Projectnummer: 357638
Referentienummer: SWNL0
Datum: 8-12-2017

Verlenging Joan Muyskenweg

Ruimtelijke onderbouwing

Aanvraag omgevingsvergunning buitenplanse afwijking (artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3 van de Wabo)

Sweco
Robijnstraat 11
1812 RB Alkmaar
Postbus 214
1800 AE Alkmaar

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
Alkmaar
Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Sjoerd Bazuin
Adviseur ruimtelijke ontwikkeling
T +31 88 811 46 02
M +31 6 10 52 35 60

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Vigerend bestemmingsplan 3
1.3 Omgevingsvergunning 4
1.4 Leeswijzer 5
2 De ontwikkeling: verlenging Joan Muyskenweg 6
2.1 Bestaande situatie 6
2.2 Toekomstige situatie 6
3 Het beleidskader 9
3.1 Rijksbeleid 9
3.2 Provinciaal en regionaal beleid 12
3.3 Gemeentelijk beleid 14
4 Omgevingsaspecten 17
4.1 Verkeer en vervoer 17
4.2 Bodemkwaliteit 17
4.3 Externe veiligheid 18
4.4 Geluid 21
4.5 Luchtkwaliteit 24
4.6 Bedrijven en milieuhinder 25
4.7 Water 25
4.8 Ecologie 29
4.9 Archeologie 31
4.10 Niet gesprongen explosieven 33
5 Uitvoerbaarheid 34
5.1 Economische uitvoerbaarheid 34
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 34
Bijlagen 35

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Amsterdam heeft een omgevingsvergunning aangevraagd voor de verlenging van de Joan Muyskenweg tussen de Van der Madeweg en de Holterbergweg.

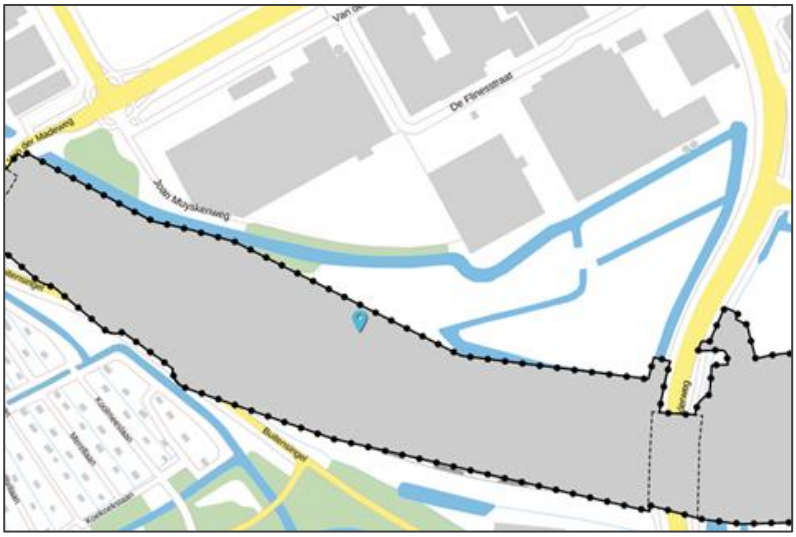
1.2 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied zijn de volgende bestemmingsplannen van kracht:

- 'Amstel Businesspark Zuid', vastgesteld op 3 september 2014;

Figuur 1 – Vigerend bestemmingsplan 'Amstel Businesspark Zuid'

- 'Tracébesluit OV Saal', vastgesteld op 26 september 2013;



Figuur 2 – Vigerend bestemmingsplan 'Tracébesluit OV SAAL'

- ‘DNK Noordwest’, vastgesteld op 28 september 2017.

Figuur 3 - Vigerend bestemmingsplan 'DNK Noordwest'

Daarnaast valt het projectgebied binnen het gebied ’De Nieuwe Kern’. De gemeenteraad van Ouder-Amstel heeft op 12 december 2013 een nota van uitgangspunten voor de De Nieuwe Kern vastgesteld. Deze nota van uitgangspunten geeft het streefbeeld voor De Nieuwe Kern weer. Om te waarborgen dat er geen ongewenste ontwikkelingen plaats zullen vinden, is er op 16 februari 2017 een voorbereidingsbesluit genomen. Dit voorbereidingsbesluit leidt er toe dat ontwikkelingen die mogelijk waren op basis van de voor het gebied opgestelde bestemmingsplannen ‘Strandvliet 1970’ en ‘Industriegebied Amstel 1977’ maar niet passen bij het streefbeeld, worden aangehouden.

De verlenging van de Joan Muyskenweg en realisatie van bijbehorende waterhuishoudkundige voorzieningen wijkt op een aantal onderdelen af van het bestemmingsplan Amstel Businesspark Zuid (’Groen’ en ’Water’) en het voorbereidingsbesluit van de Nieuwe Kern.

1.3 Omgevingsvergunning

In artikel 2.1 sub c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is bepaald dat een omgevingsvergunning verleend kan worden als het gebruik van de gronden in strijd is met het bestemmingsplan. De omgevingsvergunning ziet vervolgens op het afwijken van het bestemmingsplan. In dit geval wordt gebruik gemaakt van de omgevingsvergunning buitenplanse afwijking (artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3 van de Wabo). Voor deze omgevingsvergunning dient de uitgebreide procedure Wabo te worden gevolgd. Er moet gemotiveerd worden dat de omgevingsvergunningsaanvraag voldoet aan een goede ruimtelijke ordening en de aanvraag moet daarom voorzien zijn van een ruimtelijke onderbouwing. In de ruimtelijke onderbouwing wordt het initiatief toegelicht en relevante omgevingsaspecten worden onderzocht. Voorliggend document voorziet hierin.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie en toekomstige situatie na verlenging van de Joan Muyskenweg beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op het relevante ruimtelijk beleid op rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Hoofdstuk 4 staat vervolgens stil bij de milieu- en omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid van het plan.

2 De ontwikkeling: verlenging Joan Muyskenweg

2.1 Bestaande situatie

Het plan betreft de verlenging van de bestaande Joan Muyskenweg tot aan de Holterbergweg. De bestaande Joan Muyskenweg kruist de Van der Madeweg en stopt nu aan de achterzijde van de Sligro.

Figuur 4 – Gebiedsgrenzen de Nieuwe Kern Noordwest

Het plangebied ligt in de Nieuwe Kern Noordwest en is gelegen tussen Amstel Business Park Zuid, de Holterbergweg en de spoorboog Amsterdam-Zuid-Duivendrecht-Utrecht. De gebiedsgrenzen van de Nieuwe Kern Noordwest zijn weergegeven in figuur 4. Het gebied ligt al enkele jaren braak waardoor het verleden nog goed leesbaar is. Zo de bodemgesteldheid zeer wisselend, van oude veengronden tot jonge zandpakketten. In delen van het gebied zijn de kenmerken van het moerasgebied nog duidelijk zichtbaar. De jonge zandlichamen zijn restanten van de oude ringspoorbaan en uitlopers van de ophoging Amstel Business Park Zuid in 1969. Het gebied is verder vrij van bebouwing of ondergronds infrastructuur, op mogelijk enkele diepgelegen fundatieresten van de oude spoorbaan na.

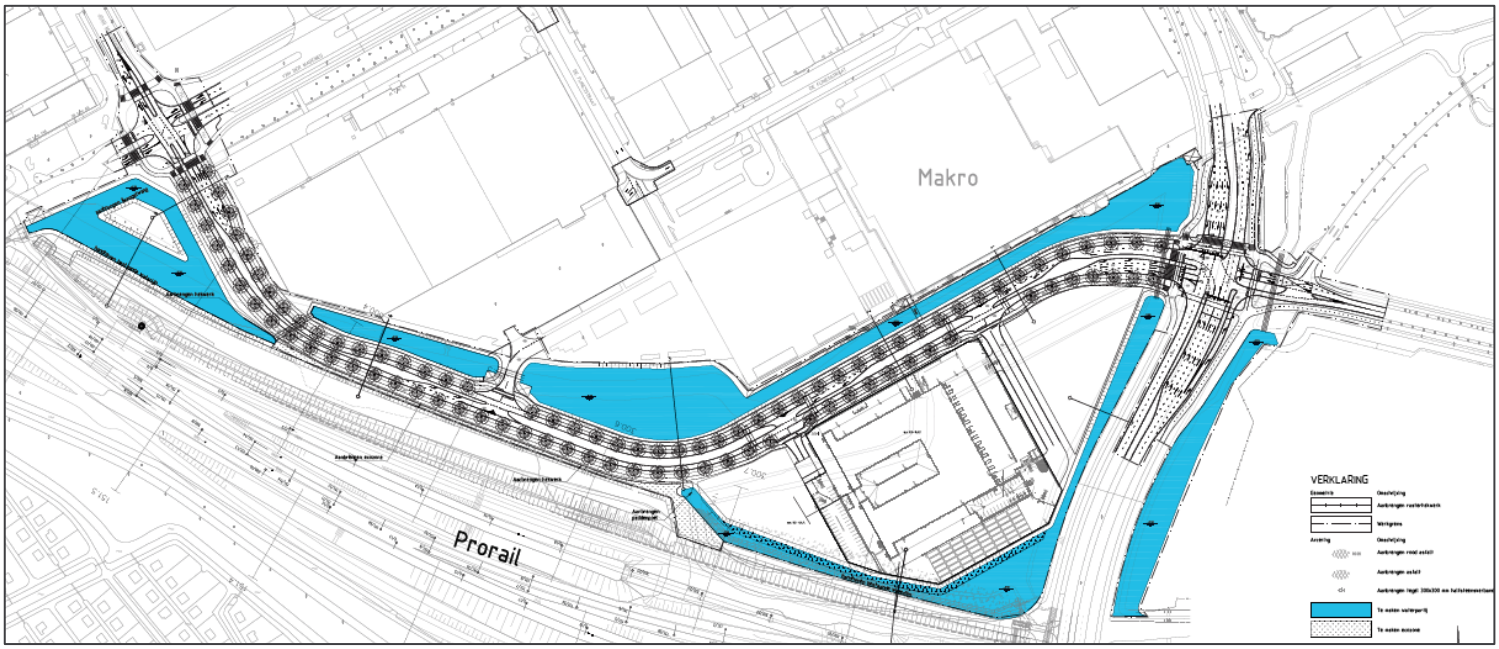
2.2 Toekomstige situatie

De Nieuwe Kern Noordwest maakt onderdeel uit van het gebied ’De Nieuwe Kern’. De Nieuwe Kern is een nog te ontwikkelen stedelijk woongebied met commerciële, maatschappelijke en sportieve voorzieningen gelegen tussen de Amsterdam Johan Cruijff Arena, de rijksweg A2, het Amstel Business Park Zuid en de stations Duivendrecht (trein en metro) en Strandvliet (metro).

