



DNK Noordwest

Bestemmingsplan

TOELICHTING

NL.IMRO.0437.DNKNoordwest-VA01

13 juli 2017
Versie 3.1

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2 Plankader en beleidskader	5
2.1 Plankader	5
2.2 Beleidskader	8
3 Omschrijving	16
3.1 Algemeen	16
3.2 Stedenbouwkundige inpassing	16
4 Functionele aspecten	19
4.1 Bedrijven	19
4.2 Verkeer	19
5 Milieuthema's	20
5.1 Geluid	20
5.2 Luchtkwaliteit	20
5.3 Externe veiligheid	22
5.4 Trillingen	24
5.5 Water	25
5.6 Bodem	28
5.7 Cultuurhistorie en archeologie	29
5.8 Ecologie	31
5.9 Duurzaamheid	34
5.10 Niet gesprongen explosieven	35
5.11 Kabels en Leidingen	36
6 Juridische planbeschrijving	37
6.1 Algemeen	37
6.2 Artikelgewijze toelichting	37
6.3 Artikelgewijze toelichting Bestemmingsregels	37
6.4 Toelichting Algemene regels	38
6.5 Toelichting Overgangs en slotregels	38
7 Uitvoerbaarheid	39
7.1 Economische uitvoerbaarheid	39
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
Colofon	41
Bijlagen	

1. Inleiding

In december 2013 is de Nota van Uitgangspunten 'De Nieuwe Kern' door de gemeenteraad van gemeente Ouder-Amstel vastgesteld. In deze Nota is het streefbeeld voor het gebied 'De Nieuwe Kern' beleidsmatig vastgelegd en is bepaald welke functies op welke locaties gerealiseerd kunnen worden.

Voordat tot ontwikkeling kan worden overgegaan, dient juridisch de regeling voor het gewenste ruimtegebruik vastgelegd te worden. De gemeente werkt aan de uitwerking van de Nota van Uitgangspunten in de vorm van een structuurvisie, die uiteindelijk vertaald zal worden in één of meer bestemmingsplannen.

Voor de locatie aan de noordzijde van het gebied 'De Nieuwe Kern' (DNK), hierna te noemen DNK Noordwest die op figuur 2-1 is aangegeven, heeft PostNL het initiatief genomen een distributiecentrum te ontwikkelen. Gemeente Ouder-Amstel staat positief tegenover dit initiatief: door het vaststellen van dit bestemmingsplan wordt het juridisch-planologisch toetsingskader bepaald om de realisatie van het distributiecentrum mogelijk te maken.

Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan DNK noordwest heeft in de periode van 29 december 2016 tot en met 8 februari 2017 ter inzage gelegen.

In deze periode heeft de provincie Noord Holland zienswijzen ingediend met de volgende aspecten:

1. De bouwhoogte en het bebouwingspercentage zijn niet op de verbeelding aangegeven. Dit betekent dat er een gebouw met onbegrensd volume mogelijk is. Dit is in strijd met de Provinciale ruimtelijke Verordening.
2. De tekst in de toelichting over Plabeka is niet meer up to date. Verzocht wordt deze te actualiseren.
3. Gebleken is dat er voor 2030 in de deelregio Amstel-Meerlanden kwantitatief voldoende uitbreidingsruimte voor bedrijventerreinen beschikbaar is, maar dat op termijn en voor specifieke vestigingsmilieus (m.n. stedelijke interactiemilieus) behoefte kan zijn aan uitbreidingsmogelijkheden. Verzocht wordt de toelichting op dit punt te aan te vullen.

Hieromtrent wordt het volgende opgemerkt:

Ad 1.:Naar aanleiding van deze zienswijze is een controle uitgevoerd naar de maatvoering op de verbeelding. Bij raadpleging van ruimtelijke plannen.nl is gebleken dat de maatvoering is opgenomen;

Ad 2.:Deze opmerking is terecht. De tekst is aangepast in paragraaf 2.2.

Ad 3.:Aan dit verzoek is voldaan, waarbij wordt opgemerkt dat het hier niet gaat om de uitbreiding van een bedrijventerrein. De betreffende gronden maken sinds jaar en dag onderdeel uit van het bedrijventerrein Amstel Businesspark.

Verder zijn geen zienswijzen ontvangen.

