*verzadigingsgraden meerdere autorichtingen boven 90%

Variant 4 kan de autonome groei met het extra verkeer wel verwerken binnen de regelkundige randvoorwaarden.

Vervolgens is gekeken wat het verschil is bij Variant 4 met alleen de autonome groei.

Cyclustijden	Variant 4 Avondspits 2030
Laarderhoogtweg-Holterbergweg (alleen autonome groei)	96 sec

Het verschil bij Variant 4 tussen alleen autonome groei en met extra verkeer is minimaal (1 sec). Het verschil in intensiteiten is ook minimaal (2,4% in de avondspits).

Conclusies Coconberekeningen verkeersafwikkeling kruispunten

- De toename van verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling van het planvoornemen is minimaal.
- Het verkeer kan in de autonome situatie (en dus ook in de plansituatie) op het geanalyseerde kruispunt niet goed afgewikkeld worden.
- Om de autonome groei in de avondspits 2030 te kunnen verwerken, is het nodig om een andere rijstrookindeling op het kruispunt Laarderhoogtweg-Holterbergweg toe te passen, inclusief een linksafverbod van de Laarderhoogtweg naar de Holterbergweg. De gemeente dient dit zelf in overweging te nemen.

Conclusies Verkeer en parkeren

Parkeerbehoefte auto's

Er worden 131 parkeerplekken ten behoeve van het publiek programma en 180 parkeerplekken voor het datacenter gerealiseerd. De berekende parkeerbehoefte zowel op basis van de ervaringscijfers van Equinix als de kencijfers van het CROW, past binnen het maximaal aan te leggen parkeerplaatsen.

Mocht er ooit betaald parkeren komen in het gebied (vooralsnog zijn daar geen plannen voor) dan wordt het adres uitgesloten van vergunningverlening conform de Nota Parkeernormen Auto.

Parkeerbehoefte fietsen

De benodigde fietsenstallingen worden binnen het plan gerealiseerd. De fietsparkeerplekken voor het publiek programma worden binnen de gebouwenvelop van de strip gerealiseerd. De parkeerplekken voor het datacenter binnen de envelop voor het datacenter. Beide zijn apart toegankelijk.

Verkeersgeneratie en gebiedsontsluiting

De verkeersgeneratie voor het datacenter is berekend op basis van de ervaringscijfers van Equinix en de kencijfers van het CROW. De gemiddelde verkeersgeneratie die hieruit voorkomt is 1.473 verkeersbewegingen per dag.

De verwachting is dat de verkeersbewegingen redelijk verspreid over de dag zullen plaatsvinden en voor de sportvoorziening met name in de avonduren en het weekend. Het verkeer kan helaas in de plansituatie in 2030 niet zonder problemen worden afgewikkeld. Dit is echter ongeacht of de ontwikkeling van het datacenter plaatsvindt. Zelfs zonder het extra verkeer dat door de ontwikkelingen van het Datacenter en het publieke programma wordt gegenereerd, kan het verkeer op dit kruispunt in 2030 niet zonder problemen worden afgewikkeld. Om de autonome groei in de avondspits 2030 te kunnen verwerken, is het nodig om een andere rijstrookindeling op het kruispunt Laarderhoogtweg-Holterbergweg toe te passen, inclusief een linksafverbod van de Laarderhoogtweg naar de Holterbergweg. De gemeente dient dit zelf in overweging te nemen.

5.5 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

De Wet milieubeheer biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

- het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden;
- het plan draagt niet in betekenende mate³ bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk;
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk;
- het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Wanneer een plan voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het planvoornemen vanuit het aspect luchtkwaliteit doorgang vinden.

In bijlage 6 is de notitie opgenomen waarin het planvoornemen is getoetst aan de luchtkwaliteitseisen uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm).

Beschouwing

Emissies verkeer

De maximale bijdrage van het verkeer aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ is respectievelijk 1,18 µg/m³ en 0,2 µg/m³ (zie figuur hieronder). Hiermee draagt het verkeer niet in betekenende mate bij aan de lokale luchtkwaliteit.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1473
Aandeel vrachtverkeer	0,1%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,18
PM ₁₀ in µg/m ³	0,24
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 14: Uitvoer NIBM Rekentool

³ De grens voor "Niet in betekenende mate" bedraagt 1,2 µg/m³.

Emissies inrichting

Het datacenter beschikt over 48 brandstof aangedreven stand-by generatoren, als onderdeel van het noodstroomsysteem dat dient om de werking van het datacenter te garanderen in geval van een storing in het energienetwerk. Om te verzekeren dat het systeem werkt in geval van nood, wordt het noodstroomsysteem getest met de volgende cyclus:

1. 12x per jaar een onbelaste start-stop test van 5 minuten;
2. 1x per jaar een test gedurende 45 minuten op vollast.

De luchtkwaliteitsberekeningen gaan echter uit van een zwaarder (worst case) testregime, zonder nageschakelde DeNOx. Er is niet gekozen om de luchtkwaliteit aan de hand van dit mildere testregime aan te passen omdat de NIBM-waarden niet worden overschreden. Bij het toepassen van het mildere testregime is dit eveneens het geval. De specificaties zijn weergegeven in onderstaande tabellen voor NOx. De emissies van PM10 bedragen 1,6% van de NOx emissies.

Omschrijving	Frequentie	Duur	Draaitijd (Uur per machine per jaar)	Belasting	Vermogen (PK bij 1500 RPM)	NOx emissie (gram per PK per uur)	NOx emissie (kg/jaar)
Onbelaste start/stop test	12x per jaar	5 minuten	1 uur	Onbelast (10%)	511	5,8	142,3
30 min full load test	8 x per jaar	30 minuten	4 uur	Vollast (100%)	4028	4,7	3.634,9
60 min full load test	3 x per jaar	60 minuten	3 uur	Vollast (100%)	4028	4,7	2.726,2
120 min full load test	1 x per jaar	120 minuten	2 uur	Vollast (100%)	4028	4,7	1.817,4
totaal							8.320

Tabel 15: Berekende NOx emissies

Omschrijving	Frequentie	Gasflow (bij motorbelasting)	Rookgas (Nm ³ per jaar)	Rookgas-temperatuur (°C)	Rookgasdebiet (Nm ³ /sec)	Warmte-emissie (MW)
Onbelaste start/stop test	12x per jaar	219 Nm ³ /min (25%)	670140	20	2.2	0.023
30 min full load test	8 x per jaar	576 Nm ³ /min (100%)	2680560	340	9.6	4.045
60 min full load test	3 x per jaar	576 Nm ³ /min (100%)	2010420	340	9.6	4.045
120 min full load test	1 x per jaar	576 Nm ³ /min (100%)	1340280	340	9.6	4.045

Tabel 16: Berekende rookgas emissies

De bijdrage van de emissies van de noodstroom aggregaten tijdens de testcyclus aan de jaargemiddelde NO₂- en PM₁₀-concentraties is bepaald met de laatste versie van het wettelijk goedgekeurde rekenmodel STACKS+. De concentratiebijdrage bedraagt respectievelijk 0,02 µg/m³ en 0,00 µg/m³. Hiermee dragen de generatoren van de noodstroomvoorziening tijdens de testcyclus niet in betekenende mate bij aan de lokale luchtkwaliteit.

Conclusie

Het verkeer van en naar het datacenter en de emissies door de generatoren van de noodstroomvoorziening tijdens de testcyclus zullen niet leiden tot een bijdrage aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ van meer dan 1,2 µg/m³. Daarmee draagt het project niet in betekenende

mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Hiermee is de realisatie van het datacenter op grond van art. 5.16, lid 1 sub c, Wm, juridisch haalbaar.

5.6 Stikstofdepositie

Wettelijk kader

Conform de Wet natuurbescherming (Wnb) dient bij activiteiten getoetst te worden of binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen optreden.

In de beslisboom (figuur 15) zijn de stappen om vergunningsplicht vast te stellen beschreven.

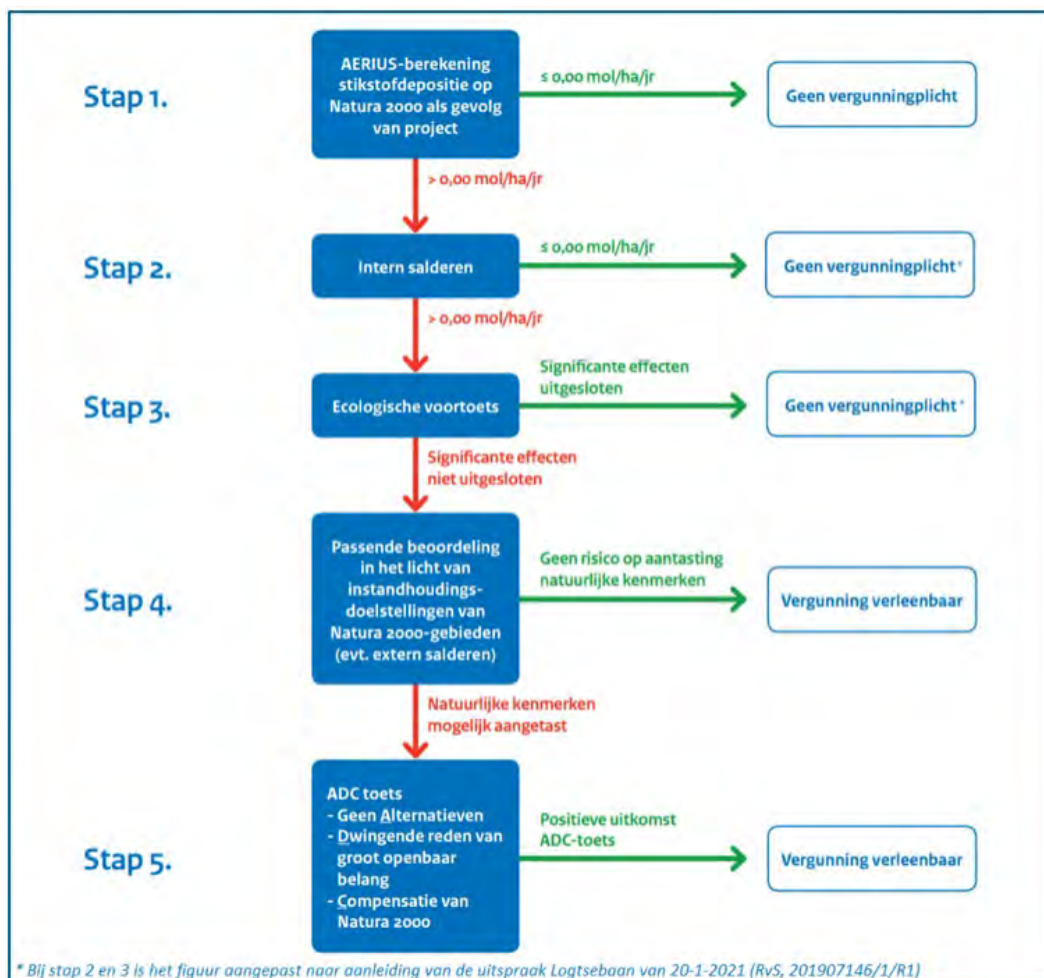
Partiële vrijstelling bouwfase

In art. 2.9a van de Wnb⁴ is een partiële vrijstelling van de Natura 2000-vergunningplicht opgenomen voor de gevolgen van stikstofdepositie door de in het Besluit natuurbescherming in art. 2.5 aangewezen activiteiten van de bouwsector. De partiële vrijstelling houdt in dat de tijdelijke gevolgen van de door de bouw veroorzaakte stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden buiten beschouwing worden gelaten bij de natuurvergunning. De vrijstelling geldt alleen voor tijdelijke stikstofemissies tijdens de bouw, sloop en aanleg (de bouwfase)⁵ en niet voor structurele stikstofemissies in de gebruiksfase van het bouwwerk of werk, als gevolg van bijvoorbeeld bewoning, gebruik van utiliteitsbouw of verkeer dat over een weg rijdt. Dat maakt de vrijstelling partieel, evenals het feit dat de vrijstelling alleen geldt voor de gevolgen van stikstofdepositie. Denkbaar is immers dat de bouw- of gebruiksfase van een project andere significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, bijvoorbeeld door verstoring van diersoorten.

Vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet (huidige verwachting medio 2022) gelden er regels voor het beperken van emissies van bouwwerktuigen in de bouwfase, hiervoor is geen AERIUS-berekening nodig.

⁴ Dit artikel is aan de Wnb toegevoegd met de op 1 juli 2021 in werking getreden: Wet tot wijziging van de Wet natuurbescherming en de Omgevingswet (stikstofreductie en natuurverbetering) (Wsn, Stb. 2021, 140).

⁵ De partiële vrijstelling omvat de vervoersbewegingen die samenhangen met de werkzaamheden, zoals aan- en afvoer van bouwmaterialen en bouw- en sloopafval, transport van werknemers en werktuigen van en naar de bouwplaats, de emissies van werktuigen op de bouwplaats (aggregaten, bouwmachines, mobiele puinbrekers, baggerwerk- of baggervaartuigen et cetera) en eventuele tijdelijke omrij- en omvaareffecten als gevolg van de werkzaamheden. De vrijstelling omvat niet de productie van bouwmaterialen of de winning van bouw- of grondstoffen.



Figuur 15: Beslisboom Toestemmingverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten

Beschouwing

Om de effecten op de stikstofdepositie en nabijgelegen Natura-2000 gebieden in kaart te brengen is er een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd. Deze is in bijlage 07 opgenomen. Voor de stikstofdepositieberekening zijn onderstaande bronnen relevant:

1. Gebruiksfase:

- Het wegverkeer als gevolg van de verkeersaantrekkende werking (AM9+AM10);
- De 48 brandstof aangedreven stand-by generatoren als onderdeel van het noodstroomstelsel.

Voor de aspecten luchtkwaliteit en stikstofdepositie is de verkeersgeneratie uit de Notitie Verkeer en parkeren de verkeersgeneratie bepaald. Deze bedraagt gemiddeld 1.473 bewegingen per etmaal. Daarbovenop worden nog op basis van expert judgement 'worst-case' 6 bewegingen voor middelzwaar verkeer en 2 bewegingen voor zwaar verkeer verondersteld.

Het verkeer wordt ontsloten via de S111 naar de A9 afslag 3 Amsterdam-Zuidoost. Vanaf deze aansluiting gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is conform de Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator. Als zichtjaar is 2022 gehanteerd, dit zichtjaar is worst case vanwege de dalende trend in emissiefactoren voor wegverkeer.

Het datacenter beschikt over 48 diesel aangedreven generatoren als onderdeel van het noodstroomstelsel dat dient om de werking van het datacenter te garanderen in geval van een storing in het stroomnetwerk. Om te verzekeren dat het stelsel werkt in geval van nood wordt het noodstroomstelsel getest volgens de volgende cyclus:

1. 12x per jaar een onbelaste start-stop test van 5 minuten;
2. 1x per jaar een test gedurende 45 minuten op vollast.

De emissiekenmerken per generator en de totale emissie voor de 48 generatoren zijn weergegeven in tabel 17. Hoewel de emissies voor korte duur zijn, leveren de 48 generatoren gezamenlijk een forse NO_x-emissie. Daarom kiest de initiatiefnemer om de generatoren te voorzien van een SCR-rookgasbehandelingssysteem. Hierdoor neemt de NO_x-emissie tijdens de belaste tests aanzienlijk af. Door het gebruik van de SCR vinden naast NO_x-emissies ook emissies van NH₃ plaats. Deze zijn berekend door uit te gaan van 2 ppm NH₃ per Nm₃ debiet.

Omschrijving	Frequentie	Duur (min)	Draaitijd (Uur per generator per jaar)	Belasting	Vermogen (PK)	NO _x emissie (gram per PK per uur)	rendement SCR	NO _x emissie (kg/jaar)
Onbelaste start/stop test	12x per jaar	5 minuten	1 uur	Onbelast (10%)	521	5,7	0%	3,0
45 min full load test	1 x per jaar	45 minuten	0,75 uur	Vollast (100%)	4058	4,8	78%	3,2
Totaal per generator								6,2
Totaal 48 generatoren								296

Tabel 17: Emissiemodel van 48 generatoren

Ook voor de gebruiksfase hebben de stikstofdepositieberekeningen uit AERIUS geen depositieresultaten boven de 0,00 mol/ha/jr opgeleverd.

Conclusie

De berekeningen hebben geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr

Met het resultaat van een depositie van <0,00 mol/ha/jr is er geen vergunningsplicht onder de Wet natuurbescherming. Daarmee is het plan in het kader van stikstofdepositie en gebiedsbescherming uitvoerbaar.

5.7 Geluid

Wettelijk kader

Het Activiteitenbesluit bevat grenswaarden voor de geluidsbelasting van activiteiten op een geluidsgevoelige bestemming. Het datacenter wordt gezien als een type B inrichting, zoals genoemd in het Activiteitenbesluit. De nieuwe inrichting zal worden gerealiseerd op het (niet geluidgezoneerde) bedrijventerrein.

Geen bedrijf dat in belangrijke mate geluidhinder kan veroorzaken

Bedrijven kunnen op basis van hun opgesteld elektromotorisch vermogen aangewezen zijn als een inrichting als bedoeld in artikel 41 lid 3 Wet geluidhinder, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. Die inrichtingen zijn opgenomen in onderdeel D, van bijlage I, bij het Besluit omgevingsrecht (Bor). Daarin wordt verwezen naar de categorieën inrichtingen die zijn aanwezen in bijlage I, onderdeel C onder 1.3. Dat kan zijn een “inrichtingen waar” één of meer elektro- of verbrandingsmotoren aanwezig zijn met een totaal geïnstalleerd motorisch vermogen van 15 MW (Bijlage I, onderdeel C, cat. 1.3a) en een “inrichting voor” het verstoken van brandstoffen met een thermisch vermogen van 50 MW of meer, waarbij als voorwaarde geldt dat het thermisch ingangsvermogen 75 MW of meer bedraagt (Bijlage I, onderdeel C, cat. 1.3b). Onder een “inrichting voor” wordt verstaan een inrichting met de bestemming om de in de categorie omschreven activiteiten te verrichten, dus het verstoken van brandstoffen. De formulering “inrichting waar” wordt gebruikt voor inrichtingen waarin de betreffende activiteit (feitelijk) plaatsvindt, m.a.w. een inrichting waarin elektro- of verbrandingsmotoren aanwezig zijn met een totaal geïnstalleerd vermogen van 15 MW. Datacenters vallen onder 1.3a, (“inrichting waar” en niet een “inrichting voor”). Daarom is het criterium van een thermisch vermogen van 50 MW of meer met als voorwaarde dat het thermisch ingangsvermogen 75 MW of meer bedraagt niet van toepassing op datacenters (zie ook de site van InfoMil, versie 8 november 2021⁶).

Ten aanzien van het criterium van 1.3a (“inrichtingen waar”) dat wel geldt voor datacenters, wordt de vraag of het totaal geïnstalleerd motorisch vermogen 15 MW of meer bedraagt, bepaald op basis van het gelijktijdig ingeschakeld vermogen (zie de hiervoor genoemde site van InfoMil en onder meer de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 26 maart 2004, ECLI:NL:RVS:AO6573, r.o. 2.1.2⁷). Een inrichting die aan dat criterium voldoet, wordt aangemerkt als een ‘grote lawaaimaker’.

Het totaal geïnstalleerd gelijktijdig ingeschakeld motorisch vermogen in maximaal operationeel bedrijf van het datacenter, in maximale ontwerpcondities (maximale zomerconditie met alle chillers ingeschakeld), blijft zowel voor wat betreft AM9 en AM10 afzonderlijk als in zijn geheel, naar de huidige stand van de techniek en de geldende regelgeving, onder de grens van 15 MW. De verwachting is dat met het voortschrijden van de techniek die grens ook in de toekomst niet zal worden overschreden.

Conclusie

Gezien het feit dat het totaal geïnstalleerd gelijktijdig ingeschakeld motorisch vermogen van dit project onder de grens van 15 MW blijft, is het project niet aan te merken als een inrichting die in belangrijke mate geluidhinder kan veroorzaken.

Uit de uitgevoerde geluidsonderzoeken blijkt bovendien dat het project geen belemmering vormt voor de bestaande, geplande en geprognostiseerde woningbouw in de omgeving. Daar wordt hieronder nader op ingegaan.

Er is onderzoek uitgevoerd naar akoestische impact van het datacenter en het kantoor. In de notitie in bijlage 8 zijn de resultaten opgenomen.