Figuur 5 - Luchtfoto van het gebied De Nieuwe Kern met rood omkaderd Nieuwe Kern Noordwest

De Nieuwe Kern Noordwest wordt als werklocatie ontwikkeld, vooruitlopend op de overige plandelen van De Nieuwe Kern. De verlenging van de Joan Muyskensweg was op termijn als strategische bovenplanse ingreep voorzien maar is nu in de fasering van de gebiedsontwikkeling naar voren gehaald. De directe aanleiding voor deze ontwikkeling is de komst van een postsorteercentrum van PostNL in 2018 naar de Nieuwe Kern Noordwest en de hiervoor benodigde infrastructurele aansluiting op de Holterbergerweg. Door de ontwikkeling van een PostNL sorteercentrum in dit gebied is er de kans om werk met werk te maken. Deze ontwikkeling maakt het mogelijk om de Joan Muyskenweg versneld te verlengen en aan te laten sluiten op de Holterberweg. Hierdoor ontstaat versneld een robuust en duurzaam stedelijk netwerk in de Amstelcorridor. De PostNL ontwikkeling voorziet tevens in de mogelijkheid om aan weerszijden van het postsorteercentrum twee kleinere bedrijfskavels te realiseren.

Deze twee bedrijfskavels maken geen onderdeel uit van deze ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning buitenplanse afwijking. De ruimtelijke onderbouwing omvat sec. de verlenging van de Joan Muyskenweg. Onderstaand figuur geeft het ontwerp van de verlengde Joan Muyskenweg tussen de Van der Madeweg en Holterbergweg in de toekomstige situatie weer.



Figuur 6 - Concept DO Verlenging Joan Muyskenweg d.d. 27-11-2017

3 Het beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en ruimte

In 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) in werking getreden. In deze structuurvisie geeft het kabinet aan waar het naar streeft: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Om dat te bereiken laat het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij degene die het aangaat en laat het meer over aan gemeenten en provincies. Het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op nationale belangen. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De juridische borging van de nationale belangen vindt plaats in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Barro zijn onder andere regelingen met betrekking tot het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur), de Waddenzee en militaire terreinen opgenomen. Een aantal regelingen is 'getrapt' vastgelegd. Dit wil zeggen dat de provincies en gemeenten verplicht zijn dit beleid nader uit te werken. Dit betreft bijvoorbeeld de het Natuurnetwerk Nederland.

Eén van de nationale belangen die zijn benoemd in de SVIR is een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren. Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's is het van belang om onder meer te beschikken over een voldoende voorraad woningen, zowel kwantitatief als kwalitatief. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports – Noord- en Zuidvleugel van de Randstad – maakt het Rijk met decentrale overheden afspraken over de programmering van de verstedelijking.

Betekenis voor het project

De meeste van de nationale belangen zijn niet van betekenis. De ontwikkeling die hier centraal staat, past echter wel binnen de verstedelijkingsopgave van de Noordvleugel, waar Amsterdam nadrukkelijk onderdeel van uit maakt. Voor het overige is de betekenis van de nationale structuurvisie voor het project beperkt. Het relevante beleidskader wordt gevormd door de provinciale en gemeentelijke kaders.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen. Zo is in artikel 3.6.1 van het Bro de ladder voor duurzame verstedelijking verankerd. Deze ladder is gericht op vraaggericht programmeren en het zorgvuldig benutten van ruimte.

Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waaronder artikel 3.6.1 met betrekking tot de Laddersystematiek. De belangrijkste wijzigingen betreffen een vereenvoudiging door het loslaten van de afzonderlijke drie treden en het vervangen van het begrip 'actuele regionale behoefte' door 'behoefte'. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt voor de wijziging is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

Betekenis voor het project
Artikel 3.6.1 van het Bro, lid 2 luidt als volgt:

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

Volgens artikel 3.6.1 van het Bro, lid 2 moet de laddertoets worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In artikel 1.1.1 onder i van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Als stedelijke ontwikkeling wordt genoemd:

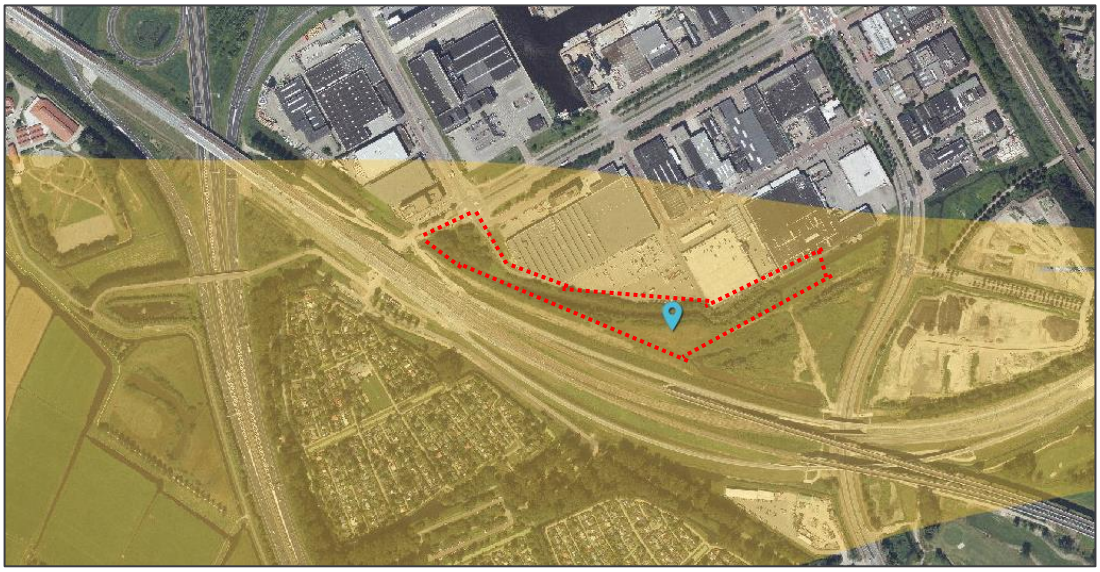
'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.'

Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. De realisatie van een weg valt niet onder de categorie bedrijventerrein, kantoren, detailhandel of woningbouwlocatie. Uit de toepassing van ladder en de jurisprudentie die daaruit is ontstaan volgt dat een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’ van andere stedelijke voorzieningen veelal toevoeging van gebouwen en accommodaties op het gebied van onderwijs, zorg, sport, cultuur en bestuur betreft.

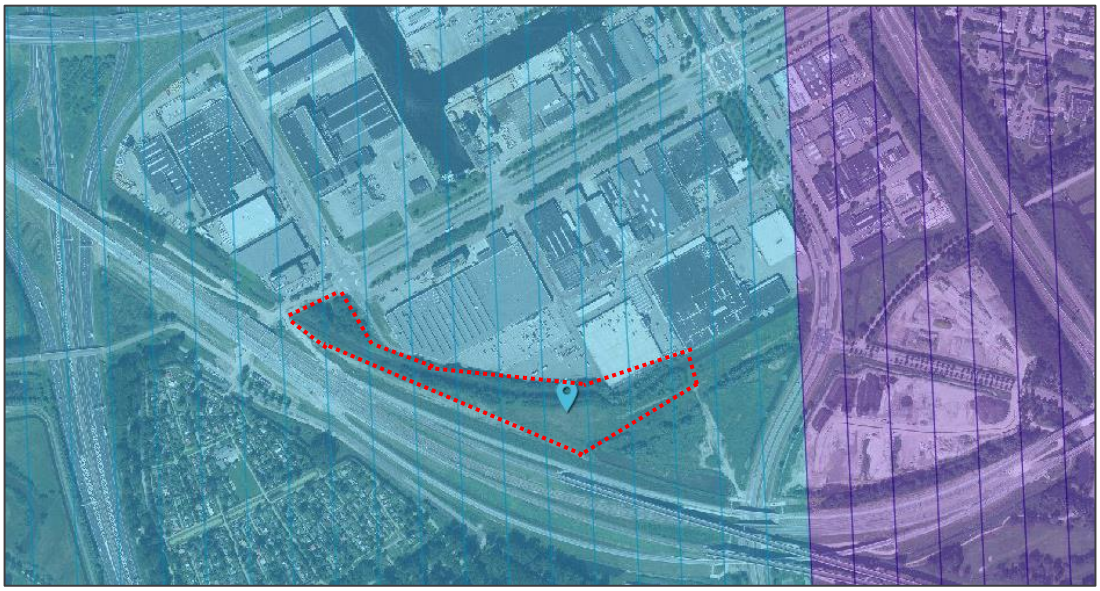
Gelet op de strekking van de ladder, die gericht is op het voorkomen van leegstand, en de aard van deze ontwikkeling (verlenging Joan Muyskenweg) is geen sprake van een nieuwe ontwikkeling. De ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing op dit project.

3.1.3 Luchthavenindelingsbesluit

Het plangebied is gelegen binnen het beperkingengebied rondom Schiphol, zoals vastgelegd in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Figuur 7 geeft geel gearceerd het gebied aan waar een bouwbeperking geldt. Binnen dit gebied zijn geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan, behoudens bestaand gebruik. Figuur 8 geeft de maatgevende kaart toetshoogtes van het LIB weer. Het plangebied ligt binnen de zone weer waar objecten zijn toegestaan tot een maximale hoogte van 134 meter.



Figuur 7 - Kaart beperking bebouwing Luchthavenindelingsbesluit



Figuur 8 - Maatgevende kaart toetshoogtes Luchthavenindelingsbesluit: blauw gearceerd maximaal 134 meter

Betekenis voor het project

Met de verlenging van de Joan Muyskenweg worden geen gebouwen gebouwd waar de beperking op toe ziet en met de te plaatsen objecten zoals VRI's, straatverlichting en bomen wordt de hoogtebeperking niet overschreden. Het luchthavenindelingsbesluit vormt geen belemmering voor de realisatie van het project.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Provinciale structuurvisie en ruimtelijke verordening

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 28 september 2015 de actualisatie Structuurvisie Noord-Holland 2040 ‘Kwaliteit door veelzijdigheid’ (hierna: Structuurvisie) vastgesteld. De Structuurvisie vormt het beleid van de provincie. Op basis van de Structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening opgesteld (hierna: Verordening). In deze Verordening zijn regels opgesteld waar gemeenten met hun nieuwe plannen aan moeten voldoen. Op 12 december is de gewijzigde Verordening door Provinciale Staten vastgesteld en inwerking getreden per 1 maart 2017.