Na de ter inzage legging is door de gemeente Amsterdam een concretiseringslag uitgevoerd voor de doorgetrokken Joan Muyskenweg welke in de toekomst mogelijk gerealiseerd zal worden. Uit de concretiseringslag volgt dat een bredere ruimtereservering van toepassing is aan de noordzijde van plangebied DNK Noordwest. Als gevolg hiervan is de bedrijfskavel naar

het zuiden verplaatst, ca. 15 meter dichterbij de spoorbaan. De scope van het ontwerpbestemmingsplan is niet gewijzigd.

De doorgetrokken Joan Muyskenweg maakt expliciet geen onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan. De relatie met voorliggend plan is dat het verwachte ruimtebeslag voor de weg beschikbaar blijft aan de noordzijde van de bedrijfskavel en dat het eerste gedeelte van de weg (aan de oostzijde naar de Holterbergweg) toekomstvast aangelegd kan worden.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het plankader en het beleidskader beschreven. Hierna volgt in hoofdstuk 2 een omschrijving van de beoogde ontwikkeling en de stedenbouwkundige inpassing. Hoofdstuk 4 beschrijft de functionele aspecten, de milieuaspecten worden in hoofdstuk 5 beschreven. Een korte juridische planbeschrijving met verwijzing naar de regels is opgenomen in hoofdstuk 6. Tot slot worden in hoofdstuk 7 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid besproken.