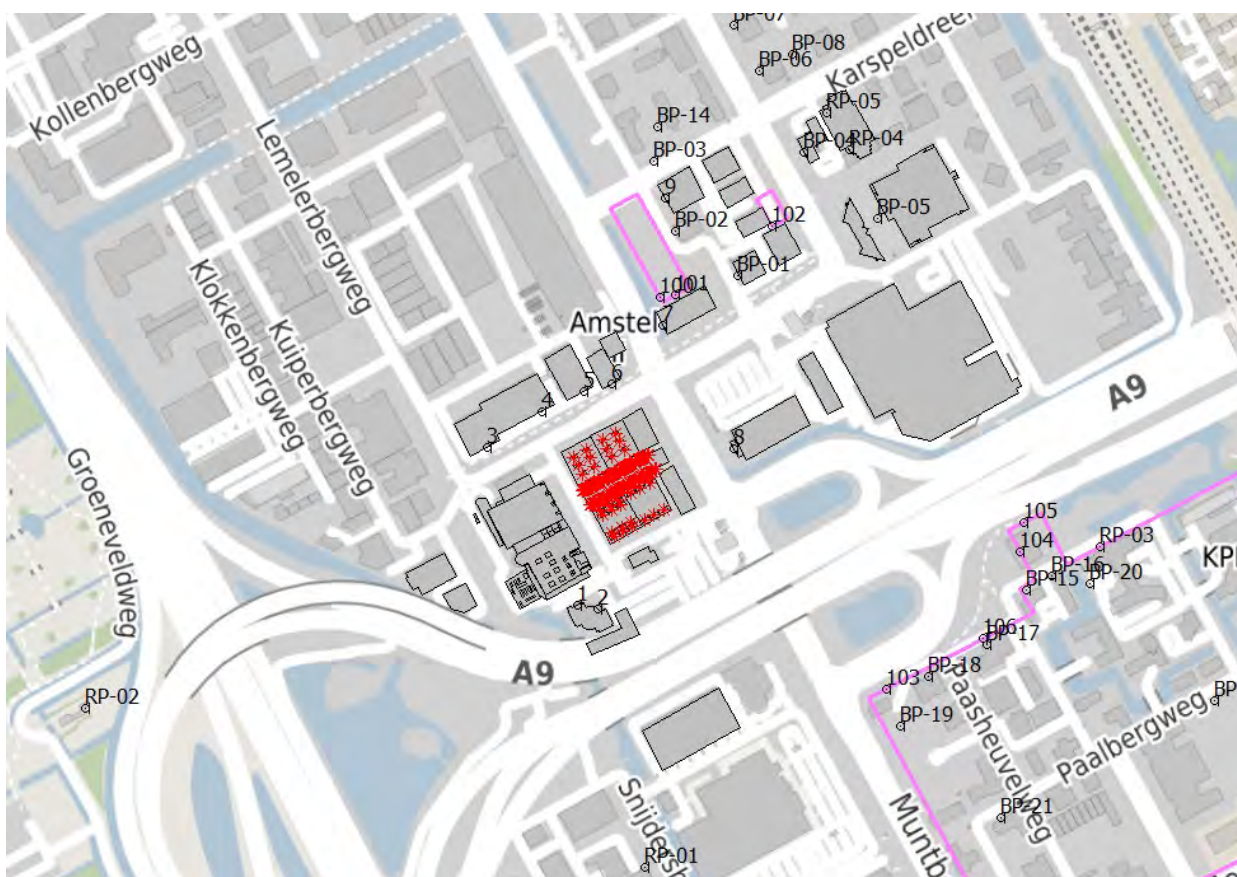
⁶ <https://www.infomil.nl/onderwerpen/integrale/activiteitenbesluit/toelichting-bor/vergunningplicht/dienstverlening/bijlage-bor/datacenter-vergunningplichtig/>

⁷ <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RVS:2004:AO6573>

Het aantal verkeersbewegingen op eigen buitenterrein is zeer beperkt en daarom niet meegenomen bij de geluidberekeningen. In de representatieve bedrijfssituatie zijn er geen relevante maximale geluidsniveaus te verwachten.

Beschouwing

De geluidbelasting is voor verschillende combinaties van inrichtingen berekend. Voor de geluidgevoelige bestemmingen (RP-1 t/m RP-5), de wijzigingsgebieden (BP-01 t/m BP-22) en de door de gemeente aangewezen hoogbouwgebieden (100 t/m 106) geldt conform de voorschriften uit het Activiteitenbesluit een norm van 50 dB(A) etmaalwaarde. Onderstaande afbeelding geeft de ligging een aantal rekenpunten. De met roze aangegeven gebieden representeren de hoogbouwgebieden HBWG en PHWG. De ligging van alle rekenpunten is weergegeven in figuur 6 in de bijlagen van het akoestisch onderzoek.



Figuur 16: weergave rekenmodel inclusief rekenpunten geluidgevoelige bestemmingen (roze omljnd)

Geluidbronnen zijn voornamelijk de op het dak aanwezige koel- en luchtbehandelingsinstallaties. Daarnaast worden noodstroomaggregaten geplaatst die periodiek worden getest. In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van 48 generatoren.

De installaties en de wijze waarop deze worden ingezet zijn aan te merken als best beschikbare techniek. Voor de geluidgevoelige bestemmingen geldt conform de voorschriften uit het Activiteitenbesluit een norm van 50 dB(A) etmaalwaarde als weergegeven in onderstaande tabel.

Voor Middenweg 5/Scherpenbergweg 5 is een rekenhoogte van 5 meter gehanteerd omdat het hier om 2 bouwlagen gaat. Dan is 5 meter de 'standaard' rekenhoogte.

Het gebouw bij de Paalbergweg is voornamelijk een kantoorgebouw met een woonfunctie erin. Hier is destijds verondersteld dat de woonfunctie zich niet bovenin het gebouw bevindt en is een rekenhoogte van 5m gebruikt. Op grotere hoogte (ca. 30m) zal de geluidbelasting niet veel toenemen t.o.v. de

berekende waarde op 5 meter, dit vanwege de al grote afstand tussen AM9/10 en dit rekenpunt. Bij andere rekenpunten waar de rekenhoogte 5 meter is, betreft dit de maatgevende hoogte. Bij andere hoogten is de geluidsbelasting lager.

Rekenpunt	Omschrijving	Hoogte [m]	Etmaalwaarde representatieve bedrijfssituatie in dB(A)		Etmaalwaarde incidentele bedrijfssituatie in dB(A)	
			AM9/AM10	AM1, AM1.3, AM2, AM2.3 & AM9/AM10	AM9/AM10	AM1, AM1.3, AM2, AM2.3 & AM9/AM10
2_F	Gebouwen derden	19	56,5	58,7	56,5	58,7
3_B	Gebouwen derden	5	53,6	54,3	53,6	54,3
5_D	Gebouw derden	11	54,2	54,3	54,2	54,3
7_C	Holterbergweg	8,5	49,1	49,1	49,1	49,1
9_B	Hettenheuvelweg 18	10	45,6	45,9	45,6	45,9
RP-01_A	Scherpenbergweg 5	5	43,8	44,7	43,8	44,7
RP-02_A	Middenweg 5	5	40,5	41,6	40,5	41,6
RP-03_A	Paalbergweg	5	41,2	41,6	41,2	41,6
RP-04_A	Karspeldreef 4 (Bullewijkpad zijde)	5	44	44	44	44
RP-05_E	De Karspeldreef 4 (Karspeldreef zijde)	65	43,2	43,3	43,2	43,3
BP-01_A	BP - 15m hoogte	15	48,2	48,3	48,2	48,3
BP-02_A	BP - 20m hoogte	20	46,8	47,1	46,8	47,1
BP-03_A	BP - 15m hoogte	15	44,6	45	44,6	45
BP-05_A	BP - 35m hoogte	35	44,1	44,2	44,1	44,2
BP-18_A	BP - 15m hoogte	15	45,4	45,9	45,4	45,9
100_A	HBWG - 70m hoogte	70	50,2	50,5	50,2	50,5
101_A	HBWG - 70m hoogte	70	50,1	50,2	50,1	50,2
103_A	PHWG - 60m hoogte	60	46,1	47,4	46,1	47,4

Tabel 18: Rekenresultaten geluidbelasting omgeving⁸

Uit tabel 18 blijkt dat vanwege het voornemen voor AM9/AM10 de norm bij de geluidgevoelige bestemmingen en de wijzigingsgebieden niet wordt overschreden. Ook wanneer alle datacenters samen worden beschouwd, wordt de norm niet overschreden, ook niet wanneer de noodstroomaggregaten worden getest. Bij gebouwen van derden (2_F, 3_B en 5_D) treedt als gevolg van de representatieve bedrijfssituatie van AM9/AM10 een gevelbelasting tot (afgerond) 56 dB(A) etmaalwaarde op.

⁸ Bij de berekeningen is de incidentele bedrijfssituatie waarbij de noodstroomaggregaten worden getoetst meegenomen. Voor de geluidbelasting (uitgedrukt in etmaalwaarde) is het testen van de aggregaten niet bepalend omdat de etmaalwaarde wordt bepaald door de nachtperiode en de aggregaten alleen in de dagperiode worden getest.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat zowel bij individuele toetsing van AM9 EN AM10 als bij toetsing van de gecombineerde geluidbelasting (AM1 + AM1.3 + AM2 + AM2.3+AM9+AM10) bij geluidgevoelige bestemmingen, de standaard geluidvoorschriften conform het Activiteitenbesluit niet worden overschreden. Daarmee is het plan in het kader van geluid uitvoerbaar.

5.8 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Externe veiligheid heeft betrekking op risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen voor derden. Het gaat daarbij zowel om het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, water, spoor en buisleidingen) als om inrichtingen met opslag, productie en/of gebruik van gevaarlijke stoffen. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) zijn risicomaten met bijbehorende risiconormen opgenomen voor respectievelijk inrichtingen en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het externe veiligheidsbeleid kent twee risicomaten, het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de overlijdenskans per jaar als gevolg van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen bij een ongeval. Dit kan op een kaart worden weergegeven met behulp van contouren. Het groepsrisico betreft de kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Een quickscan is uitgevoerd naar het aspect Externe Veiligheid. Deze quickscan is opgenomen in bijlage 9. Tevens is het groepsrisico opnieuw berekend voor het lpg-tankstation. De kwantitatieve risicoanalyse (QRA) is opgenomen in bijlage 10. Er is ook een verantwoording van het groepsrisico bijgevoegd in bijlage 9-1.

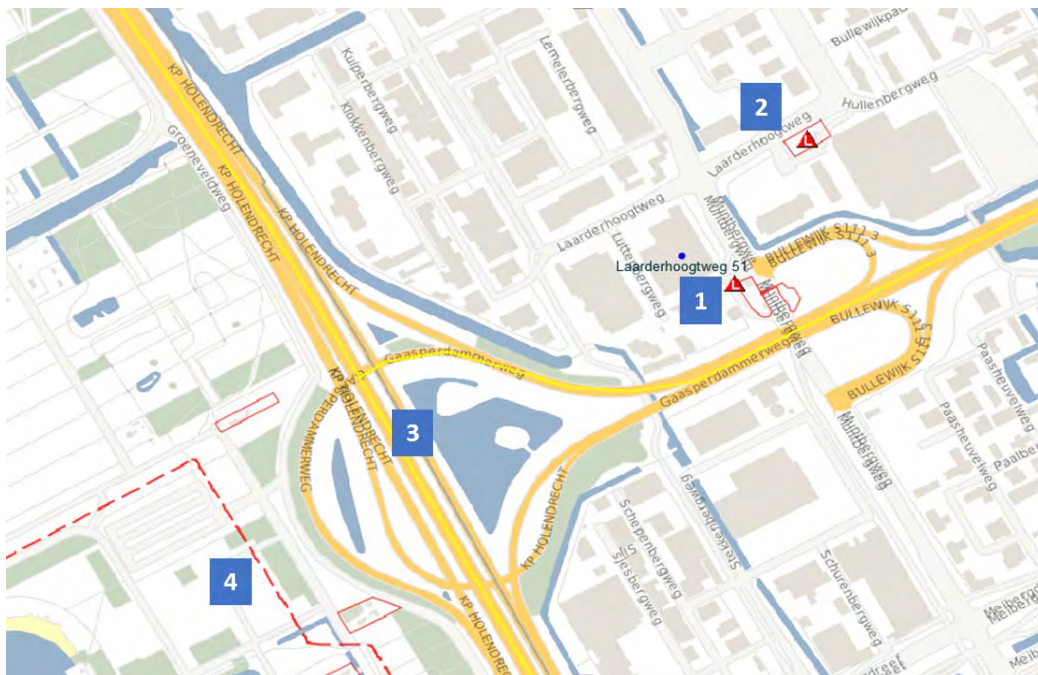
Beschouwing

Het plan maakt een kantoor mogelijk groter dan 1500 m². Dit wordt als kwetsbare object aangeduid. Het plangebied zelf maakt geen toevoeging van nieuwe risicobronnen mogelijk.