In de Structuurvisie geeft de provincie Noord-Holland aan op welke manier zij de ruimte in de provincie de komende 30 jaar wil benutten en ontwikkelen. De provincie zet vooral in op compacte en goed bereikbare steden, omringd door aantrekkelijk groen. De provincie streeft naar duurzaam ruimtegebruik, waaronder wordt verstaan dat de juiste functies op de juiste plekken worden gerealiseerd.

De provincie verwacht dat tot 2040 ten minste een netto toevoeging aan de woningvoorraad nodig is van ruim 200.000 woningen. Hiervan moeten 165.000 woningen in de periode 2010-2040 in de Metropoolregio Amsterdam worden gerealiseerd om in de toenemende behoefte te voorzien. Het uitgangspunt in de Structuurvisie en Verorderning is om nieuwe stedelijke ontwikkelingen zoveel mogelijk te realiseren binnen het Bestaand Stedelijk Gebied (BSG). Binnen het Bestaand Bebouwd Gebied bevordert de Provincie Noord-Holland zoveel mogelijk de intensivering en bundeling van stedelijkheid, zowel in nieuwe ontwikkelingen zoals als in transformatiegebieden.

De samenhang tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer is voorwaarde voor een duurzame bereikbaarheid. De Provincie Noord- Holland streeft naar een duurzaam evenwicht tussen verkeer en vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen, natuur en landschap, gezondheid en veiligheid. Op provinciaal of regionaal niveau betekent dit dat nieuwe ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en werkgelegenheid worden gekoppeld aan de (tijdige) aanwezigheid van openbaar vervoer en dat de Provincie streeft naar verdichting in stedelijke gebieden.

Voor het functioneren van het openbaar vervoer zijn Ov-knooppunten (haltes en stations en hun omgeving) van groot belang. De provincie Noord-Holland streeft naar een goede invulling van knooppunten. Een goede invulling betekent dat op en rond knooppunten voldoende ruimte beschikbaar is voor openbaar vervoerfuncties en overstapvoorzieningen (stallingen, P+R). Het knooppunt is bovendien van hoge kwaliteit wat betreft fysieke inrichting, uitstraling, informatievoorziening, materiaalgebruik, aanwezigheid groen en de functies in de plinten (begane grond). Ook wordt de verdere ontwikkeling rondom knooppunten afgestemd op een optimaal gebruik van het openbaar vervoer. Dit betekent dat op knooppunten een juiste combinatie bereikt wordt van de betekenis van de plek (“plaatswaarde”) en haar bereikbaarheid (“bereikbaarheidswaarde”). Voor ieder OV-knooppunt geldt dat er een goede koppeling moet zijn tussen het openbaar vervoer, auto-, fiets- en voetgangersnetwerken en bijbehorende overstapvoorzieningen zoals P+R en fietsenstallingen.

Betekenis voor project
Door de verlenging wordt het mogelijk om de Rijnstraat vanaf de aansluiting A2 via de Joan Muyskenweg een directe verbinding te geven met Station Duivendrecht. Op deze wijze wordt een goede koppeling gerealiseerd tussen het openbaar vervoer en het autonetwerk en de bereikbaarheidswaarde van het knooppunt vergroot. Dit is in lijn met het provinciale knooppuntenbeleid.

Op basis van bovenstaande blijkt dat de ontwikkeling past binnen het beleid en regelgeving, zoals dat is neergelegd in de Structuurvisie en Verordening.

3.2.2 Regionaal Verkeer en Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) van de Vervoersregio Amsterdam (voorheen Stadsregio Amserdam) is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer. Jaarlijks wordt op basis van het RVVP een Uitvoeringsprogramma opgesteld. De hoofdlijnen van het beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering.

Betekenis voor project
Door de verlenging wordt het mogelijk om de Rijnstraat vanaf de aansluiting A2 via de Joan Muyskenweg een directe verbinding te geven met Station Duivendrecht. Op deze wijze wordt een goede koppeling gerealiseerd tussen het openbaar vervoer en het autonetwerk en de bereikbaarheidswaarde van het knooppunt vergroot. Dit is in lijn met de ambities van het RVVP.

3.2.3 Koers 2025: Ruimte voor de Stad

Om de druk op de woningmarkt te verlichten is door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam de ambitie gesteld om de komende tien jaar 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen toe te voegen. In Koers 2025 is een ontwikkelstrategie gepresenteerd om deze ambitie te realiseren. Deze ontwikkelstrategie is wendbaar: er kan geanticipeerd worden op dynamiek.

Naast het accommoderen van groei wil Koers 2025 kwaliteit aan de stad toevoegen. De toenemende bedrijvigheid verandert snel van karakter. De kennisintensieve en creatieve economie nestelt zich bij voorkeur in het hart van de stad, tussen de bewoners en de uitgaansgelegenheden. De klassieke scheiding tussen wonen en bedrijvigheid is steeds minder makkelijk te maken. Steden staan voor een enorme duurzaamheidsopgave. Ook hier geldt dat gemengde stedelijke milieus, functioneel en qua bevolkingssamenstelling, het best in staat zijn aan deze ontwikkelingen ruimte te bieden.

In de Koers 2025 zijn bouwstenen benoemd, pakketten van samenhangende gebiedsontwikkelingsprojecten met gerelateerde infrastructurele en planologisch-juridische condities. Bouwsteen 9 is het gebied Overamstel-Arena en ligt binnen de gemeente Amsterdam en de gemeente Ouder-Amstel, waar onder andere de ontwikkeling van De Nieuwe Kern / Ajax deel van uitmaakt met circa 2.500 woningen. De centrale opgave op de middellange termijn in de Gebiedsstudie Amstel-Arena is om het gebied

tussen station Amstel en station Bijlmer-ArenA in samenhang te ontwikkelen tot een gemengd stedelijk gebied.

Betekenis voor project
De verlenging van de Joan Muyskenweg is een belangrijke infrastructurele conditie gerelateerd aan de samenhangende gebiedsontwikkeling van het gebied Overamstel-Arena. De voorgenomen ontwikkeling past binnen het beleidskader van 'Koers 2025: Ruimte voor de Stad'.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie gemeente Ouder-Amstel 2007

De Structuurvisie Ouder-Amstel 2007 is het eerste door de gemeenteraad vastgestelde document dat de basis legt voor de ontwikkeling van plangebied De Nieuwe Kern. In de structuurvisie is de ambitie uitgesproken om na herontwikkeling te beschikken over een nieuw ingericht gebied waarin bedrijvigheid, wonen en recreatieve voorzieningen aanwezig zijn.

Het Amstel Business Park is een meer grootstedelijke aangelegenheid dan een lokale. Er wordt gesteld dat opwaardering en herstructurering van het Amstel Business Park voor de hand liggen. Dit gebied grenst direct aan de noordzijde van voorliggend bestemmingsplan. In de structuurvisie wordt de ambitie genoemd om (het noordelijk deel van) de A2 in te richten als een stadsboulevard, de A2-boulevard. Door herontwikkeling van deze zone tot multifunctionele 'transparante' stadsrand wordt de samenhang tussen enerzijds het open en landelijke karakter van de Amstelscheg en anderzijds het verstedelijkte gebied in Duivendrecht e.o. versterkt. Samenhang betekent in deze situatie het benadrukken van het stedelijk en landelijk contrast binnen de gemeente Ouder-Amstel.

In de Structuurvisie van de gemeente Ouder-Amstel uit 2007 wordt de regionale economische betekenis van het plangebied onderkend. Het toevoegen van meer bedrijvigheid leidt tot werkgelegenheid voor de regio, zo staat in de Structuurvisie. Hierbij wordt een focus aangebracht op de Zuidoost-as, tussen Station Amstel en de Zuidoostlob, waar ook het plangebied deel van uitmaakt.

Betekenis voor project
De verlenging van de Joan Muyskenweg past binnen de beleidsambitie van een nieuw ingericht gebied waarin bedrijvigheid, wonen en recreatieve voorzieningen in samenhang aanwezig zijn.

3.3.2 De Nieuwe Kern: nota van uitgangspunten (gemeente Ouder-Amstel)

Met De Nieuwe Kern wil de gemeente een belangrijke bijdrage leveren aan de woningbouwopgave in de regio. De Nieuwe Kern is één van de weinige binnenstedelijke locaties in de regio die relatief eenvoudig geschikt gemaakt kan worden voor woningbouw. Woningbouw vormt daarom de basis voor de ontwikkeling van De Nieuwe Kern. Wet- en regelgeving bepalen echter dat waarschijnlijk niet alle locaties in plangebied De Nieuwe Kern geschikt zijn of geschikt gemaakt kunnen worden voor woningbouw. Dat biedt kansen voor andere functies en maakt een gedifferentieerd programma mogelijk dat in een brede vraag kan voorzien. Dat past ook in een gebied waar naast de woningbouwopgave ook de

wens bestaat om aan te sluiten op bestaande economisch georiënteerde gebieden. Dat betreft gebieden (zoals Overamstel, ArenAPoort en Amstel III) waar, eventueel na transformatie, functiemenging het doel is. Daarnaast zal aansluiting worden gezocht bij het Amstel Business Park. De aanwezigheid van hoofdinfrastructuur en twee OV-knooppunten zorgen voor een uitstekende bereikbaarheid van De Nieuwe Kern.

Betekenis voor project
In de toekomstige verkeerskundige hoofdstructuur van De Nieuwe Kern heeft de Holterbergweg een centrale functie. Waar deze in de huidige situatie voornamelijk doorgaand verkeer verwerkt, is de Holterbergweg in de toekomst de hoofdontsluiting van plangebied De Nieuwe Kern. De verlenging van de Joan Muyskenweg vervult hierin een lokale en een verbindende functie. Lokaal ten aanzien van evenementenverkeer en de ontsluiting van het PostNL sorteercentrum en verbindend door de de Nieuwe Kern te onsluiten via de Holterbergweg – Joan Muyskenweg richting de A2 en de centrale stad.