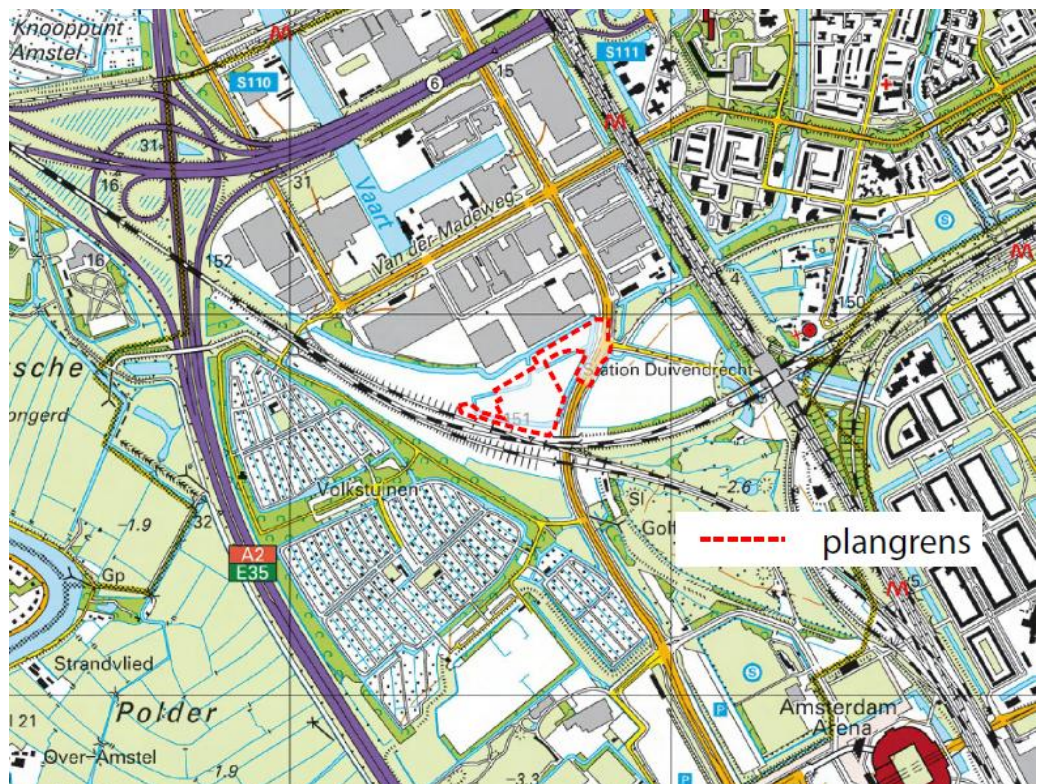
2 Plankader en beleidskader

2.1 Plankader

Beschrijving plangebied

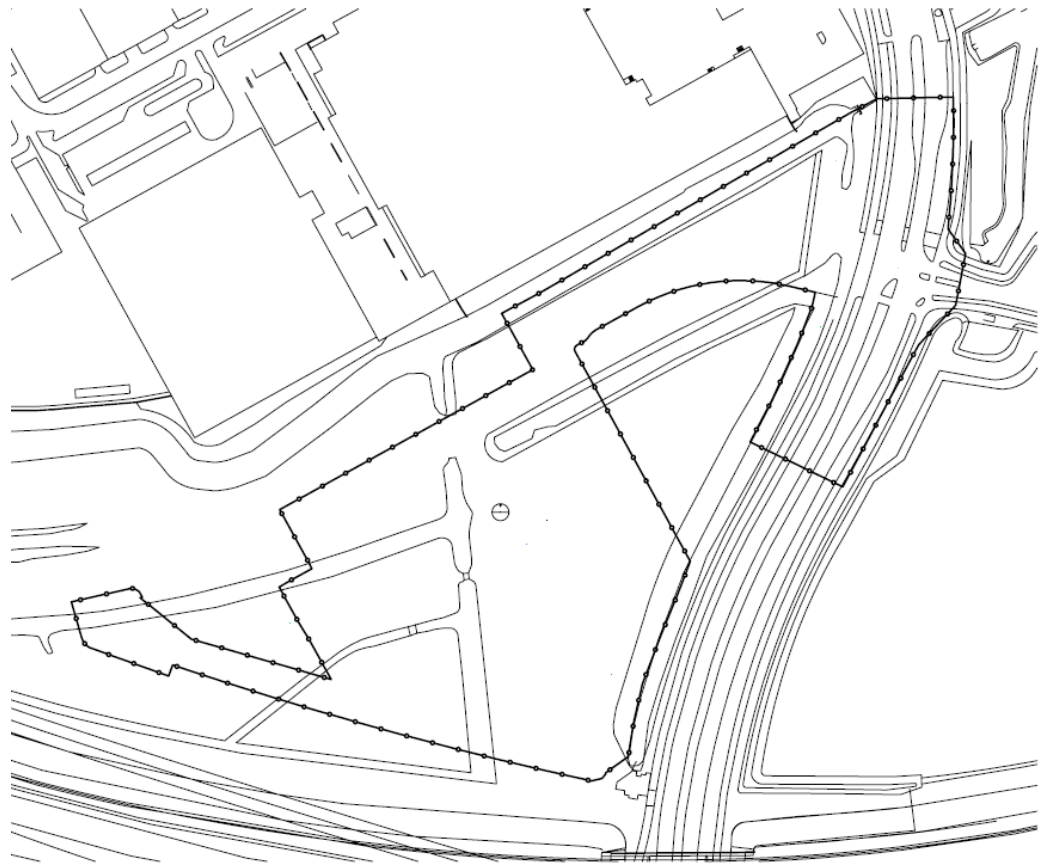
Het plangebied 'DNK Noordwest' heeft een oppervlakte van circa 40.000 m² en bevindt zich aan de noordkant van het gebied De Nieuwe Kern. Het is gelegen ten noorden van de spoorlijn naar Amsterdam Schiphol en wordt verder begrensd door de Holterbergweg (S111) aan de oostzijde en de zuidelijke contour van Bedrijventerrein Amstel Business Park Zuid aan de noordkant.

De locatie is een enigszins driehoekig gebied en wordt gekenmerkt door een goede ontsluiting op het lokale, regionale en landelijke wegennetwerk. De directe nabijheid van een aansluiting op de ring A10 en de goede bereikbaarheid van Duivendrecht, Amsterdam Zuidoost en de binnenstad van Amsterdam zijn bijzondere kwaliteiten van het plangebied. Daarnaast is de bereikbaarheid van de locatie met het openbaar vervoer zeer goed door de ligging in de nabijheid van station Duivendrecht.



Figuur 2-1: Ligging van het plangebied

Het gebied is braakliggend en inmiddels begroeid. In de afgelopen jaren heeft het gebied dienst gedaan als grondopslag ten behoeve van de infrastructurele werkzaamheden van OV Saal. Deze functie is inmiddels vervallen.