Risicobronnen gelegen in de omgeving met een invloedsgebied over het plangebied zijn relevant voor het aspect externe veiligheid. Op basis van de risicokaart⁹ is onderzocht welke risicobronnen relevant zijn voor het plangebied (zie 10). In de omgeving van het plan zijn de volgende risicobronnen aanwezig:

1. LPG Shell Tankstation Munterbergweg 20;
2. LPG Shell Tankstation Laarderhoogtweg 5;
3. Rijkswegen A2 en A9;
4. Buisleiding.
5. Spoorlijn (buiten kaartbeeld)

⁹ Risicokaart, geraadpleegd op 9 augustus 2018



Figuur 17: Uitsnede risicokaart 9 augustus 2018

1. Lpg-tankstation Muntbergweg

Ten zuidoosten van het plangebied, aan de Muntbergweg, ligt een Shell lpg-tankstation. In het vigerende bestemmingsplan is daarvoor een veiligheidszone opgenomen (zie figuur 16). Een klein gedeelte van het planvoornemen is gelegen binnen deze zone.

Beoordeling van het plaatsgebonden risico

Binnen de (veiligheids)zone mag alleen worden gebouwd wanneer de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico niet worden overschreden. Onderzoek door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied¹⁰ heeft aangetoond dat dit niet het geval is. De locatie (B4) ligt buiten de afstanden voor de PR 10-6 contouren van 15 (afleverzuil), 25 (vanaf reservoir) en 40 meter (vulpunt). Dat betekent dat er geen beperkingen als gevolg van het plaatsgebonden risico zijn voor de realisatie van het datacenter en dat wordt voldaan aan de grenswaarden. Tevens wordt voldaan aan de circulaire effectafstanden. Het gebouw ligt buiten de effectafstand van 60 meter die op grond van de circulaire (effectafstanden externe veiligheid lpg-tankstations) in beginsel aangehouden moet worden voor (beperkt) kwetsbare objecten. Een datacenter valt niet onder de definitie van zeer kwetsbare objecten, omdat de functie niet specifiek bedoeld is voor groepen personen met slechte zelfredzaamheid (zoals kinderen, zieken en bejaarden).

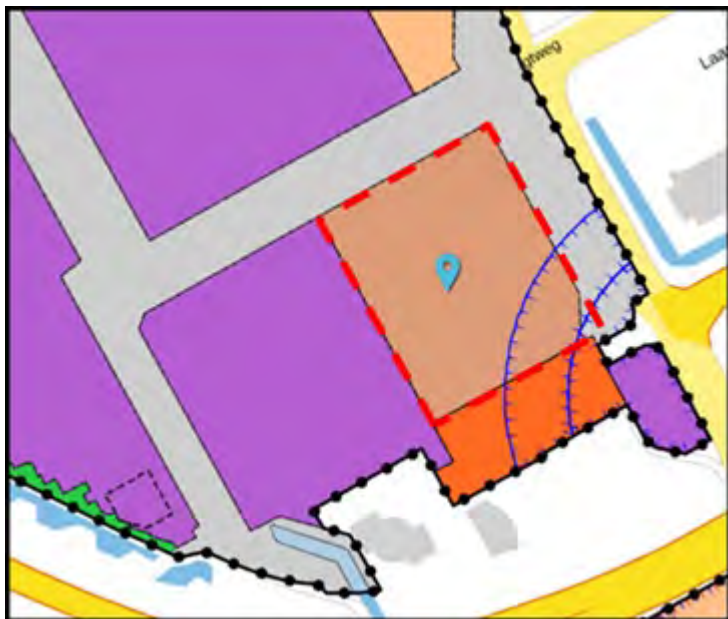
Geconcludeerd kan worden dat het plaatsgebonden risico voldoet aan de eisen van REVI en aan de eisen van de circulaire.

Beoordeling van het groepsrisico

Wel kan mogelijk het groepsrisico toenemen, omdat een deel van het planvoornemen binnen het invloedsgebied van 150 meter¹¹ ligt. Om dat te bepalen is een herberekening van het groepsrisico uitgevoerd. De kwantitatieve risicoanalyse (QRA) is bijgevoegd bij de ruimtelijke onderbouwing in bijlage 10. De analyse wijst uit dat het groepsrisico onder de oriënterende waarde ligt.

¹⁰ Memo Ruimtelijke ontwikkelingen nabij LPG-tankstation en toetsing externe veiligheid, 4 juli 2016, Omgevingsdienst NZKG

¹¹ Invloedsgebied LPG-tankstations bijlage 2 van de Revi (<http://wetten.overheid.nl/BWBR0017168>)



Figuur 18: Uitsnede veiligheidszone bestemmingsplan (plangebied rood omlijnd)

2. Lpg-tankstation Muntbergweg Laarderhoogtweg

Op ongeveer 200 meter ten oosten van het plangebied is nog een tankstation met lpg gelegen. Deze inrichting valt onder het Bevi met een invloedsgebied van 150 meter. Het plangebied ligt hierbuiten. Dit lpg-tankstation is derhalve niet relevant voor het plan vanuit het oogpunt van externe veiligheid.

3. Transport van gevaarlijke stoffen over de A9 en A2

Er zijn twee wegtransportroutes voor gevaarlijke stoffen nabij het plangebied aanwezig. Het gaat daarbij om de A2 en de A9. Deze wegen zijn beiden aangewezen als basisnet weg in de regeling basisnet¹². Het invloedsgebied van de weg is 355 meter als gevolg van het vervoer van brandbare gassen GF3 over de Rijkswegen¹³. Het invloedsgebied van de A2 overlapt het plangebied niet. De A2 is dus als risicobron niet relevant voor het plan. Het invloedsgebied van de A9 overlapt wel het plangebied.

Beoordeling van het plaatsgebonden risico

Voor beide wegen is de afstand voor de veiligheidszone 0 meter. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer gevaarlijke stoffen op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10⁶/jaar. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de realisatie van het planvoornemen.

Beoordeling van het groepsrisico

Het groepsrisico is berekend in het vigerende bestemmingsplan. Deze overschrijdt nergens de oriëntatiewaarde. Aangezien er met de ontwikkeling van het datacenter minder mensen worden toegevoegd aan het plangebied, zal dit ook in de nieuwe situatie zo zijn.

Plasbrandaandachtsgebied

Langs de A9 ter hoogte van het plangebied is een zogenaamd plasbrandaandachtsgebied aangewezen. Deze strekt tot 30 meter uit de rechterrand van de dichtstbijzijnde rijstrook. Het planvoornemen bevindt zich op een grotere afstand dan 30 meter van de weg en ligt daarmee buiten het plasbrandaandachtsgebied.

¹² <http://wetten.overheid.nl/BWBR0035000>

¹³ Handleiding Risicoanalyse Transport, Ministerie van Infrastructuur & Milieu, 2014

4. Buisleiding

Op circa 780m van het plangebied is een hogedruk aardgasleiding gelegen (30 inch, 66 bar). Het plangebied bevindt zich buiten het invloedsgebied en is dus niet relevant voor het plan. Voor 30 inch 66 bar is het invloedsgebied 380 meter.¹⁴

5. Spoorlijn

Op meer dan 800 meter ten oosten van het plangebied is de spoorlijn Breukelen - Duivendrecht gelegen. Op basis van Regeling basisnet vindt hierover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor valt onder het Bevt. Het invloedsgebied van het doorgaande spoor wordt bepaald door het vervoer van toxische gassen en bedraagt meer dan 4.000 meter. Het plangebied valt hierbinnen.

Beoordeling van het plaatsgebonden risico

Voor de spoorlijn is de afstand voor de PR10-6 0 tot 10 meter. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer gevaarlijke stoffen op het midden van de spoorbundel niet meer mag bedragen dan 10-6/jaar. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de realisatie van het planvoornemen.

Beoordeling van het groepsrisico

Het groepsrisico dient op basis van het Bevt enkel bepaald te worden als een planvoornemen op 200 meter of minder van de risicobron is gelegen. Het planvoornemen valt hierbuiten. Conform het Bevt dient het bevoegd gezag enkel een beperkte verantwoording groepsrisico uit te voeren voor de spoorlijn.

Plasbrandaandachtsgebied

Langs de spoorlijn ter hoogte van het plangebied is een zogenaamd plasbrandaandachtsgebied aangewezen. Deze strekt tot 30 meter gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf. Het planvoornemen bevindt zich op een grotere afstand dan 30 meter van de weg en ligt daarmee buiten het plasbrandaandachtsgebied.

Conclusie

Met in achtneming dat een verantwoording plaatsvindt voor het groepsrisico van het LPG-tankstation door het bevoegd gezag, kan geconcludeerd worden dat er geen beperkingen zijn vanuit externe veiligheid. De risicobron A9 kan beperkt verantwoord worden.

5.9 Geur

De voorgestelde functie heeft geen effect op het aspect geur en vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

¹⁴ Handboek buisleiding in bestemmingsplannen (tabel 5.1), Ministerie van Infrastructuur & Milieu, 2016

5.10 Archeologie en cultuurhistorie

Wettelijk kader

Op grond van de Erfgoedwet zijn archeologische monumenten beschermd. Deze zijn opgenomen op de Archeologische Monumentenkaart van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek. Daarnaast beoogt de provincie Noord-Holland ook andere archeologisch waardevolle terreinen te beschermen.

Beschouwing

In 2008 is er door de gemeente Amsterdam een bureauonderzoek uitgevoerd naar de archeologische waarden in het plangebied (Archeologisch bureauonderzoek Amstel III, 2008). Op basis daarvan kan geconcludeerd worden dat er geen archeologische waarden zijn te verwachten in het plangebied. Het gebied is daarmee vrijgesteld van archeologische maatregelen, wat betekent dat er voor dit gebied geen archeologisch veldonderzoek hoeft worden uitgevoerd.