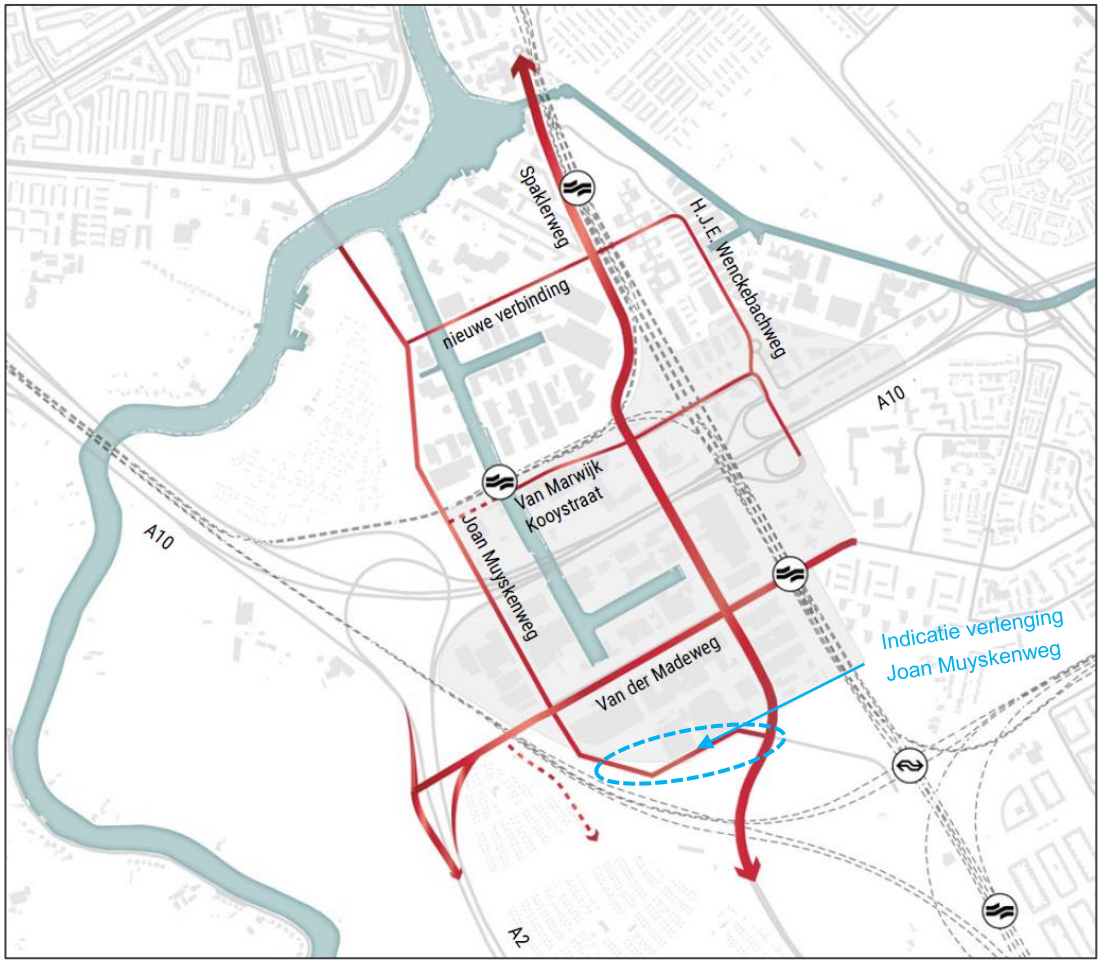
3.3.3 Werkstad Overamstel: ruimtelijke economische visie Amstel Business Park Zuid

Er is sprake van een groot aantal ontwikkelingen in en om Amstel Business Park. Het Amstelkwartier ontwikkelt zich tot een nieuwe woonwijk aan de Amstel, in het noordelijk deel van Amstel Business Park is de creatieve industrie bezig met een opmars. Ook in Amstel Business Park Zuid (ABP-Zuid) spelen de nodige ontwikkelingen.
De ruimtelijk-economische visie geeft op hoofdlijnen de ontwikkelingen van ABP-Zuid tot 2040 aan met als ambitie om het bedrijventerrein deel van de stad te maken: Werkstad Overamstel.

Om ABP-Zuid een intensiever, toekomstbestendig onderdeel van de stad te laten worden is een aantal aanpassingen nodig. De hoofdstraten en het water hebben de potentie uit te groeien tot de stedelijke dragers: de entrees, de hoofdstructuur en de kwaliteitselementen van de werkstad. Het netwerk moet herkenbaarder worden gemaakt en worden uitgebreid om transformatie en verdichting de komende decennia te kunnen accommoderen. Daarnaast wordt het ABP-Zuid beter aangesloten op de snelweg door de aanleg van een nieuwe afslag van de A2 die wordt verbonden met de Van der Madeweg.

De visie maakt onderscheid in vijf deelgebieden die verschillen in dynamiek en ruimtelijk-programmatische opzet: ’Eilanden aan de Vaart’, ’Werkboulevard’, ’Nieuwe Stadsstraat’, ’Culinaire Straat’ en ’Balkon aan de A10’.

Betekenis voor project
De Joan Muyskenweg is in deze visie de belangrijkste drager van het deelgebied de ’Nieuwe Stadstraat’. De visie schetst een persectief voor de Joan Muyskenweg als tweede stadsstraat en verbinding met de stad, zoals de Spaklerweg deze functie reeds vervuld. Om dit te realiseren wordt de Joan Muyskenweg losgekoppeld van de snelweg en direct verbonden met de Utrechtse Brug. Door de Joan Muyskenweg door te trekken tot aan de Holterbergweg worden de hoofdwegen binnen Werkstad Overamstel ontlast. Onderstaand figuur 9 geeft de ligging van de verlenging binnen de toekomstige hoofdstructuur weer. Voorliggend plan geeft hier invulling aan en vormt de start van de te realiseren stadstraat. Op deze wijze wordt de basis gelegd voor het versterken van het netwerk van en tussen Amsterdam en Duivendrecht, zodat de Zuidoostlob beter wordt verbonden met de stad.



Figuur 9 - Nieuwe auto hoofdstructuur Werkstad Overamstel (bron: Werkstad Overamstel, 2017)

4 Omgevingsaspecten

4.1 Verkeer en vervoer

Er is geen specifieke wetgeving met betrekking tot het aspect verkeer en vervoer. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing de aanvaardbaarheid van het effect van de nieuwe ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling, berekeikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te worden onderbouwd.

De vele bouw-, transformatie- en verdichtingsplannen in de omgeving van het gebied De Nieuwe Kern (Amstelkwartier, Weespertrekvaartgebied, ABPZ, ArenAPoort en Amstel III) vragen om verbetering van de auto- en de fietsverbindingen. In de studies naar dit plangebied is gesteld dat een toekomstbestendig en robuust infranetwerk nodig is en geschikt moet zijn voor bewoners, bezoekers, werkenden, evenementenverkeer en langzaam verkeer. De wegenstructuur in het gebied wordt robuuster gemaakt door de doortrekking van Joan Muyskenweg naar station Duivendrecht. Tevens biedt de verlengde weg een goede ontsluiting voor het postsorteercentrum van PostNL en nog te ontwikkelen kavels langs het spoor en zal de bereikbaarheid van de zuidzijde van Amstel Business Park Zuid verbeteren. Daarnaast is de nabijgelegen aansluiting van de Flinesstraat op de Spaklerweg een verkeersonveilige kruising. Om dit knelpunt duurzaam op te lossen is een vermindering van de hoeveelheid verkeer op de Flinesstraat gewenst. De verlenging van de Joan Muyskenweg levert een bijdrage aan de ontlasting en verkeersveiligheid van de Flinesstraat.

Betekenis voor het project

De verlenging van de Joan Muyskenweg draagt bij aan de leefbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid van het omliggende gebied. De verlengde weg vervult hierin een lokale functie (evenementenverkeer, ontsluiting PostNL) als ook een verbindende functie (onstluiting de Nieuwe Kern via Holterbergweg – Joan Muyskenweg richting A2 en de centrale stad).

4.2 Bodemkwaliteit

Op grond van het Bro dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt voor de desbetreffende functie.

Er is door Antea een verkennend (water)bodemonderzoek en aanvullend asbestonderzoek[1] uitvoerd en op basis van dit onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- De maaiveldhoogte op de locatie varieert over het algemeen van circa N.A.P. -1,2 m tot -1,6 m. De bodem bestaat afwisselend uit klei en zand, met in de ondergrond

[1] Bijlage 1 - Verkennend bodem en waterbodemonderzoek en nader asbestonderzoek Joan Muyskenweg in Amsterdam, 26 oktober 2017, Antea

plaatselijk veen. De bovengrond is plaatselijk matig puinhoudend en er zijn regelmatig zwakke bijmengingen aan puin, baksteen en ballast aangetroffen.
- Uit de analyseresultaten blijkt dat in de grond hoogstens licht verhoogde gehalten aan de onderzochte stoffen zijn gemeten.
- In het opgeboorde materiaal zijn, behalve puin, geen asbestverdachte plaatmaterialen waargenomen. In de klei met resten baksteen aan de noordwestzijde van het terrein is wel een gehalte van 140 mg/kg ds. aan asbest gemeten in de fijne fractie. Dit gehalte ligt boven de interventiewaarde voor asbest.
- Aan de noordzijde van het terrein is tijdens het verkennend onderzoek asbest aangetoond in de fijne fractie (< 20 mm) en tijdens het nader asbestonderzoek is er één asbestplaatje aangetroffen. Uit de resultaten van het nader asbestonderzoek blijkt dat er geen sprake is van een sterke verontreinig met asbest op het terrein.
- In de overige grond is zowel visueel als analytisch geen asbest aangetoond. Het freatisch grondwater bevindt zich op een diepte variërend van 1,7 tot 2,4 m –mv. en is hoogstens licht verontreinigd met de onderzochte stoffen.
- Het waterpeil van de watergangen bedraagt circa N.A.P. -2,5 m. De waterdiepte bedraagt 0,7 à 0,9 m. Vervolgens is een zwarte sliblaag aangetroffen tot de maximale boordiepte. Hieronder is de vaste ondergrond aanwezig. Uit de analyseresultaten blijkt dat het slibmateriaal klasse A be-treft en verspreidbaar is op het aangrenzende perceel of in zoet oppervlaktewater. In het slib is geen asbest aangetoond.

Betekenis voor het project
De huidige bodemkwaliteit staat de functiewijziging naar 'weg' niet in de weg. De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de verlenging van de Joan Muyskenweg. Voor de voorgenomen werkzaamheden in de bodem zijn geen maatregelen in het kader van de Wet bodembescherming noodzakelijk.

4.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid houdt zich bezig met het beheersen van de hieraan verbonden risico's voor mensen die zich in de nabijheid van gevaarlijke stoffen bevinden. In het kader van het voorliggende bestemmingsplan is getoetst of het voldoet aan de in Nederland geldende regelgeving ten aanzien van externe veiligheid. Externe veiligheid maakt onderscheid tussen risicobronnen en risico-ontvangers en probeert deze van elkaar te scheiden. De risicobronnen zijn in twee groepen te verdelen:

1. transportassen, zoals wegen, spoorwegen en buisleidingen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
2. inrichtingen waarin productie, gebruik, verstrekking en/of opslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Twee termen vervullen bij externe veiligheid een centrale rol:
1. Plaatsgebonden risico (PR). Bij het PR gaat het om de kans per jaar dat een (denkbeeldig) persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen als deze persoon zich onafgebroken en onbeschermd in de nabijheid van een risicovolle inrichting of transportas bevindt. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven als een contour rondom de risicovolle inrichting of de transportas.