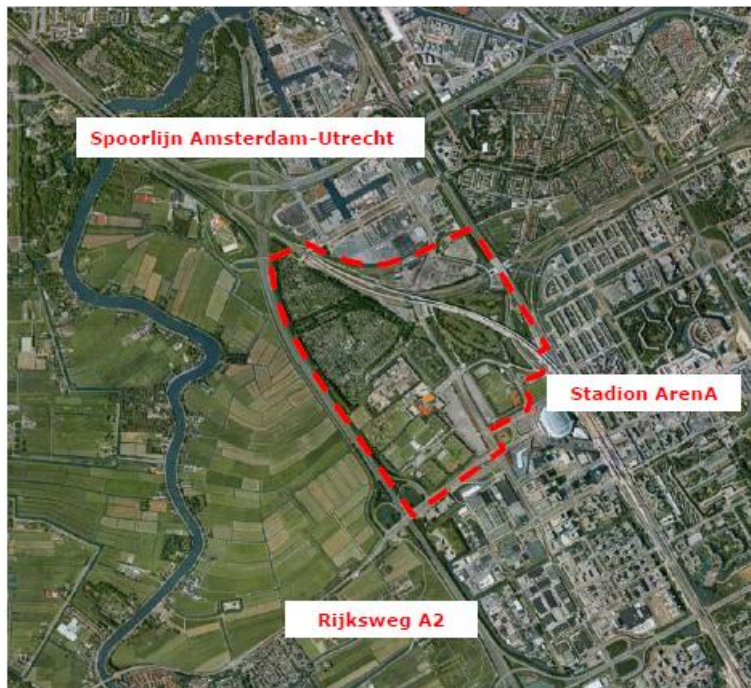
Figuur 2-2: Contour Bestemmingsplan DNK Noordwest

Voorgaand planologisch kader

Voor het gebied De Nieuwe Kern is op 12 december 2013 een Nota van Uitgangspunten voor De Nieuwe Kern vastgesteld door de gemeenteraad. Deze Nota van Uitgangspunten is een concretisering van het gemeentelijk beleid zoals dit is vastgelegd in de 'Structuurvisie Ouder-Amstel 2007' en de 'Visie 2020'. Deze beide visie-documenten geven de hoofdlijnen aan waarlangs de ontwikkeling van het gebied plaats kan vinden.

De Nota van Uitgangspunten geeft het streefbeeld voor De Nieuwe Kern weer. Voordat tot ontwikkeling van het gehele gebied overgegaan kan worden, wenst de gemeente Ouder-Amstel een gebiedsgerichte structuurvisie vast te stellen, die het toetsingskader vormt voor een of meer bestemmingsplannen voor het gebied.

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' (ook voor locatie onderhavig bestemmingsplan) en 'Industriegebied Amstel 1977' (niet op de locatie van het onderhavig bestemmingsplan, wel voor de zuidzijde van het gebied De Nieuwe Kern), maar niet passen bij het streefbeeld, worden voorkomen.



Figuur 2-3: ligging en grenzen plangebied De Nieuwe Kern (uit Nota van Uitgangspunten De Nieuwe Kern 2013)

Ten noorden van het plangebied geldt het bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid (2013), aan de zuidkant ligt het bestemmingsplan, behorende bij tracébesluit OV Saal (2013).



Figuur 2-4: Omliggende bestemmingsplannen

Geschiedenis

De Amstel is een oude veenvier, die sinds de 16^e eeuw in gebruik is als handelsroute. Vanaf de 17^e eeuw is het natuurlijke netwerk van veenvierren uitgebreid met ringvaarten en trekvaarten. Voor het inpolderen van gebieden in de nabijheid (Watergraafsmeer en Groot Duivendrechtse Polder) werden er langs de Amstel en de ringvaart bemalingsmolens geplaatst. Langs het water verrezen de eerste uitspanningen en buitenplaatsen.

Om het achterliggende gebied tegen het water te beschermen werden er in en om het gebied dijken aangelegd. De Ouderkerkerdijk diende ter bescherming tegen het water van de Amstel,

en vormde tevens een belangrijke verbindingroute tussen Ouderkerk en Amsterdam. Deze dijk is nu nog aanwezig in het landschap.

De Groot Duivendrechtse Polder is vanaf de 17^e eeuw voornamelijk in gebruik geweest als industrie-, land- en tuinbouwgebied. Vanaf circa 1850 is het gebied aangesloten op het spoorwegnetwerk. Later vormden de aanleg van de rijksweg A2 een impuls voor de ontsluiting van het gebied, waardoor het een aantrekkelijke vestigingsplaats is gebleven.

Het gebied DNK Noordwest heeft eerder geen permanente stedelijke functie gekend.