Er zijn geen monumentale panden en cultuurhistorische waarden in het plangebied.

Conclusie

Het plan is uitvoerbaar voor wat betreft het aspect Archeologie en cultuurhistorie.

5.11 Ecologie

Wettelijk kader

Op 1 januari 2017 is de Wet Natuurbescherming in werking getreden. Deze vervangt de volgende drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet, en de Flora-en Faunawet.

De wet- en regelgeving op het gebied van natuur (wet natuurbescherming) kent twee sporen, namelijk een gebiedsgericht en een soortgericht spoor.

In het kader van het voornemen is er een quickscan flora en fauna uitgevoerd ter plaatse van de Laarderhoogtweg 51 in Amsterdam (zie bijlage 11). De quickscan gaat ook in op het gebiedsgerichte spoor.

Beschouwing

Gebiedsbescherming

De onderzoekslocatie is niet gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, Botshol, bevindt zich op circa 4 kilometer afstand ten zuiden van de onderzoekslocatie

Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toenamen van geluid en licht of depositie van stikstof. Externe effecten als gevolg van de voorgenomen plannen op de onderzoekslocatie zijn, gezien de afstand (± 4 km) tot de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden in combinatie met de aard van de plannen (het realiseren van een duurzaam datacenter) niet te verwachten.

Daarnaast blijkt uit de stikstofdepositie berekening dat het permanente projecteffect op de Natura 2000-gebieden 0,00 mol/ha/jaar bedraagt. Deze uitstoot genereert geen effecten op de nabijgelegen beschermde gebieden.

In de nabijheid van het plangebied bevindt zich een Natuurnetwerk Nederland (NNN) gebied. Het NNN-gebied is "Ouderkerkerplas" en ligt op 740 m afstand. Door de afstand tot het dichtstbijzijnde NNN-gebied is een negatief effect op het NNN is niet te verwachten.

De geplande activiteiten conflicteren niet met de Hoofdgroenstructuur en de Ecologische structuur van de gemeente Amsterdam.

Soortenbescherming

Er is een quickscan en een nader veldonderzoek uitgevoerd voor aanwezigheid van beschermde diersoorten in de projectlocatie.

De onderzoekslocatie biedt door de aanwezige ruigtes en struiken een geschikte migratie route voor kleine marterachtigen. Daarnaast bevat het gebied meerdere oude holen van muizen en konijnen en zijn er binnen de onderzoekslocatie meerdere takkenhopen en struiken aangetroffen die kunnen dienen als potentieel vaste rust- en verblijfplaatsen voor de bunzing, hermelijn en wezel. Het verwijderen van de begroeiing, takkenhopen en/of graafwerkzaamheden kunnen leiden tot verstoring van vaste rust- en verblijfplaatsen van kleine marterachtigen. Er is daarom nader veldonderzoek uitgevoerd om vast te stellen of de genoemde soorten eventueel aanwezig zijn in het plangebied.

Het veldonderzoek heeft uitgewezen dat er geen jaarrond beschermde diersoorten aanwezig zijn in het projectgebied. Er is daarom geen ontheffing voor de Wet Natuurbescherming (Wnb) nodig.

Door de herontwikkeling van de onderzoek locatie worden geen vliegroutes verstoord, vooropgesteld dat de bomen langs de Muntbergweg, Laarderhoogtweg en Luttenbergweg (buiten het plangebied) gehandhaafd worden.

Er vinden geen (sloop)werkzaamheden meer plaats die tot verstoring van natuurwaarden kunnen leiden. Het terrein is inmiddels volledig gerooid en wordt intensief onderhouden. Daarmee is het terrein ongeschikt als biotoop voor marterachtigen of andere mogelijk aanwezige soorten. De komst van nieuwe beschermde soorten is daarom nihil.

Conclusie

Er worden geen belangrijke nadelige gevolgen op beschermde natuurgebieden verwacht. Aanvullend veldonderzoek heeft aangetoond dat er geen jaarrond beschermde diersoorten in het plangebied aanwezig zijn. Daarnaast is het terrein inmiddels ongeschikt gemaakt als biotoop voor beschermde diersoorten. Een ontheffing voor de Wnb is daarom niet nodig. In het kader van ecologie wordt het plan uitvoerbaar geacht.

5.12 Water

Wettelijk kader

Op grond van artikel 3.1.6, lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) heeft water met de watertoets een eigen plaats gekregen in ruimtelijke besluitvorming. De watertoets is een proces waarbij in overleg met de waterbeheerder de kaders worden vastgesteld en een advies wordt opgesteld voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij ruimtelijke plannen en besluiten.

Bestemmingsplan grondwaterneutrale kelders

Ter plaatse van het projectgebied geldt het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders (vastgesteld 21 oktober 2021). Laarderhoogtweg 51 valt in de gebiedsaanduiding "overige zone 1", waarbinnen het verboden is kelders te bouwen. Er geldt geen binnenplanse afwijkmogelijkheid. In de beschouwing van de effecten die de bouw heeft op het grondwater wordt daar nader op ingegaan. Er is onderzoek gedaan door Heijmans waarin is geconcludeerd dat er geen nadelige effecten zijn voor het grondwater. Waternet is hiermee akkoord. Het college kan dan ook besluiten af te wijken van het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders".

De afwijking van het bestemmingsplan die nog moet worden vergund valt niet onder het overgangsrecht. Verder is er sprake van onmiddellijke inwerkingtreding.

Beheer

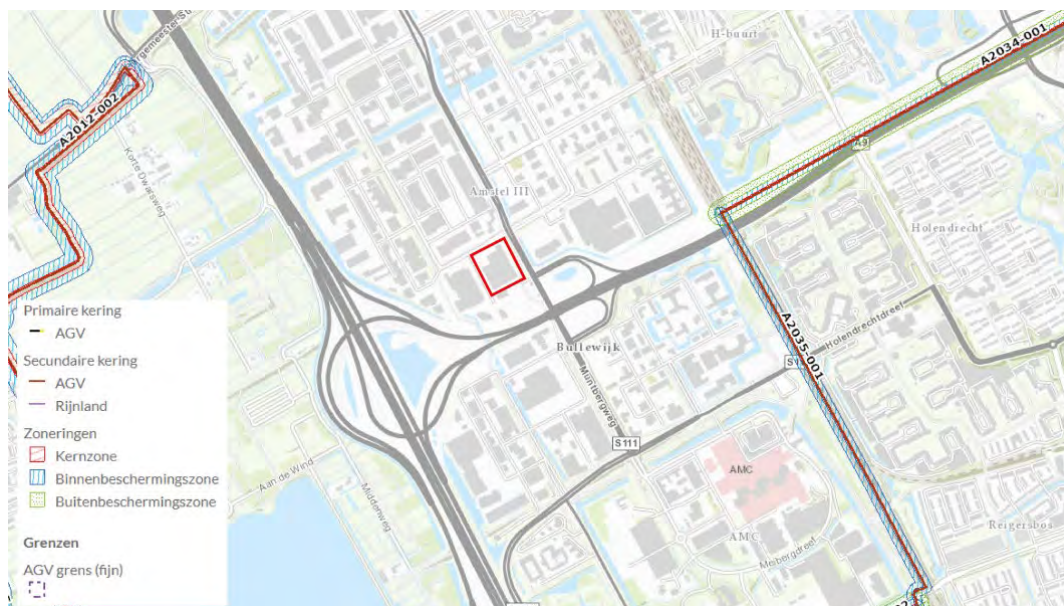
Het plangebied valt binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert namens AGV de waterschapstaken uit, waaronder de adviserende rol in het kader van de watertoets. Binnen Amsterdam voert Waternet ook de taken uit voor de gemeente, te weten de grondwaterzorgtaak en de rioleringstaak. Stadsdeel Zuidoost is verantwoordelijk voor het beheer van water en openbare ruimte.

Deze waterparagraaf is een weergave van het watertoetsproces en geeft aan op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

Beschouwing

Peilgebied

Het plangebied is gelegen in “Polder de Nieuwe Bullewijk” binnen het peilgebied “AP 7,4-1” met een vastpeil van NAP -4,75 m.



Figuur 19: Ligging plangebied binnen peilgebied

Oppervlaktewater

Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Het dichtstbijzijnde oppervlaktewater ligt op een afstand van zo'n 50 meter ten oosten van het plangebied.



Figuur 20: Ligging plangebied binnen watersysteem

Waterkwaliteit

De mogelijkheden voor de lozing van geschikte bedrijfsafvalwaterstromen op het oppervlaktewater is besproken met Waternet en wordt verder gezamenlijk afgestemd. Nadrukkelijk uitgangspunt hiervoor is dat een verslechtering van de oppervlaktewaterkwaliteit wordt uitgesloten. Door gebruik te maken van specifieke additieven voor de waterbehandeling is het bedrijfswater geschikt om op oppervlaktewater te lozen.

Waterkeringen

De beoogde ontwikkeling vindt niet plaats in de nabijheid van een primaire of secundaire waterkering.

Grondwater

Binnen het plangebied bedraagt de grondwaterstand circa 1 meter onder maaiveld. De voorgenomen ontwikkeling vindt niet plaats in een grondwaterbeschermingsgebied.

Het nieuw te realiseren datacenter kent ondergrondse bouwdelen, waaronder enkele kelders waarin (hemel)water voor gebruik in het bedrijfsproces tijdelijk wordt opgeslagen. Daarnaast worden ondergrondse dieseltanks geplaatst voor de noodstroomgeneratoren. Deze ondergrondse bouwdelen onder het datacenter zijn reeds beoordeeld (zaaknummer WN2020-0031609).

Na realisering van de gebouwen van Datacenter AM-9 aan de Laarderhoogtweg te Amsterdam wordt tussen deze bebouwing en de Muntbergweg een 2-laagse parkeerkelder, op een later tijdstip, gerealiseerd. Tevens bestaat de mogelijkheid om onder AM10 een 1-laagse ondergrondse parkeergarage te realiseren. Het uitgangspunt is dat de parkeerkelder wordt gerealiseerd met behulp van onderwaterbeton binnen een damwandkuip. Deze damwanden blijven meer dan waarschijnlijk (deels) achter in de bodem. Een uitgebreide geohydrologische analyse van de locatie en het plan is te vinden in Bijlage 1 van de watertoets (bijlage 12 van de aanvraag).

In de watervoerende laag tussen -8/-66 m NAP is het verhang en daarmee de grondwaterstroming zeer beperkt. Hiermee is de opstuwing van grondwater in het watervoerende pakket (onder de dunne deklaag) ten gevolge van deze ontwikkeling verwaarloosbaar.