2. Groepsrisico (GR). Het GR is de cumulatieve kans dat een (werkelijk aanwezige) groep van 10, 100 of 1000 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico

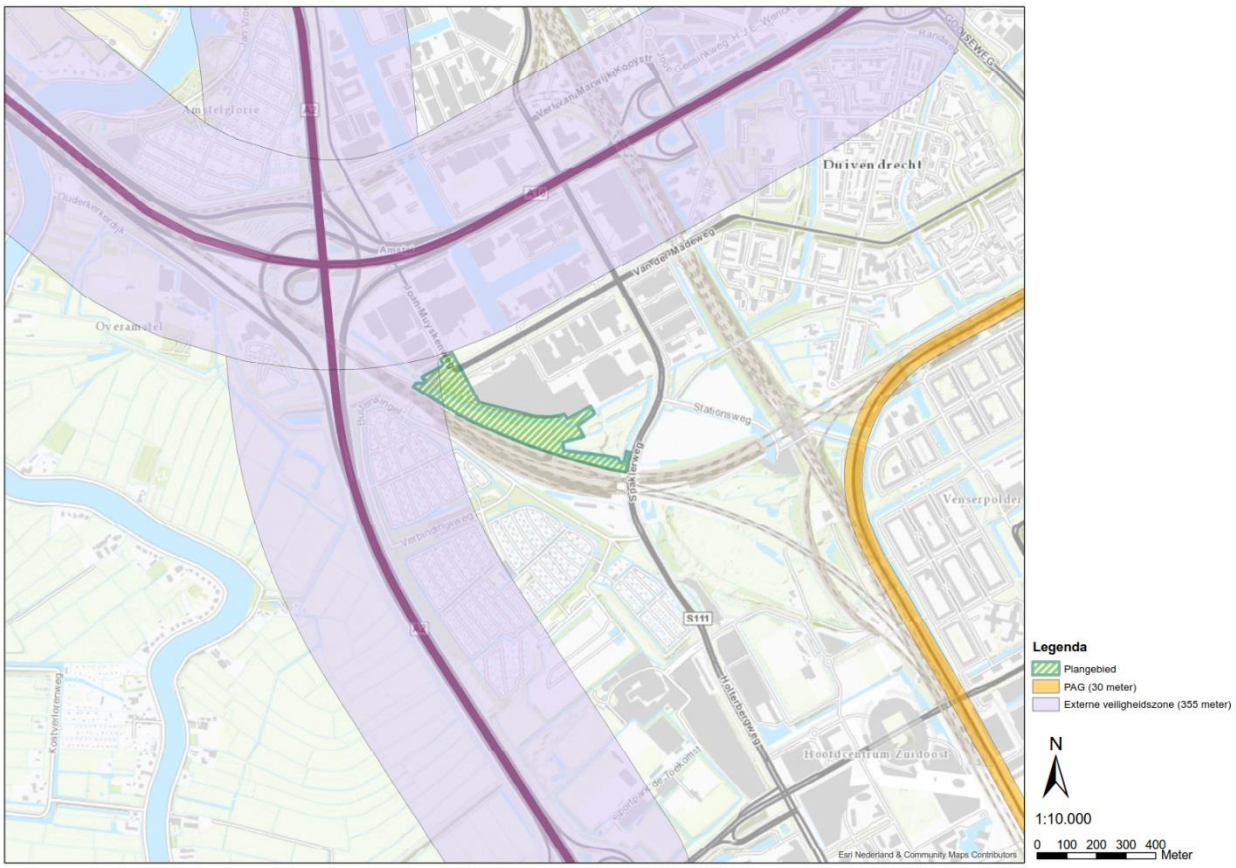
Inrichtingen
Op het Amstel Business Park zijn LPG tankstations gevestigd en is er een opslaglocatie van gasflessen. Er worden geen kwetsbare objecten gerealiseerd binnen deze contour. De PR contouren van deze inrichtingen leveren daarom geen beperkingen op voor het projectgebied.

Figuur 10 - Risicontour 10-6 tankstation en LPG-Opslag

Weg
Voor de A2 en A10 geldt geen PR-contour. Dit betekent dat er geen afstandseisen van toepassing zijn en er geen contour vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg van toepassing is. Er is wel sprake van een plasbrandaandachtsgebied. Dit gebied strekt zich tot 30 meter uit vanaf de buitenste kantstrepen. Het plangebied van de Joan Muyskenweg valt hier buiten.

Spoor
Op de risicokaart van Nederland en de kaart behorende bij Basisnet Spoor is geen PR contour buiten het spoortracé opgenomen. Dit betekent dat er geen afstandseisen van toepassing zijn en er geen contour vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor van toepassing is. Langs het spoor ten zuidoosten van het plangebied is wel sprake van een plasbrandaandachtsgebied. Dit gebied strekt zich tot 30 meter uit vanaf de buitenste spoorstaven. Het plangebied van de Joan Muyskenweg valt hier buiten. Zie ook figuur 11.

Groepsrisico
Het plangebied ligt voor een klein deel binnen het invloedsgebied (355 meter) van autowegen (zie ook onderstaande figuur 11).



Figuur 11 - Invloedsgebied vervoer gevaarlijke stoffen autowegen en PAG spoorlijn

Figuur 12 op de volgende pagina geeft het ’basisnet spoorlijnen vervoer gevaarlijke stoffen weer’. Het betreft hier vervoer van giftige stoffen categorie D4 met een invloedsgebied van 4.000 meter. De te realiseren verlenging van de Joan Muyskenweg ligt binnen deze invloedssfeer.

Figuur 12 - Spoorlijnen basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (geel en groen)

Betekenis voor het project

Met de verlenging van de Joan Muyskenweg worden geen kwetsbare objecten toevoegd binnen het invloedsgebied. De verlenging resulteert niet tot een verhoging van het groepsrisico. Het groepsrisico vormt geen belemmering voor de uitvoering van het project. Het is daarom niet noodzakelijk hier een gedetailleerde berekening naar te doen.

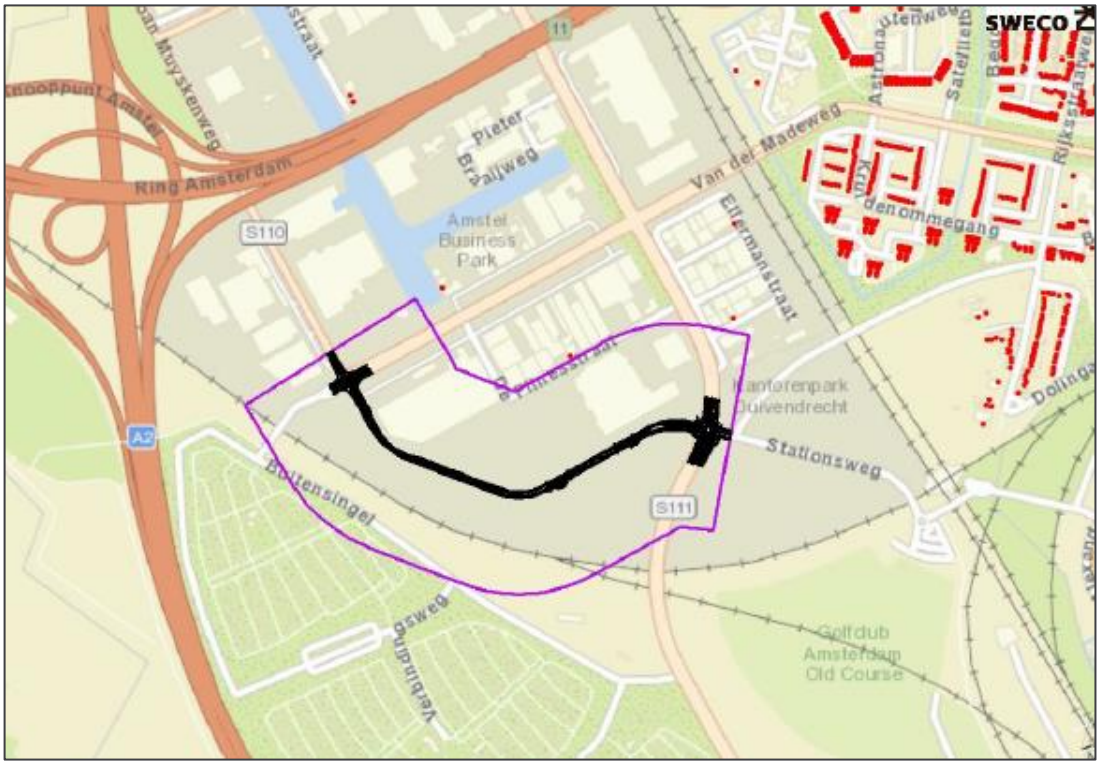
4.4 Geluid

Voor de geluidseffecten van de ontwikkeling is door Sweco een onderzoek uitgevoerd[2] waarbij is getoetst aan de Wet geluidhinder. Tevens is, in het kader van de Wet geluidhinder, een akoestisch onderzoek uitgevoerd vanwege de fysieke wijziging van de Van der Madeweg en de Holterbergweg vanwege de aanpassing van de kruisingen.

Aanleg nieuwe weg

Het nieuwe deel van de Joan Muyskenweg heeft twee rijstroken. De geluidzone van deze weg is hierdoor 200 meter. In onderstaand figuur is deze geluidzone weergegeven.

[2] Bijlage 2 – Notitie akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Joan Muyskenweg, SWNL0216693, Sweco Nederland B.V., 24-11-2017.



Figuur 13 - Ligging van de geluidzone van het nieuwe deel van de Joan Muyskenweg

Binnen de geluidzone liggen geen geluidgevoelige gebouwen. De dichtstbijzijnde geluidgevoelige bestemming (woning) ligt op een afstand van 217 meter van het nieuwe wegdeel. Omdat er geen geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van het nieuwe wegdeel liggen, is een verder akoestisch onderzoek voor het nieuwe wegdeel niet noodzakelijk.

Wijziging van de bestaande weg

Vanwege het verlengen van de Joan Muyskenweg worden de kruispunten van de Holterbergweg en de Van der Madeweg aangepast. Beide wegen hebben ter hoogte van de Joan Muyskenweg vier rijstroken. De Holterbergweg en de Van der Madeweg hebben hierdoor een geluidzone van 350 meter. In onderstaand figuur zijn de geluidzones van deze wegen weergegeven.