2.2 Beleidskader

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk de ambities tot 2040, en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2028. De hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor de middellange termijn (2020/2028) zijn:

1. Het verbeteren van de concurrentiekracht;
2. Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid;
3. Het verbeteren van leefomgeving, milieu en water, waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Ad 1 - De verbetering van de concurrentiekracht wordt beoogd door versterking van de ruimtelijk-economische structuur en richt zich voor een groot deel op de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports en greenports. Gebieden moeten een aantrekkelijk vestigingslocatie zijn voor (buitenlandse) bedrijven. Voor deze gebieden worden gebiedsgerichte programma's opgezet.

De versterking wordt verder gezocht in verbetering van een hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en ruimte voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via ondergrondse buisleidingen.

Ad 2 - Voor de doelstelling 'bereikbaarheid' wordt ingezet op de realisatie van een robuust hoofdnetwerk van wegen, spoor en vaarwegen, met inbegrip van een betere benutting van de bestaande infrastructuur. Het kabinet richt zich op de aanleg en onderhoud van snelwegen en rijks N-wegen, in combinatie met het uitbreiden van het aantal rijstroken op drukke trajecten. Ook wordt dit doel gediend door nieuwe technologieën te onderzoeken.

Ad 3 - De waarborging van een leefbare en veilige omgeving omvat beleid om het milieu te verbeteren. Door het stellen van regels wordt bescherming geboden tegen onder andere luchtverontreiniging, geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. De bescherming van het land tegen overstromingen en het behoud van cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten vormen onderdeel van het rijksbeleid. Met het instellen van een natuurnetwerk wordt ruimte geboden voor flora- en faunasoorten.

Barro en Bro

In het ruimtelijke domein ligt de verantwoordelijkheid voor beleid en uitvoering steeds meer bij provincies en gemeenten.

De juridische verankering van het SVIR is geregeld in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro)..

Het Barro is (deels) op 30 december 2011 in werking getreden en per 1 oktober 2012 uitgebreid. Het Barro geeft nadere regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen en benoemt de ruimtelijke projecten van rijksbelang: mainport Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee c.a., defensie, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden, ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in voorliggend bestemmingsplan.

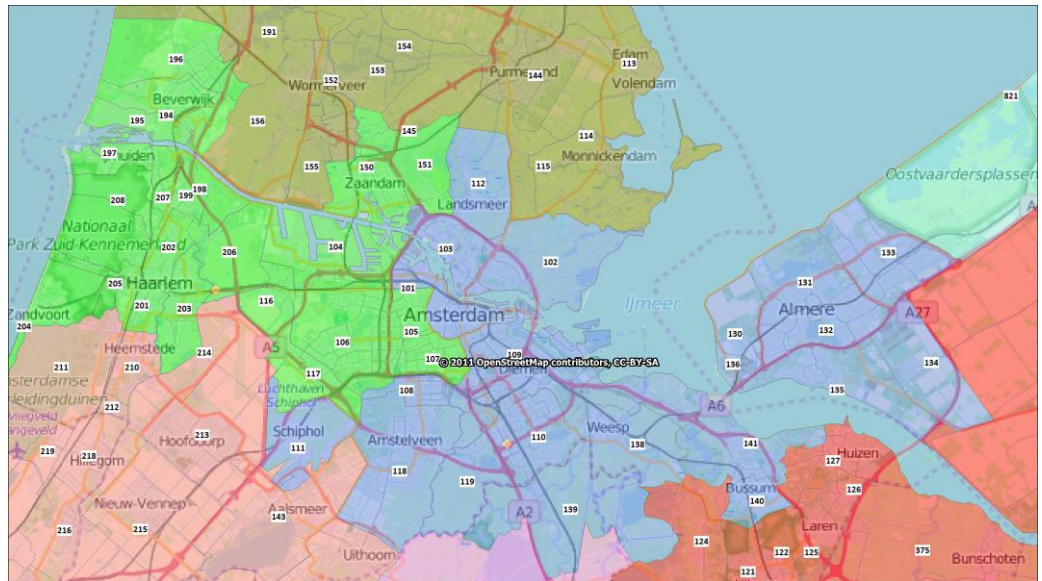
Ladder duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening is vastgelegd aan welke nadere regels bestemmingsplannen moeten voldoen. Voor dit bestemmingsplan is, naast de algemene bepalingen waar rekening mee wordt gehouden, van belang dat de *Ladder voor de duurzame verstedelijking* voor dit plan wordt toegepast. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming nagestreefd als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt (artikel 3.1.6), welke de systematiek uit 2012 vervangt en vereenvoudigd.