De watergangen in de omgeving worden beheerd op een peil van -4.75 [m NAP]. De toekomstige ligging van de parkeerkelders ligt dwars op de afstromingsrichting van het freatische grondwater. Hierdoor kan (door de plaatsing van de wanden van de parkeerkelder) in perioden met veel neerslag de omgeving extra vernatten.

Om in deze omgeving de vrije afstroom naar het oppervlaktewater te borgen heeft Waternet de volgende stappen als beleid opgenomen om grondwaterproblemen in nieuwe gebieden in de toekomst te voorkomen:

- Integraal ophogen;
- Grondverbetering;
- Aanpassen bouwwijze of gebruik;

Om de vrije afstroom naar het oppervlaktewater te borgen wordt voor de projectlocatie voorgesteld om uit te gaan van de optie grondverbetering. Hiertoe wordt rondom de wand van de parkeerkelder een 1,5 meter diepe sleuf aangebracht van circa 0,3 meter breed, waarin, binnen een aan te brengen geotextiel, grind wordt aangebracht. Onderin de sleuf ligt een drainagebuis (minimaal rond 110). De grondverbetering komt strak tegen het gebouw aan en ligt niet onder terrein van derden. De bereikbaarheid is gegarandeerd vanaf het Equinix terrein. Periodiek onderhoud is hiermee mogelijk.

Deze buis wordt niet aangesloten op het oppervlaktewater maar fungeert als ringleiding rondom de parkeerkelder. Water dat tegen de parkeerkelder 'aanbotst' wordt middels deze ringleiding en het grind rondom continu in evenwicht gehouden. Aan de stroomafwaartse zijde van de parkeerkelder kan het water vervolgens weer door het freatisch vlak afstromen naar het oppervlaktewater aan de overzijde van de Muntbergweg.

Op deze wijze aangebracht heeft de parkeervoorziening geen negatieve invloed meer op de afstroom van het grondwater.

Hemelwater, afvalwater en riolering.

Door de ingebruikname van het datacenter ontstaan de volgende waterstromen:

- hemelwater;
- bedrijfsafvalwater (voor de adiabatische koelers, luchtbehandelingskasten);
- rioolwater (toiletten kantoren).

Met de bouw van het datacenter wordt 69,9% van de kavel bebouwd. Het resterende deel van het perceel zal hoofdzakelijk worden ingezet als parkeerterrein. Ten opzichte van huidige planologische situatie verandert er niets, aangezien bijna het gehele perceel in deze situatie ook al verhard was. Ten opzichte van huidige planologische situatie verandert er niets, aangezien het gehele perceel in deze situatie ook al verhard was.

Ter voorbereiding op de herontwikkeling is in 2017 de oude bebouwing gesloopt en de verharding verwijderd. Er bestaat vanuit de Keur 2019 van Amstel, Gooi en Vecht (hierna: Keur) een vergunningplicht voor het toevoegen van verhard oppervlak. Dit geldt echter niet voor terreinen die braak liggen, maar bebouwd waren en waarvan de bebouwing is verwijderd. Omdat de kavel in de oude/bestaande situatie helemaal verhard was en dit in de nieuwe situatie ook zo zal geschieden hoeft er vanuit art. 2.3 van de Keur geen vergunning te worden aangevraagd voor de toename van verhard oppervlak.

In het plangebied ligt een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Uitgangspunt is dat het schone hemelwater, dat binnen het plangebied valt, is afgekoppeld van de vuilwaterriolering. Het eerste neerslagwater dat op het parkeerterrein valt, wordt echter wel afgevoerd via het vuilwaterrioolstelsel in verband met mogelijk

aanwezige verontreiniging. Het hemelwater dat op grote dakoppervlakken valt, wordt geleid naar plaatsen waar het kan worden geborgen en vastgehouden voordat het wordt afgevoerd. Op deze wijze wordt het hemelwaterriool ontlast.

Er wordt naar gestreefd om het plangebied, conform de door de gemeente Amsterdam en waterschap AGV gehanteerde normen, *rainproof* te maken. Dit betekent dat 60 mm hemelwater moet kunnen worden verwerkt zonder dat overlast ontstaat. Voor de verwerking van de genoemde 60 mm worden de volgende stappen gevolgd:

- 20 mm via het gemeentelijk hemelwaterstelsel;
- 20 mm via buffering op eigen terrein;
- 20 mm via direct hergebruik, waarbij het hemelwater als bron voor de waterbehandeling voor koeling wordt gebruikt.

Voor de lokale buffering van hemelwater worden in het openbare, groene gebied direct rondom het plangebied wadi's aangelegd die een bijdrage leveren aan het *rainproof* maken van het plan. Indien dit niet haalbaar blijkt wordt aanvullend gezorgd voor buffering op eigen terrein met behulp van infiltratiekratten en/of ondergrondse kelders. De rainproof opgave is afgestemd met Waternet en akkoord bevonden. Er wordt bij iedere bouwphase beoordeeld of de doelstelling van de rainproof opgave behaald is.

Datacenters staan bekend als grote waterverbruikers. De initiatiefnemer heeft dan ook als nadrukkelijke ambitie om op een duurzame wijze met het bedrijfswater om te gaan. Doelstelling is om het waterverbruik tot een minimum te beperken. Zo wordt het water voor de koeltoren gerecirculeerd en daarmee meerdere malen hergebruikt. Het gebruik van hemelwater in het bedrijfsproces wordt, naast het gebruik van leidingwater, als optie meegenomen.

Uiteindelijk wordt het resterende bedrijfsafvalwater samen met het rioolwater geloosd op het gemeentelijk vuilwaterriool. In overleg met Waternet is overeenstemming bereikt over de maximale hoeveelheden die per uur geloosd kunnen worden op het vuilwaterriool:

- VWA: 31 m³/h normale lozing (toiletten, wasbakken etc.);
- VWA: 105 m³/h koeltoren/waterbehandeling reject.

Waternet heeft aangegeven akkoord te gaan met bovenstaande maximale lozingshoeveelheden op het vuilwaterriool. In de finale afstemming met Waternet bestaat echter ook de optie om (deels) te lozen op oppervlaktewater.

Watercompensatie

Het plangebied was in het verleden reeds geheel verhard. Van een toename in verhard oppervlak en bijbehorende compensatie in de vorm van oppervlaktewater binnen het peilgebied is in voorliggend geval dan ook geen sprake. De *rainproof* invulling op kavelniveau is echter wel van toepassing. Hier wordt aan bijgedragen door de realisatie van wadi's eventueel in combinatie met infiltratiekratten en/of ondergrondse bergingskelders.

Conclusie

Er is geen sprake van negatieve consequenties voor de waterhuishouding. Gezien bovenstaande kan gesteld worden dat de realisatie van een datacenter met het oog op het aspect water uitvoerbaar is.

5.13 Wind

Wettelijk kader

Bij het realiseren van nieuwe gebouwen, kunnen windsnelheden verhoogd worden. Hoge gebouwen, maar ook lagere gebouwen in ongunstige gebouwopstelling, beïnvloeden het buitenklimaat.

Er is geen wettelijk kader voor het aspect wind. Het uitgangspunt voor de beoordeling van het windklimaat is de norm NEN 8100 "Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving". Volgens deze norm kan voor gebouwen met een hoogte tussen 15 en 30 meter het windklimaat met een kwalitatief onderzoek bepaald worden. De beoogde bouwhoogte van het datacenter is 60 meter.

Er is in eerste instantie een kwalitatieve beschouwing op de verwachte hinder uitgevoerd in de vorm van een quickscan (zie bijlage 13). Doel is de mogelijke risico's voor het windklimaat, en mogelijke knelpunten en aandachtspunten te bepalen. Op basis van deze quickscan is bepaald dat er ook een kwantitatief windhinder onderzoek (onderzoek Computational Fluid Dynamics) nodig is. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 14.

Daarnaast is er een hoogbouweffectrapportage uitgevoerd (zie bijlage 17). Deze rapportage geeft inzicht in de impact van de beoogde hoogbouwvolumes.

Beschouwing

De Nederlandse norm 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' geeft richtlijnen voor de realisatie van buitengebieden met een goed windklimaat. Tevens mag zich in dergelijke gebieden volgens deze norm slechts een beperkt risico op windgevaar voordoen.

De norm stelt dat de overschrijdingskans van de drempelsnelheid van de wind (5,0 m/s) bepaalt in welke kwaliteitsklasse het lokale windklimaat valt. De combinatie van kwaliteitsklasse en de activiteiten die rond het gebouw plaatsvinden, levert een bepaalde waardering van dit windklimaat op. De activiteiten in het gebied rondom de nieuwbouw vallen in de categorie doorloopgebied. Het terras van de McDonalds valt onder de categorie langdurig zitten.

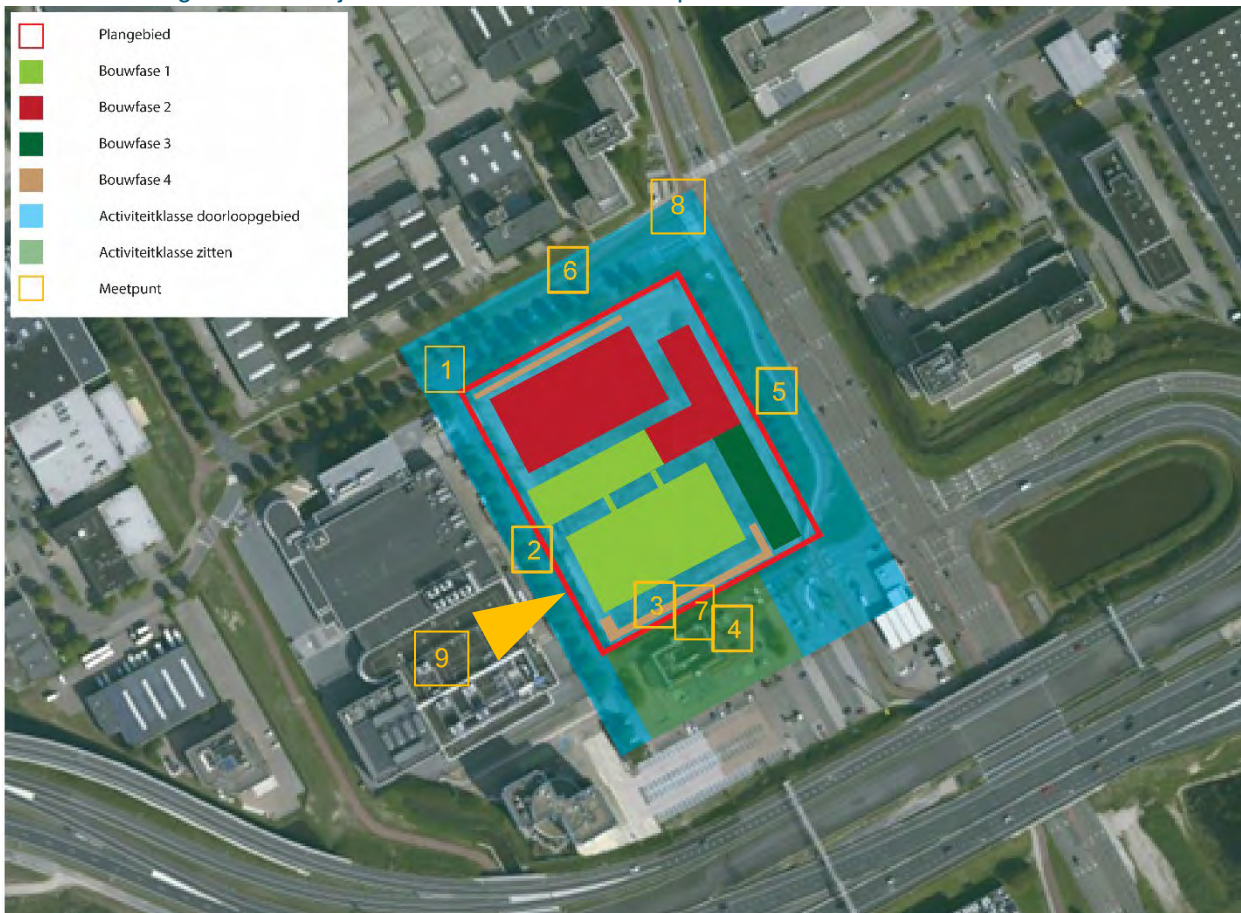
In de tabel hieronder zijn de relevante meetpunten weergegeven.