Figuur 14 - Ligging van de geluidzones van de Holterbergweg en de Van der Madeweg

Binnen de geluidzone van de Van der Madeweg liggen geen geluidgevoelige bestemmingen. Een verder akoestisch onderzoek is voor deze weg hierdoor niet noodzakelijk.

Binnen de geluidzone van de Holterbergweg ligt een geluidgevoelige bestemming. Het midden van deze weg verandert niet. Als er geen verkeerstoename op de Holterbergweg te verwachten is van meer dan 40% (verschil 1 jaar voor begin aanleg ten opzichte van 10 jaar na gereedkomen), kan ervan uitgegaan worden dat de toename in geluidbelasting minder is dan 2 dB. Uit de analyse van de verkeersintensiteiten blijkt dat de intenstiteit van Holterbergweg ten noorden van de Stationsweg afneemt na verlenging van de Joan Muyskenweg. Ten zuiden van de Stationsweg neemt de verkeersintensiteit op de Holterbergweg met 7% toe na verlenging van de Joan Muyskenweg. Hierbij zijn de verkeersintensiteiten vergeleken van het jaar voor aanvang van de verlenging van de Joan Muyskenweg en 10 jaar na gereedkomen van deze verlenging. Gezien de kleine toename van de verkeersintensiteit kan geconcludeerd worden dat er geen sprake zal zijn van een reconstructie zoals gesteld in de Wet geluidhinder.

<u>Betekenis voor het project</u>
Vanuit akoestisch oogpunt zijn er geen bezwaren om de Joan Muyskenweg te verlengen. De voorgenomen verlenging van de Joan Muyskenweg tussen de Van der Madeweg en de Holterbergweg is getoetst aan de eisen uit de Wet geluidhinder. Binnen de wettelijke geluidzone van het nieuwe wegdeel van de Joan Muyskenweg zijn geen geluidgevoelige bestemmingen aanwezig. Ook binnen de geluidzone van het aan te passen kruispunt van de Van der Madeweg zijn geen geluidgevoelige bestemmingen aanwezig. Binnen de geluidzone van het aan te passen kruispunt van de Holterbergweg is wel een

geluidgevoelige bestemming aanwezig. De as van de Holterbergweg wordt niet aangepast en de verkeersintensiteit op deze weg neemt met minder dan 7% toe tussen één jaar voor aanleg en 10 jaar na realisatie. Hieruit wordt geconcludeerd dat er geen sprake zal zijn van een reconstructie zoals gesteld in de Wet geluidhinder.

4.5 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer (verder: Wm) zijn eisen opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de buitenlucht moet voldoen. Hierbij is onderscheid gemaakt in grenswaarden waaraan nu moet worden voldaan en grenswaarden waaraan in de toekomst moet worden voldaan. De meest kritische stoffen zijn stikstofdioxide en fijnstof.

Op grond van artikel 5.16 Wm verlenen college van burgemeester en wethouders alleen een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan wanneer aannemelijk is dat gemaakt dat:

a) Het vergunde plan niet leidt niet tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden, of;
b) De luchtkwaliteit als gevolg van het vergunde plan per saldo verbetert of ten minste gelijkt blijft, of, bij een beperkte toename, door een met de ontwikkeling samenhangende maatregel of effect, per saldo verbetert, of;
c) Het vergunde plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen, of;
d) De ontwikkeling is opgenomen of past in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Betekenis voor het project

Sweco Nederland B.V. heeft een luchtonderzoek uitgevoerd vanwege de voorgestelde verlenging van de Joan Muyskenweg[3].

In onderstaande tabel zijn de maximale jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO_2) en het maximale aantal overschrijdingen van de grenswaarde van de uurgemiddelde concentratie NO_2 weergegeven voor de verschillende toetsjaren.

In beide zichtjaren wordt de grenswaarde van 40 µg/m^3 voor de jaargemiddelde concentratie nergens overschreden in zowel de autonome situatie als de plansituatie. Het aantal overschrijdingen van de grenswaarde van de uurgemiddelde concentratie van 200 µg/m^3 is in alle situaties 0 en blijft daarmee onder het wettelijke maximum van 18. Naar de toekomst toe nemen de concentraties af.

Maximale jaargemiddelde concentraties en maximale aantal overschrijdingsuren stikstofdixode NO_2

	2018		2028	
	Autonoom	**Plan**	**Autonoom**	**Plan**
Jaargemiddelde concentratie (µg/m^3)	35	35	24	24
Overschrijding uurgemiddelde concentratie	0	0	0	0

[3] Bijlage 3 – Verlenging Joan Muyskenweg deelrapport Luchtkwaliteit, SWNL0217328, Sweco Nederland B.V., 6 december 2017.

In onderstaande tabel zijn de maximale jaargemiddelde concentraties fijnstof (PM_{10}) en het maximale aantal overschrijdingsdagen van de grenswaarde van de daggemiddelde concentratie PM_{10} weergegeven voor de verschillende situaties.

In het jaar 2018 en 2028 zijn er binnen het rapportagegebied geen toetspunten waar de jaargemiddelde concentratie PM_{10} de grenswaarde van 40 µg/m^3 overschrijdt. Dit geldt voor zowel de autonome situatie als de plansituatie. Het aantal overschrijdingen van de grenswaarde van de 24-uurgemiddelde concentratie van 50 ug/m^3 blijft in alle jaren onder het wettelijke maximum van 35. Naar de toekomst toe nemen de concentraties af.

Maximale jaargemiddelde concentraties en maximale aantal overschrijdingsdagen fijnstof PM_{10},

	2018		2028	
	Autonoom	**Plan**	**Autonoom**	**Plan**
Jaargemiddelde concentratie (µg/m^3)	22	22	20	20
Overschrijding daggemiddelde concentratie	10	10	8	8

Op basis van onderhavig luchtkwaliteitsonderzoek kan worden geconcludeerd dat op alle in het onderzoek opgenomen beoordelingspunten wordt voldaan aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Derhalve kan worden geconcludeerd dat Titel 5.2 van de Wet milieubeheer geen belemmering vormt voor verdere besluitvorming.

4.6 Bedrijven en milieuhinder

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals) woningen worden hinder en gevaar voorkomen. Op deze wijze wordt:

- ter plaatse van gevoelige functies een goed woon- en leefmilieu gegarandeerd;
- rekening gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Betekenis voor het project

Dit plan maakt geen bedrijfsfuncties mogelijk met milieubelastende activiteiten. Dit omgevingsaspect is daarom niet van toepassing en vormt geen belemmering voor het project.

4.7 Water

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten van ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets wordt toegepast bij locatiekeuzen en bij inrichtingsplannen. De uitkomst van de watertoets is een advies van de waterbeheerder, dat door de initiatiefnemer wordt meegewogen met andere belangen en wordt vertaald in een waterparagraaf. Het Besluit ruimtelijke ordening verplicht tot het opnemen van een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het project voor de waterhuishouding in de toelichting van ruimtelijke plannen.

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht

van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening.

Betekenis voor het project

In het kader van de omgevingsvergunning buitenplanse afwijking voor de verlenging van de Joan Muyskenweg is een watertoets uitgevoerd. Er is overleg geweest tussen het Ingenieursbureau Amsterdam, Fugro en Waternet. In de bijlage 'Ontwikkeling plangebied (de Nieuwe kern Noordwest) en verlenging Joan Muyskenweg'[4] is de watertoets opgenomen met de bijbehorende tekening met watercompensatie. In het vervolg van deze paragraaf wordt beschouwd of de buitenplanse afwijking gevolgen heeft voor de betrokken waterbelangen.

Watercompensatie

Volgens het beleid van het hoogheemraadschap gelden voor watercompensatie de volgende eisen:

- Te dempen watergangen moeten 1 op 1 worden gecompenseerd;
- Voor de compensatie van het nieuwe verharde oppervlak geldt de 10% regel (minimale inspanning). De watercompensatie dient voor het dempen en de realisatie van de toekomstige verharding te worden uitgevoerd door het graven van het extra oppervlaktewater. Naast de watercompensatie is voor het 'rainproof' inrichten extra inspanning nodig.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verdeling van de verharde oppervlakken in de huidige en toekomstige situatie.

Type oppervlakken	bestaande situatie (in m²)	nieuwe situatie (in m²)	Verschil (in m²)
Verhard oppervlak	15.642	32.761	17.119
Uitgeefbare kavels	-	25.690	25.690
Dempen oppervlaktewater	9.642	-	-9.642
Behouden oppervlaktewater	10.808	10.808	-
Nieuw te graven oppervlaktewater	-	11.258	11.258
Onverhard oppervlak	96.767	52.342	-44.425
Werkgrens plangebied/totaal	132.859	132.859	-

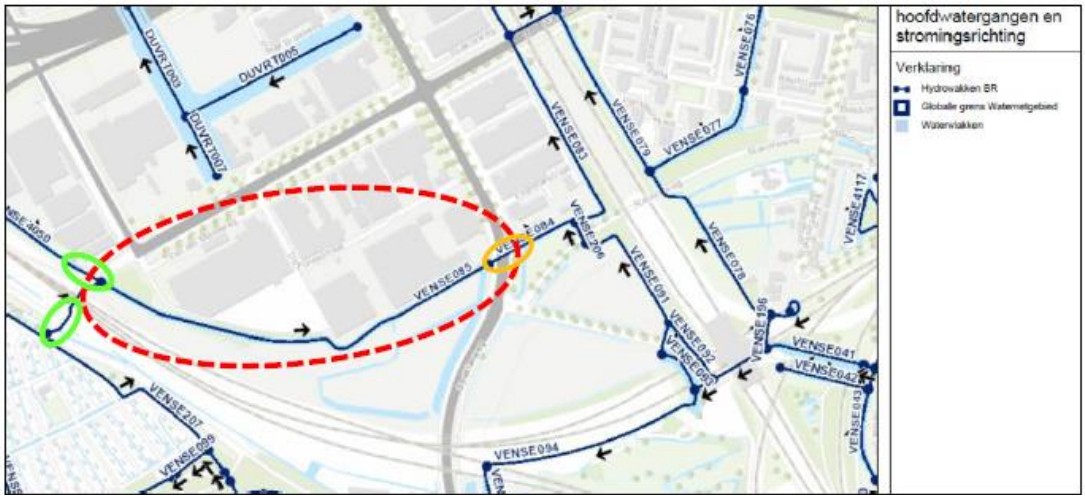
Opgemerkt wordt dat in de berekening van de watercompensatie rekening is gehouden met de ontwikkeling van het PostNL kavel, waarvoor door Movares reeds een vergunning is aangevraagd (compensatie van demping à 2.160 m² en toename. Ook is rekening gehouden met de toekomstige uitgifte van bedrijfskavels langs de verlengde Joan Muyskenweg, waarbij als uitgangspunt is genomen dan 90% van de kavels wordt verhard.