Met het bestemmingsplan DNK Noordwest wordt nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt van meer dan 500 m². De ladder benoemd hiervoor een vereisten, waarmee beargumenteerd wordt dat er wordt voorzien in een (regionale) behoefte en dat dit (deels) gelegen is binnen het bestaand stedelijk gebied.

PostNL ambieert een landelijk distributienetwerk, waarbij de consument zo effectief mogelijk bediend wordt. Hierbij gelden uitgangspunten van bereikbaarheid, rijroutes en ligging als belangrijke randvoorwaarden om de totale hoeveelheid transportkilometers tot een minimum te beperken. Het netwerk van PostNL Pakketten bestaat uit 19 depots. Regio Amsterdam is een zeer forse woonkern met bijbehorend zeer fors pakketvolume. In het netwerk is voorzien dat alle pakketten voor regio Amsterdam worden bezorgd met distributiebussen die geladen worden op twee depots: depot Halfweg aan de westkant van Amsterdam, en het nieuw te realiseren depot aan de oostkant.

De delen van Amsterdam die vanuit het nieuw te realiseren depot beleverd moeten gaan worden, worden op dit moment grotendeels beleverd vanuit depot Sassenheim en deels vanuit depot Utrecht en Amersfoort. Gevolg hiervan is dat de distributiebussen die deze delen van Amsterdam beleveren zeer lange aan- en afrijroutes hebben, met forse milieubelasting en kosten tot gevolg. Tevens loopt het netwerk tegen de grenzen van haar capaciteit. Hierdoor is een extra depot noodzakelijk, die vanuit milieu- en logistiek perspectief zo dicht mogelijk tegen de oostkant van Amsterdam moet liggen. Als gevolg van het extra depot ontstaat geen leegstand. DNK Noordwest is een zeer goede locatie en zorgt voor een minimum aan rijkilometers van de distributieroutes.



Figuur 2-5: Verzorgingsgebied van depot Amsterdam (blauw). De locatie DNK Noordwest resulteert in een minimum van aan- en afrijkilometers van de bestelbussen.

Het gebied ligt in het stedelijk gebied van Ouder-Amstel, en maakt onderdeel uit van op bedrijventerrein Amstel Business Park Zuid. Aan de zuidkant ligt Amsterdam Zuid Oost. Het gebied waar nu nog ruimte is voor ontwikkeling (zoals de kavel van het sorteercentrum) valt nu al binnen *bestaand stedelijk gebied*, maar zal in de verdere ontwikkeling van De Nieuwe Kern getransformeerd en verdicht worden.

Hiermee wordt voldaan aan de laddertoets voor duurzame verstedelijking.

Luchthavenindelingsbesluit

De locatie is gelegen binnen de beperkingenzone rondom Schiphol, zoals vastgelegd in het Luchthavenindelingsbesluit. Deze ligging betekent dat de maximale bouwhoogte van 150 meter van toepassing is. Ook betekent dit dat er op de locatie een functiebeperking geldt: woningbouw is hier niet toegestaan.

Het gebied 'De Nieuwe Kern' is opgenomen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Daarmee is het een zoekgebied voor woningbouw. Gelet op de functiebeperking kan op de locatie geen woningbouw gepland worden.



Figuur 2-6: Functiebeperking Schiphol (geel): geen woningbouw toegestaan in DNK Noordwest

Structuurvisie ZuidasDok

In de Structuurvisie ZuidasDok is de doelstelling 'het ontwikkelen van een hoogwaardig knooppunt waarin alle verkeer- en vervoermodaliteiten optimaal samenkomen als drager van verdere stedelijke/economische ontwikkelingen in het gebied'. Als een van de maatregelen op de termijn tot het jaar 2020 is de aanleg van een bovengrondse OV (HSL) terminal, met een reservering voor een 5^e en 6^e spoor.

Nationaal milieubeleidsplan 4.

Het Nationaal milieubeleidsplan 4 stuurt op een duurzaam functionerende samenleving binnen een termijn van 30 jaar (2004 - 2034). Om deze transitie te bereiken zijn ingrijpende maatschappelijke (inter-)nationale veranderingen en maatregelen nodig. Deze maatregelen zijn omschreven in het NMP en hebben betrekking op bescherming tegen en beheersing van milieuemissies en de gevolgen van technologische innovaties.