Meetpunt	Straatnaam	Exacte locatie	Activiteitscategorie
1	Laarderhoogtweg	Op de stoep	Doorloopgebied
2	Luttenbergweg	Op de stoep	Doorloopgebied
3	Luttenbergweg	Op de (toekomstige) parkeerplaats	Doorloopgebied
4	Muntbergweg	Op het terras van McDonalds	Langdurig zitten
5	Muntbergweg	Op het fietspad	Doorloopgebied
6	Laarderhoogtweg	Op het fietspad	Doorloopgebied
7	Muntbergweg	McDrive afhaallocatie	Doorloopgebied

8	Laarderhoogtweg / Muntbergweg	Op de zebra	Doorloopgebied
9	Luttenbergweg	Entrée AM9	Doorloopgebied

Tabel 19: Relevante meetpunten in windhinderonderzoek

In de afbeelding hieronder zijn de locaties van deze meetpunten te zien.



- Na fase 3 na de bouw van het resterende gedeelte van het stripgebouw.
 - o Idem aan de situatie na fase 2.
 - o Meetpunt 6 en 8 (fietspad Laarderhoogtweg) zal de windhinder van goed naar matig/goed geclassificeerd worden. Hierbij wordt met maatregelen de classificatie goed verwacht
 - o De overige meetpunten hebben voor de windhinder de classificatie goed en geen risico bij windgevaar.

- Met het aanbrengen van de luifel na de bouw van AM10 en Front of House AM10 in fase 2:
 - o Meetpunt 6 en 8 (fietspad en zebra op de kruising Laarderhoogtweg): geen significante verschil t.o.v. fase 2 zonder maatregelen.

De conclusies van het windhinderonderzoek zijn hieronder samengevat.

- Na fase 1 na de bouw van AM9:
 - o Meetpunt 3: beperkt windgevaar
 - o De overige meetpunten hebben voor de windhinder de classificatie goed en geen risico bij windgevaar
- Na fase 1 zal na het aanbrengen van de terreinafscheidingen de situatie verbeteren:
 - o Meetpunt 3: het beperkte windgevaar is dan teruggebracht naar: geen risico
 - o De overige meetpunten hebben voor de windhinder classificatie goed en geen risico bij windgevaar
- Na fase 2 van de bouw van AM10:
 - o Meetpunt 6 en 8 (fietspad en zebra op de kruising Laarderhoogtweg) zal de windhinder van goed naar matig/goed geclassificeerd worden.
 - o De overige meetpunten hebben voor de windhinder classificatie goed en geen risico bij windgevaar
- Na fase 3 na de bouw van de strip (publiek programma):
 - o Meetpunt 6 en 8 (fietspad en zebra op de kruising Laarderhoogtweg) zal de windhinder van goed naar matig/goed geclassificeerd worden.
 - o De overige meetpunten hebben voor de windhinder classificatie goed en geen risico bij windgevaar
 - o Meetpunt 6 en 8 (fietspad Laarderhoogtweg) zal de windhinder van goed naar matig/goed geclassificeerd worden. Hierbij wordt met maatregelen de classificatie goed verwacht
 - o De overige meetpunten hebben voor de windhinder de classificatie goed en geen risico bij windgevaar
- Met het aanbrengen van de luifel na de bouw van AM10 in fase 2:
 - o Meetpunten 6 en 8: (fietspad en zebra op de kruising Laarderhoogtweg): geen significant verschil t.o.v. fase 2 zonder maatregelen.
 - o De overige meetpunten hebben voor de windhinder de classificatie goed en geen risico bij windgevaar.
- Met het aanbrengen van beplanting en vegetatie in fase 2:
 - o Meetpunt 6 en 8 (fietspad en zebra op de kruising Laarderhoogtweg) zal de windhinder van goed/matig naar goed geclassificeerd worden.
 - o De overige meetpunten hebben voor de windhinder de classificatie goed en geen risico bij windgevaar.

De resultaten van het onderzoek zijn na elke fase en in de eindsituatie conform de gestelde streefwaarden van het Amstel III gebied,

Op basis van toetsing van de berekende resultaten wordt geconcludeerd dat voor fase 1 locaties met beperkt risico op windgevaar langs de Luttenbergweg en rondom het datacenter zijn. Na het bouwen van het hek en met het bouwen van fase 2 en fase 3 wordt de situatie weer gunstig. Alleen een gebied op de Luttenbergweg, midden op de weg, heeft een beperkte risico op windgevaar, die beperkt toegestaan is voor doorloopgebied. Op alle andere locaties er is geen risico op windgevaar.

Op basis van de resultaten kan geconcludeerd worden dat het windklimaat rond het datacenter voldoet aan de toetsingscriteria zoals genoemd in de norm NEN8100 "Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving". Op basis van de resultaten kan geconcludeerd worden dat het windklimaat rond de McDonalds voldoet aan de toetsingscriteria zoals genoemd in de norm NEN8100 "Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving". Hiermee wordt ook voldaan aan de randvoorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening met betrekking tot windhinder en windgevaar.

Conclusie

Het planvoornemen voldoet vanuit het aspect wind aan een goede ruimtelijke ordening.

5.14 Schaduw

Wettelijk kader

Er is geen specifiek beleid met betrekking tot schaduw.

Een bezonningstudie (zie bijlage 15) is uitgevoerd om de impact van het planvoornemen op bezonning en schaduwwerking inzichtelijk te maken.

Beschouwing

De impact van schaduwwerking is inzichtelijk gemaakt door een 3d studie waarin op 3 dagen in het jaar, te weten 21 maart, 21 juni (langste dag) en 21 december (kortste dag) op verschillende tijdstippen van de dag de zon- en schaduwwerking gesimuleerd wordt. De simulatiebeelden zijn te vinden in de studie in de bijlage 15.

Geconcludeerd kan worden dat de impact van het nieuw te bouwen datacenter AM 9 op de bezonning van de ten zuiden gelegen McDonalds te allen tijde zeer klein is.

Zoals te zien in de sequenties zal de aangrenzende bebouwing aan de Laarderhoogtweg tijdens de winterperiode -waarin de dagen kort zijn- in de ochtenduren tussen 9 en 12 uur schaduwwerking kunnen ondervinden van de hoogbouw. In de zomerperiode bereikt de schaduw deze bebouwing echter niet. In de namiddag zal de schaduwzijde van het volume van het datacenter zich begeven naar de zijde van de Muntbergweg. Vanwege het brede straatprofiel van de Muntbergweg is de impact op de bebouwing aan deze zijde zeer beperkt.

Conclusie

Het plan is uitvoerbaar voor wat betreft het aspect schaduw.

5.15 Kabels en leidingen

Wettelijk kader

Iedereen die machinale graafwerkzaamheden gaat of laat verrichten, is wettelijk verplicht een Graafmelding te doen bij het Kadaster.

Beschouwing

Op 11 januari 2016 is er een KLIC-melding gedaan (meldnummer: 16G060412). Op de onderstaande kaart is de ligging van kabels en leidingen op de locatie te zien. De gemeente heeft in de ruimtelijke visie 'Entree Amstel III' de voorkeur uitgesproken dat de kabels aan de noordoost kant aan de Muntbergweg verlegd worden, waardoor de aansluiting op de openbare ruimte zou kunnen worden geoptimaliseerd. Er is een passende oplossing gevonden door het voorgestelde bouwvlak naar achteren te plaatsen.



Figuur 23: Ligging kabels en leidingen (meldnummer: 16G060412)

Conclusie

Er kan geconcludeerd worden dat het terrein vrij is van kabels en leidingen.

5.16 Ruimtegebruik

Wettelijk kader

Ruimte is nog steeds schaars en daarom streeft de gemeente naar intensief ruimtegebruik. Hierbij gaat het om het realiseren van hoge dichtheden en - waar mogelijk - meervoudig grondgebruik. Dit wordt verwoord in vrijwel alle ruimtelijke kaders en plannen die de gemeente heeft, onder andere in het vestigingsbeleid datacentra.

Voor het aspect ruimtegebruik zijn verder geen normen of wetten van toepassing.

Beschouwing

De voorgenomen ontwikkeling streeft naar een optimalisatie van het bouwvolume, waardoor de schaarse ruimte efficiënt benut wordt. Bedrijfsruimten worden gestapeld, een parkeerdek wordt geïntegreerd en meervoudig grondgebruik wordt mogelijk gemaakt middels de invulling die gegeven kan worden aan het publieke programma in de plint.

Conclusie

Het plan vanuit het aspect ruimtegebruik aan een goede ruimtelijke ordening.

5.17 Energievoorziening

Beleidskader

Op de elektriciteitsvoorziening is van toepassing het artikel 'Energiecapaciteit' uit hoofdstuk 5.1 'Hoofddijnen van het vestigingsbeleid' van het Vestigingsbeleid datacenters gemeente Amsterdam 2020 – 2030. In dit artikel wordt het volgende gesteld:

"Voor nieuwe initiatieven van datacenters is het uitgangspunt dat datacenters met een elektriciteitsvraag of groeiambitie groter dan 80 MVA een eigen 150 kV inkoopstation moeten realiseren. Hierbij gaat het om de totale elektriciteitsvraag van één aanbieder, zodat voorkomen wordt dat datacenters door een gefaseerde bouw alsnog het netwerk te veel belasten. Mocht een datacenter tot de bouw van een 150kV station overgaan, zal maatwerk geleverd worden ten aanzien van de groeimogelijkheden op die specifieke locatie, zodat er groeiperspectief staat om de hoge investeringen te kunnen rechtvaardigen."