[4] Bijlage 4 – Geotechnisch en geohydrologisch advies betreffende ontwikkeling plangebied (De nieuwe kern Noordwest) en Verlenging Joan Muyskenweg, 28 oktober 2017, Fugro NL Land B.V.

Toelichting berekening watercompensatie:	
• demping	9.642 m²
• 10 % van toename verharding wegen	1.712 m²
• 10 % van verharding uitgeefbare kavels (90%)	2.312 m²
Totaal	13.666 m²
• Compensatie nieuw te graven water	-11.258 m²
Tekort	-2.408 m²

Hieruit wordt geconcludeerd dat er binnen het plangebied onvoldoende waterberging wordt gerealiseerd (circa 2.408 m² tekort). Dit tekort wordt gecompenseerd binnen hetzelfde peilgebied ten oosten van de Spaklerweg en Holterbergweg.

Toesting watergangen en duikerverbindingen
Binnen het plangebied is een primaire watergang aanwezig 'Vense085'. In onderstaand figuur zijn de primaire watergangen donkerblauw weergegeven en de secundaire watergangen lichtblauw. De stromingsrichting loopt van west naar oost. Deze hoofdwatergang is belangrijk voor de afvoer vanuit achterliggend gebied. De huidige (piek)afvoercapaciteit is circa 0,7 m³/seconde. Door de herinrichting van het plangebied kan de (piek)afvoercapactiteit van deze watergang toenemen.



Figuur 15 - Overzicht primaire watergangen met stromingsrichting en bestaande duikers

Op 29 september 2017 heeft een vooroverleg plaatsgevonden bij Waternet, waarbij de eisen en richtlijnen met betrekking tot het watersysteem zijn doorgenomen.

Primaire watergangen
De primaire watergangen zullen door Waternet varend worden onderhouden. Er zijn daarom geen beschermingszones nodig langs de watergangen. De minimale afmetingen waaraan de primaire watergang moeten voldoen bedragen:
- Waterdiepte: 1,25 meter;
- Breedte op de waterlijn: 8,0 meter
- Talud: 1:1,5

Op één locatie langs de primaire watergang (rode stippellijn) wordt aan één zijde niet voldaan aan het talud. Vanwege de beschikbare ruimte is een talud van 1:1 voorzien. Waternet gaat hiermee akkoord mits:

- De afvoercapaciteit niet afneemt
- De taludstabiliteit wordt gegarandeerd.

Door het talud steiler te maken (1:1) bij een gelijkblijvende breedte op de waterlijn neemt de afvoercapaciteit niet af. De stabiliteit van het talud wordt gegarandeerd door de volgende oplossingsrichtingen: aanpassing van de geometrie, toepassen van damwanden als grondkering, het vastleggen van het talud (vernageling), grond 'wapenen' door middel van geotextiel of een combinatie van deze maatregelen.

Voor het in- en uitlaten van varend equipment worden opstelplaatsen aangebracht. Voor het varend beheer en onderhouden worden locaties gerealiseerd waar maaisel en bagger op de kant kan worden gezet, zodat het afgevoerd kan worden.

Secundaire watergang

Het beheer en onderhoud van de secundaire watergangen binnen het plangebied wordt nu door gemeente Amsterdam verzorgt in opdracht van Ouderkerk aan de Amstel. Voor de eisen met betrekking tot de afmetingen van de secundaire watergangen gelden de eisen uit de legger/keur van Waternet:

- Waterdiepte 0,8 meter;
- Breedte op de waterlijn minimaal 4,0 meter;
- Talud: 1:1,5;
- Beschermingszone (bij steile oever boven de waterlijn) 0,4 meter vanuit de insteek
- Beschermingszone (bij een flauwe oever boven de waterlijn) 1,0 meter vanuit de waterlijn;

De nieuwe secundaire waterpartij langs het spoor wordt vergelijkbaar vormgegeven zoals nu het geval is, met het afvoerende waterprofiel 'secundaire waterloop' aan de spoorzijde en een bergingsdeel aan de Post-NL zijde.

Duikers

De bestaande duikers tussen watergangen 'Vense085' en 'Vense084' onder de Holterbergerweg/Spaklerweg (oostzijde) voldoet. Ook van de duikers in de primaire watergang bovenstrooms is de afvoercapaciteit voldoende. In het plan worden vier nieuwe duikers aangelegd. Voor het garanderen van de afvoercapaciteit wordt aangesloten bij de eisen van het hoogheemraadschap voor duikerverbindingen in een primaire en secundarie watergang.

Waterkeringen

De aanleg van van de verlengde Joan Muyskenweg is niet van invloed op een primaire of regionale waterkering. In de buurt van het tracé ligt de waterkering Duivendrechtsevaart. De dichtsbijzijnde werkzaamheden betreffen het aansluiten van de verlengde Joan Muyskenweg op de kruising met de Van der Madeweg. De werkzaamheden vinden plaats op een afstand van circa 120 meter buiten de beschermingszone van de waterkering.

Figuur 16 - Digitale legger en luchtfoto projectlocatie (Fugro, 2017)

Riolering
Afstromend hemelwater afkomsting van de Joan Muyskenweg dient over het maaiveld via een bermpassage op het oppervlaktewater te worden afgevoerd. Slechts aan één zijde van de weg is oppervlaktewater aanwezig. De weg wordt 'op één oor' gelegd om via het maaiveld afstromende hemelwater naar de watergang af te voeren.

Rainproof inrichten
Bij het rainproof inrichten wordt gekeken welke inrichtingsmaatregelen kunnen worden getroffen om de projectlocatie robuuster te maken voor meer extreme neerslag. Voor de verwerking van over het maaiveld afstromende neerslag van de Joan Muyskenweg wordt de weg op één oor gelegd. Afstromende neerslag van het verharde wegoppervlak stroomt via tussenliggende bermen en het talud af naar het oppervlaktewater. In de tussenliggende bermen kan een deel van het afstromende hemelwater infiltreren in de bodem, waar het voor aanvulling van het grondwater zorgt. In de topzandlaag wordt het water vervolgens vertraagd afgevoerd richting het oppervlaktewater.

4.8 Ecologie

In opdracht van Ingenieursbureau Amsterdam heeft Ecoresult B.V. een natuurtoets uitgevoerd[5]. Hieruit komen de volgende bevindingen en conclusies:

[5] Bijlage 5 – Natuurtoets in het kader van de Wet Natuurbescherming en Verordening Ruimte, Plangebied: Joan Muyskenweg/DNK Noordwest, Ouder-Amstel, Ecoresult B.V. 8 juni 2017

Beschermde gebieden – Natura 2000
Op basis van de afstand tot het plangebied en de aard van de werkzaamheden valt op voorhand uit te sluiten dat de activiteiten de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden zullen aantasten. Aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk. Het aanvragen van een ontheffing of vergunning is niet nodig.

Beschermde gebieden – Natuurnetwerk Nederland
Op basis van de afstand tot het plangebied en de aard van de werkzaamheden valt op voorhand uit te sluiten dat de activiteiten negatieve effecten hebben op het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en belangrijke weidevogelgebieden. Aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk. Het aanvragen van een vergunning is niet nodig.

Beschermde gebieden – Gemeentelijke groenstructuur
Het tracé van de spoorweg ten zuiden van het plangebied behoort tot een ecologische structuur van Amsterdam. Op dit moment heeft dit een lage ecologische waarde (gemaaid gras). Ten oosten van het plangebied (Holterbergweg) is een faunapassage gepland. De geplande ontwikkelingen voorzien niet in ontwikkelingen en activiteiten op dit talud. Er ligt hier wel een kans voor het verbeteren van deze groenstructuur.

Beschermde soorten
In het plangebied bestaat geen potentie voor jaarrond beschermde rust- en verblijfplaatsen. Het plangebied is wel geschikt voor voortplantingsplaatsen van algemene vogelsoorten waarvan de nesten niet jaarrond beschermd zijn. In gebruik zijnde nesten mogen in principe niet worden verstoord. Door buiten het broedseizoen (grofweg 15 maart – 15 juli) te werken worden schadelijke effecten op nesten van algemene vogels voorkomen.

Uit aanvullend onderzoek[6] is vastgesteld dat in het oostelijk deel van het plangebied de rugstreeppad aanwezig is. Als gevolg van de realisatie van het postsorteercentrum (bestemmingplan DNK Noordwest) was de verwachting dat het voortplantingswater van de rugstreeppad werd aangetast. Daarom is een ontheffingsaanvraag met een projectplan ingediend. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) heeft een positieve afwijzing[7] op deze aanvraag gegeven. Een ontheffing is niet meer nodig, mits de voorgestelde maatregelen worden uitgevoerd die de functionaliteit van de voortplantingsplaats van de rugstreeppad waarborgen. Deze maatregelen betreffen:

- De werkzaamheden vinden buiten de kwetsbare voortplantingsperiode van de rugstreeppad plaats;
- Het plangebied wordt afgeschermd voor de rugstreeppad, eventueel aanwezige exemplaren van de soort worden weggevangen en verplaatst naar geschikt leefgebied buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden;
- Voorafgaand aan het ongeschikt maken van de huidige voortplantingsplaats van de rugstreeppad wordt alternatief voortplantingswater gerealiseerd welke direct functioneel is voor de soort;

[6] Bijlage 6 – Aanvullend ecologisch onderzoek de Nieuwe Kern Noordwest, Movares, 11 oktober 2016.
[7] Bijlage 7 – Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, beslissing op aanvraag, 17 januari 2017.

- De werkzaamheden worden begeleid door een deskundige op het gebied van de rugstreeppad.

Ook voor de werkzaamheden van de verlenging van de Joan Muyskenweg worden gewerkt conform bovenstaande maatregelen en worden kansen benut om het het leefgebied voor de rugstreeppad te versterken.

Het plangebied is potentieel geschikt voor verblijfplaatsen en functioneel leefgebied van (kleine)marterachtigen. Uit aanvullend onderzoek[8] is gebleken dat:

- In het plangebied geen voortplantingsplaatsen en vaste rust- en verblijfplaatsen van de wezel, hermelijn, bunzing en steenmarter zijn aangetroffen.
- In het plangebied functioneel leefgebied voor wezel, hermelijn, bunzing en steenmarter afwezig is. Schadelijke effecten treden niet op.
- Het plangebied is geschikt voor soorten waarvoor in de provincie Noord-Holland een vrijstellingsbesluit van kracht is. Voor deze soorten is er geen ontheffing vereist en aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk. Als gevolg van de planontwikkeling dient wel een melding te worden gedaan bij Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland-Noord via het “Meldingsformulier vrijgestelde soorten”.