Provinciaal beleid en regionaal beleid

Provinciale structuurvisie 2040

In 2010 heeft de provincie het ruimtelijk beleidskader en de hoofdlijnen van het ruimtelijke beleid van de provincie vastgelegd in de provinciale structuurvisie. In 2015 is de structuurvisie geactualiseerd. De visie voor 2040 wordt gekenmerkt door 'Kwaliteit door Veelzijdigheid'. De provincie streeft naar het behoud van een mooie, veelzijdige en internationaal concurrerende provincie door in te zetten op klimaatbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik.

Bij de Structuurvisie hoort een Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), die regels stelt waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

De locatie heeft op provinciaal niveau de aanduiding Bestaand Bebouwd Gebied (BBG): voor dit gebied zet de provincie in op benutting van de binnenstedelijke ruimte, vooral rond knooppunten van Openbaar Vervoer. Door binnen het BBG in te zetten op ontwikkelingen en hoogstedelijke milieu, wordt de uitleg van nieuwe bedrijventerreinen beperkt en kan het landelijk gebied meer open blijven.

Uitvoeringsstrategie Plabeka

Het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka) richt zich op een gezond evenwicht tussen vraag en aanbod van werklocaties. In Plabeka vindt de regionale afstemming

plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt: “Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven”.

Het regionale werklocatiebeleid van de Metropoolregio Amsterdam is op 23 juni 2011 vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 ‘Snoeien om te kunnen bloeien’. In deze en de voorgaande uitvoeringsstrategie lag het accent op het formuleren van een gezamenlijk kwantitatief kader (plafond), het terugdringen van de bijzonder hoge leegstand en schrappen van plannen voor kantoren en bedrijventerreinen. De regionale samenwerking is hierin succesvol geweest.

Inmiddels is gebleken dat de markten voor kantoren en bedrijventerreinen zowel kwalitatief als kwantitatief structureel van karakter veranderd zijn en de MRA wordt in positieve zin geconfronteerd met een grote ruimtedruk in de kern en grotere onderlinge verschillen in banengroei. Tezamen met de opgaven op het vlak van werken en wonen in de MRA Agenda is dat aanleiding geweest te komen tot een nieuwe uitvoeringsstrategie met 2030 als tijdshorizon.

De nieuwe uitvoeringsstrategie Plabeka 2017 is opgesteld: Ruimte voor werken in de MRA van morgen : 2017-2030 Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0, 14 april 2017. In de uitvoeringsstrategie 3.0 wordt onder meer genoemd dat er in en rond Amsterdam behoefte blijft aan stadsverzorgende bedrijvigheid in of in de directe nabijheid. Dit geldt zeker ook voor Amstelland – Meerlanden waar specifiek in de nabijheid van de Ringweg A9 en A10 er kansen liggen voor (kleinschalige) logistieke hubs, en is er, met name in Diemen en Ouder-Amstel, groeiperspectief voor stadsverzorgende bedrijven. Daarnaast staat de regio voor de opgave om in de toekomst te voorzien in de vraag naar meer gemengde stedelijke milieus, aanvullend op het aanbod aan monofunctionele werklocaties.

Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) van de Stadsregio Amsterdam 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.

Metropoolregio Amsterdam

Het gebied ‘De Nieuwe Kern’ is opgenomen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Daarmee is het een zoekgebied voor woningbouw. Gelet op de functiebeperking door Schiphol (luchthavenindelingsbesluit) kan op de locatie DNK Noordwest geen woningbouw gepland worden.

Koers 2025, Ruimte voor de stad

Koers 2025 operationaliseert de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor Amsterdam tot 2025. Op 14 september 2016 is Koers 2025 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam waarbij een 13-tal moties is aangenomen. Er wordt momenteel gewerkt aan de vervolgstap: het voorbereiden van de strategiebesluiten zoals aangekondigd in Koers 2025 en opstellen van de studies waarin ook de moties van de raad worden opgenomen.

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, waar onder andere de ontwikkeling van De Nieuwe Kern / Ajax deel van uitmaakt met ca. 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 met aandacht voor de samenhang tussen wonen en (bestaande en toekomstige) bedrijvigheid. In deze bouwsteen is ook de conditie van de Joan Muyskenweg – Holterbergweg tot stadsstraat benoemd. De verlengde Joan Muyskenweg is verbonden aan zowel de aanpassing van knooppunt Amstel als de algehele gebiedsuitwerking Amstel-Arena van bouwsteen 9.

Gemeentelijk beleid

Structuurvisie gemeente Ouder-Amstel 2007

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.