Beschouwing

Equinix heeft op dit moment geen elektriciteitsvraag groter dan 80 MVA en verwacht ook niet dat het cluster datacenters AM9/10 een groeiambitie zal gaan krijgen die groter wordt dan 80MVA. De ontwikkeling van het datacenter past dan ook binnen de beleidskaders van het Vestigingsbeleid datacenters gemeente Amsterdam 2020 – 2030.

De elektriciteitsvoorziening vindt plaats via de huidige verbinding vanuit Liander onderstation Bijlmer Noord. Equinix heeft voor deze aansluiting een actuele 10-jaars prognose gemaakt om de net-architecten van Liander te helpen met beheer en net-capaciteit berekeningen. De kabels van deze verbinding liggen sinds 2018 op het kavel aan de Laarderhoogtweg 51 en de verbinding is in de huidige net-belasting meegenomen door Liander.

Deze kabels waren dus al aanwezig toen het kavel door Equinix werd aangekocht en de komst van Equinix heeft dan ook geen invloed op de toekomstige elektrificatie van de stad. Dit blijkt ook uit de toets op capaciteitsvraag in het net. De postcode 1101 EB valt in een gebied waar "momenteel nog ruimte beschikbaar lijkt te zijn voor het afnemen en terug leveren van elektriciteit".

Ondanks dat er op dit moment geen capaciteitsproblemen in het net rondom postcode 1101 EB aanwezig zijn, zouden er als gevolg van de elektrificatie van de stad wel problemen kunnen ontstaan. In het Definitief Investeringsplan Elektriciteit 2020 van Liander, dat is vastgesteld op 1 oktober 2020, is een uitbreiding van onderstation Bijlmer Noord opgenomen met een extra 80 MVA transformator. Op 1 november 2021 heeft de gemeente Ouder-Amstel het ontwerpbestemmingsplan 'Transformatorstation Bijlmer-Noord' ter inzage gelegd. In dit bestemmingsplan wordt toegelicht dat met de voorgenomen uitbreiding met een extra transformator van 80 MVA het gelijktijdig in te schakelen vermogen op het transformatorstation Bijlmer-Noord zal toenemen naar 205 MVA. Nut en noodzaak van de uitbreiding is voornamelijk gericht op woningbouw en elektrificatie van de stad: "De extra capaciteit voor het bestaande

transformatorstation Bijlmer-Noord is nodig om de ontwikkelingen in Ouder-Amstel (de Nieuwe Kern) en in de Zuid-Oostflank van Amsterdam van voldoende energie te kunnen voorzien. Zo is het de bedoeling om in de woonwijk de Nieuwe Kern circa 4.500 woningen te realiseren. Deze woningen worden gasloos uitgevoerd. De vraag naar elektriciteit (extra vermogen) in het gebied, gevoed door transformatorstation Bijlmer Noord, zal daarom flink groeien. Daarnaast zijn er in de directe omgeving van het transformatorstation andere nieuwbouwprojecten voorzien, zoals Entrada (1.000 woningen) en Amstel Business Park Zuid (2.000 woningen, gemeente Amsterdam) die eveneens een extra vermogensvraag veroorzaken.”

Equinix streeft ernaar dat de eerste fase van de totale datacenter ontwikkeling in 2026 operationeel zal zijn, ruimschoots na realisatie van de uitbreiding van onderstation Bijlmer Noord. Equinix voorziet dat in 2036 (10 jaar na ingebruikname van de eerste fase) de elektriciteitsvraag zal zijn gegroeid tot 20MVA. Het gelijktijdig in te schakelen vermogen op het transformatorstation Bijlmer-Noord zal dan reeds zijn toegenomen naar 205 MVA. In 2036 zal Equinix daarvan 9.8% gaan gebruiken. Dit percentage zal lager gaan uitvallen naarmate er meer warmte uitgewisseld kan worden met het geplande warmtenet (te realiseren door derden) omdat in dat geval de koelapparatuur van het datacenter beduidend minder hoeft te draaien.

Hieruit volgt dat ook op de lange termijn de ontwikkeling van het datacenter geen invloed zal hebben op de elektrificatie van de stad.

De datacenter industrie kenmerkt zich door een continue stroom aan technologische ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld het koelen van computer-chips door middel van vloeistof in plaats van lucht. Equinix volgt deze ontwikkelingen op de voet in het ‘Co-Innovation Facility’ op de Equinix Ashburn Campus in Washington D.C.. Hoewel dit soort koeloplossingen nog volop in ontwikkeling zijn, zou de capaciteit van de huidige verbinding vanuit Liander onderstation Bijlmer Noord in de verre toekomst de beperkende factor kunnen zijn om een dergelijke ontwikkeling op het cluster datacenters AM9/10 mogelijk te maken. Om dit te voorkomen heeft Equinix in de gebouwvolumes ruimte gereserveerd voor eventuele inpassing en realisatie van een 150kV onderstation. Dit 150kV onderstation zal dan rechtstreeks worden aangesloten op het 150kV netwerk van TenneT en daardoor het lokale Liander netwerk gaan ontlasten. Mits dit past in de netconfiguratie van Liander, kan daarnaast ook de verbinding vanuit het Liander onderstation Bijlmer Noord worden omgezet naar het nieuwe 150kV onderstation op het kavel Laarderhoogtweg 51. Er zou dan op onderstation Bijlmer Noord een aansluitcapaciteit kunnen vrijkomen van circa 2.300 woningen (uitgaande van een 3x25A aansluiting per woning). Hieruit volgt dat mogelijke toekomstige, technologische ontwikkelingen kunnen gaan leiden tot een positieve invloed op de elektrificatie van de stad.

Conclusie

De ontwikkeling van het datacenter past binnen de beleidskaders van het Vestigingsbeleid datacenters gemeente Amsterdam 2020 – 2030 in het kader van energievoorziening. Daarnaast ontstaat er met de uitbreiding van het onderstation in Bijlmer Noord extra netcapaciteit waarvan het datacenter waarschijnlijk 9,8% gaat gebruiken. Dit percentage zal lager gaan uitvallen naarmate er restwarmte uitgewisseld kan worden. Als er in de toekomst toch nog een knelpunt ontstaat vanuit capaciteit dan is er binnen het bouwvolume ruimte gereserveerd voor een extra 150 kV onderstation. Daarmee zijn alle risico's in het kader van energievoorziening gemitigeerd en is het plan uitvoerbaar.

6 Uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening dient een ruimtelijk plan inzicht te geven over de uitvoerbaarheid van het plan. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Inzicht in de economische uitvoerbaarheid is vanuit de Wet ruimtelijke ordening in het bijzonder van belang waar het gaat om nieuwe ruimtelijke activiteiten. Deze paragraaf heeft als onderwerp de economische uitvoerbaarheid van het voorliggend plan.

De kosten voor de bouw, als ook de kosten voor de noodzakelijke onderzoeken/werkzaamheden voor de voorliggende ruimtelijke onderbouwing inzake de realisatie van het datacenter worden door initiatiefnemer gedragen. Daarvoor heeft de initiatiefnemer een planschadeovereenkomst met de gemeente in voorbereiding (zie bijlage 16).

De kosten voor de gemeente betreffen de gebruikelijke kosten voor de planbegeleiding welke worden gedekt door de legesheffing. Daarnaast dragen zijn de kosten voor de realisatie van het publieke programma. Eventuele planschadekosten ten gevolge van het datacenter worden overgeheveld naar de initiatiefnemer. Planschadekosten die worden veroorzaakt door realisatie van het publiek programma zullen worden gedragen door de gemeente. Het planvoornemen wordt dan ook economisch uitvoerbaar geacht.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Dit hoofdstuk gaat nader in op het maatschappelijke overleg dat in het kader van de omgevingsvergunning 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' zal plaatsvinden.

Overleg art 3.1.1 Bro

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening, zal de gemeente Amsterdam de relevante maatschappelijke organisaties (overlegpartners) – die fysieke of beleidsmatige belangen hebben in het plangebied – in de gelegenheid stellen om te reageren op het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening.

Zienswijzen

Op grond van de bepalingen in artikel 1.2.1a van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.4 van de algemene wet bestuursrecht, wordt eenieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen op het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening.

Verklaring van geen bedenkingen

In artikel 2.27 Wabo en artikel 6.5 Bor is vastgelegd dat de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen dient af te geven, vóórdat het college besluit over een omgevingsvergunning.

De gemeenteraad kan categorieën van gevallen aanwijzen als bedoeld in artikel 6.5. lid 3 Besluit omgevingsrecht waarvoor een verklaring van geen bedenkingen niet nodig is. De gemeente Amsterdam heeft met het besluit van 6 juli 2010 (gepubliceerd in het Gemeenteblad afd. 1, nr. 353) categorieën van gevallen toegewezen waarvoor geen verklaring van bedenkingen vereist is. Deze zijn als volgt:

- Aanvragen die niet in strijd zijn met de in de Structuurvisie Amsterdam genoemde Kernpunten van beleid (te weten: hoofdgroenstructuur, hoofdwaterstructuur, reservering hoofdinfrastructuur, hoogbouwplannen en grootschalige reclamemasten) en;

- aanvragen die niet in strijd zijn met de kantoorstrategie van Amsterdam dan wel het Locatiebeleid van Amsterdam 2008 en;
- aanvragen die geen betrekking hebben op een activiteit die aanwezen is bij artikel 7.2 eerste lid, onder a, van de Wet milieubeheer dan wel aanvragen die betrekking hebben op een activiteit die aangewezen is bij artikel 7.2, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer voor zover beoordeeld is dat er geen milieueffectrapportage dient te worden opgesteld;

Met de voorliggende ruimtelijke onderbouwing en de opgestelde m.e.r. beoordeling is aangetoond dat het plan voldoet aan de bovenstaande voorwaarden. Er hoeft dus geen verklaring van geen bedenkingen te worden afgegeven door de gemeenteraad.

Op grond van het bovenstaande is de maatschappelijke uitvoerbaarheid gewaarborgd.

7 Conclusie

Het voorliggende document strekt tot een goede ruimtelijke onderbouwing van het project, dat toeziet op de ontwikkeling van een datacenter aan de Laarderhoogtweg 51 in de gemeente Amsterdam.

Het project wijkt af van het geldende bestemmingsplan. Met het document is voldoende gemotiveerd aangetoond waarom het project:

- in relatie tot de omgeving, ruimtelijk en functioneel gezien aanvaardbaar is;
- aansluit bij het landelijk-, provinciaal- en gemeentelijk beleid;
- geen belemmeringen kent vanuit de kaderstellende wet- en regelgeving;
- vanuit financieel oogpunt verantwoord is.

Geconcludeerd kan worden dat het aanvaardbaar is ten behoeve van het voorgenomen project een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12 eerste lid, onder a, onder 1 en 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht te verlenen.