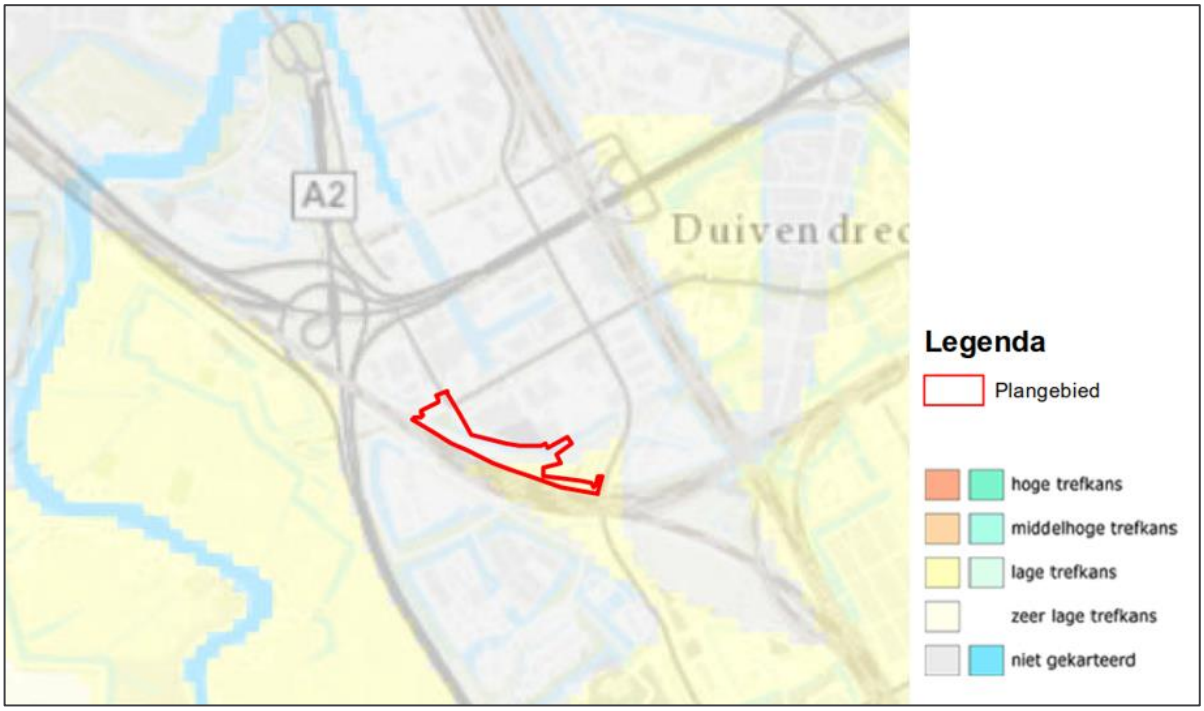
Betekenis voor het project
De Wet natuurbescherming wordt niet overtreden. Het aanvragen van een ontheffing of vergunning Wet natuurbescherming ten aanzien van gebieds- of soortenbescherming is niet nodig. De werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd, mits de zorgplicht in acht wordt genomen.

4.9 Archeologie

Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht. Het Verdrag van Valetta (Malta) vormt de basis van de Nederlandse omgang met Archeologie. Rijk en provincie stellen zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met archeologisch erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

[8] Bijlage 7 – Aanvullend onderzoek marterachtigen in het kader van Wet natuurbescherming, 2 juli 2017, Eco-Result

Voor dit project zijn de archeologische waardenkaart en de archeologische monumentenkaart bestudeerd.



Figuur 17 - Archeologische waardenkaart

Uit de studie blijkt het volgende :

- Er zijn geen archeologische monumenten gelegen ter plaatse van het plangebied. Dit volgt uit de Archeologische Monumentenkaart (AMK);
- Geraadpleegd is de IKAW: Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden. Uit deze kaart blijkt dat zuidelijk deel van het plangebied is aangegeven als gebied met lage trefkans. Het noordelijke deel van het plangebied is niet gekarteerd. In het centrum van Ouderkerk aan de Amstel is de archeologische waarde hoog en zijn archeologische vondsten gedaan (geen bewoningssporen). Dit ligt echter op grote afstand van het plangebied en kent hier geen relatie mee.
- Het projectgebied is gelegen tussen Oost en Zuidoost en de archeologische verwachtingen voor dit gebied zijn laag zijn vanwege grondverzet Ringbaan in het interbellum, Zuidtak in de jaren tachtig en Grondbank Nederland in de 21e eeuw;

Ook is een quickscan archeologie[9] uitgevoerd ten behoeve van de verlenging van de Joan Muyskenweg. Hieruit komt naar voren dat de gemeente de zonering van haar archeologische waarden heeft gebaseerd op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland. Uit deze kaart is op te maken dat binnen het gebied weinig tijdsperioden aanwezig zijn.

[9] Quickscan archeologie Joan Muyskenweg, Ouder-Amstel, 26-10-2017, Sweco Nederland B.V.

Daarnaast wordt verwezen naar een archeologisch bureauonderzoek uit 2011 die is uitgevoerd in het kader van de structuurvisie 'De Nieuwe Kern' die gedeeltelijk overlapt met het tracé van de verlengde Joan Muyskenweg. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat het gebied, vanwege onder andere de landschappelijke ligging, een lage archeologische trefkans heeft voor resten en/of sporen uit de perioden Laat-Paleolithicum – Nieuwe Tijd. Het bovenstaande onderzoek is uitgevoerd volgens de toen vigerende kwaliteitsnormen en kan nog steeds als rechtsgeldig worden beschouwd. Aanvullend archeologisch onderzoek voor het onderhavige plangebied is derhalve niet noodzakelijk.

Betekenis voor het project
De trefkans op archeologische waarden in het plangebied is laag. Aanvullend archeologisch onderzoek voor het plan is niet noodzakelijk. Het aspect 'archeologie' vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

4.10 Niet gesprongen explosieven

Niet gesprongen conventionele explosieven (NGCE) vormen een risico voor de uitvoering van werkzaamheden. Het is daarom van belang dat de kans op het aantreffen van explosieven in het projectgebied onderzocht wordt. Op basis hiervan kan de voortgang en veiligheid van de werkzaamheden worden gewaarborgd.
Er is in het verleden historisch vooronderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven in het plangebied. Het betreft een tweetal onderzoeken uitgevoerd door de firma's Saricon en T&A Survey in respectievelijk 2010[10] en 2012[11].

Betekenis voor het project
Uit de onderzoeken komt naar voren dat er geen indicaties zijn die duiden op de mogelijke aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Beide onderzoeken zijn uitgevoerd conform de destijds geldende norm voor explosievenonderzoeken de BRL-OCE, de voorloper van de huidige wetgeving WSCS-OCE.

[10] Saricon, Vooronderzoek conventionele explosieven Duivendrecht project SAAL, 15 september 2010.
[11] T&A Survey, Historisch vooronderzoek NGCE regio Randstad Noord-Oost, 25 mei 2012.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij nieuwe ontwikkelingen die via een omgevingsvergunning worden mogelijk gemaakt waarbij sprake is van een afwijking van het bestemmingsplan is het noodzakelijk de financiële uitvoerbaarheid van het project aan te tonen.

In artikel 6.12 Wro is bepaald dat de gemeenteraad verplicht is om, voor de gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen, een exploitatieplan vast te stellen. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn deze categorieën van bouwplannen opgenomen.

Er is in dit geval geen sprake van een nieuw bouwplan. Een exploitatieplan is dan ook niet nodig. Wel wordt er een anterieure overeenkomst gesloten om afspraken (o.a. kostenverhaal) vast te leggen.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Proces

Voor een omgevingsvergunning in de zin van artikel 2.12 lid sub a onder 3 van de Wabo is op grond van artikel 3.10 van de Wabo een uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure noodzakelijk. Deze procedure wordt dan ook doorlopen. Het voornemen om af te wijken van het bestemmingsplan wordt voor zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan een ieder een zienswijze indienen bij een college van burgermeesters en wethouders.

5.2.2 Overleg

Op de voorbereiding van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan, is artikel 6.18 Besluit omgevingsrecht van toepassing. Daarin is bepaald dat het bij bestemmingsplannen verplichte bestuurlijke vooroverleg ex. artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening ook wordt gevoerd bij deze besluiten. Dit houdt in dat het college van burgemeester en wethouders van Ouder-Amstel overleg pleegt met de besturen van het betrokken waterschap en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de belangenbehartiging welke in het plan in het geding zijn.

5.2.3 Verklaring van geen bedenkingen

Op grond van artikel 6.5 lid 1 Besluit omgevingsrecht wordt een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan niet eerder verleend dan nadat de gemeenteraad verklaart daartegen geen bedenkingen te hebben. De verklaring van geen bedenkingen (verder: vvgb) kan slechts worden geweigerd in het belang van een goede ruimtelijke ordening (lid 2) en de raad kan categorieën van gevallen aanwijzen waarin een verklaring niet is vereist (lid 3). Onderhavig project valt niet binnen de door de gemeenteraad aangewezen categorieën gevallen.

Bijlagen

1. Verkennend (water)bodem- en nader asbestonderzoek Joan Muyskenweg in Amsterdam. Antea Group, 26 oktober 2017.
2. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai verlengde Joan Muyskenweg. Sweco Nederland B.V., 24 november 2017.
3. Deelrapport Luchtkwaliteit verlenging Joan Muyskenweg. Sweco Nederland B.V., 6 december 2017.
4. Geotechnisch en geohydrologisch advies betreffende ontwikkeling plangebied (De Nieuwe Kern Noordwest) en Verlenging Joan Muyskenweg. Fugro NL Land B.V., 28 oktober 2017.
5. Natuurtoets in het kader van de Wet Natuurbescherming en Verordening Ruimte. Ecoresult B.V., 8 juni 2017.
6. Aanvullend ecologisch onderzoek de Nieuwe Kern Noordwest, Movares adviseurs & ingenieurs, 11 oktober 2016.
7. Brief beslissing op aanvraag, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, 17 januari 2017.
8. Aanvullend onderzoek marterachtigen in het kader van de Wet Natuurbescherming. Ecoresult B.V., 2 juli 2017.
9. Quickscan archeologie Joan Muyskenweg, Ouder-Amstel. Sweco Nederland B.V., 26 oktober 2017.
10. Vooronderzoek conventionele explosieven Duivendrecht project SAAL. Saricon safety en risk consultancy, 15 september 2010.
11. Historisch vooronderzoek NGCE regio Randstad Noord-Oost. T&A Survey, 25 mei 2012.