Figuur 2-7: Ontwikkeling Zuidoost-as (scenario 1 uit structuurvisie 2007)

Daarbij kan door de nieuwe ontwikkeling van het Duivendrechtse Veld (inmiddels De Nieuwe Kern genoemd) een overgangszone geschapen worden tussen Duivendrecht met een meer stedelijk karakter en Ouderkerk aan de Amstel met een meer landelijk karakter.

Hiermee is de *Structuurvisie* 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.

Economische visie Ouder-Amstel 2020 (december 2006)

De gemeenteraad heeft op 14 mei 2009 de Visie 2020 vastgesteld. De gemeente Ouder-Amstel wil economische groei binnen de gemeente faciliteren. Hierbij hebben de reeds in Ouder-Amstel gevestigde bedrijven een streepje voor. De gemeente wil deze bedrijven en hun werkgelegenheid(-sgroei) graag in de gemeente houden. Daarnaast wil de gemeente ruimte bieden aan kleinschalige (ambachtelijke) bedrijven die elders in de Amsterdamse regio geen plek kunnen vinden. Voor alle bedrijven geldt dat zij moeten passen bij de schaal en maat van de gemeente.

Voor publiekaantrekkende functies geldt dat deze alleen op de huidige bedrijventerreinen worden toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- geen toename van de parkeerdruk in het openbaar gebied;
- garantie van de bereikbaarheid van het terrein;
- geen solitaire vestigingen;
- grootschalige publiekaantrekkende functies horen niet thuis op een bedrijventerrein.

Deze visie zet in op een nieuwe woon-werk kern met enkele duizenden woningen en een volwaardig basispakket voorzieningen in het Duivendrechtse Veld: De Nieuwe Kern. De Nieuwe Kern krijgt een eigen identiteit en karakter en een schaal tot middelstedelijk groen en duurzaam van opzet.

Beleidsambitie Economie Ouder-Amstel 2013

De economische ambitie van Ouder-Amstel kan strategisch als volgt worden samengevat: Ouder-Amstel zet in op versterking van de economische positie en het optimaal benutten van de economische potentie van de gemeente op het gebied van toerisme (in kernen en in het buitengebied), de versterking van bestaande bedrijventerreinen en winkelkernen en door actief aan te haken op regionale economische initiatieven in de MRA en invulling te geven aan de specifieke positie die Ouder-Amstel daarin kan innemen. De grootste kansen voor Ouder-Amstel -in termen van economie en onderscheidend vermogen- schuilen in de sectoren toerisme & recreatie, verbreding in de landbouw en het bieden van concurrerende vestigingslocaties op het Amstel Business Park.

Nota van Uitgangspunten De Nieuwe Kern

Onderhavig bestemmingsplan is het eerste bestemmingsplan dat voor een concrete ontwikkeling in het gebied wordt vastgesteld. De Nota van Uitgangspunten is hierbij het gemeentelijke beleidskader.

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.

Specifiek voor de het gebied van dit bestemmingsplan is in de Nota van Uitgangspunten verwoord dat bedrijven met een milieucategorie tot maximaal 3.2 , zoals opgenomen in de uitgave Bedrijven en Milieuzonering van de VNG, in dit gedeelte van De Nieuwe Kern gesitueerd kunnen worden.

Structuurvisie De Nieuwe Kern (in voorbereiding)

De planvorming voor De Nieuwe Kern is in voorbereiding: de structuurvisie van De Nieuwe Kern wordt onder aansturing van de Gemeente Ouder-Amstel opgesteld.

3 Omschrijving

3.1 Algemeen

De ligging van het plangebied ten opzichte van de verkeerskundige structuur is zeer gunstig voor de beoogde ontwikkeling. Het verzorgingsgebied voor de beoogde ontwikkeling is snel en efficiënt bereikbaar, terwijl de bereikbaarheid van de locatie optimaal is.

Westelijk kavel DNK Noordwest

PostNL is voornemens om een sorteercentrum te vestigen op de kavel aan de westzijde van het plangebied. De pakketten worden hier gebracht om in het centrum gesorteerd te worden naar de adressen in de Amsterdamse regio. Hierna worden de pakketten met busjes naar de plaats van bestemming gebracht. Het sorteercentrum bestaat uit een loods waar de sorteerproces plaatsvindt, ondersteunende kantoorruimte en een buitengebied met laad- en losfuncties voor de voertuigen.

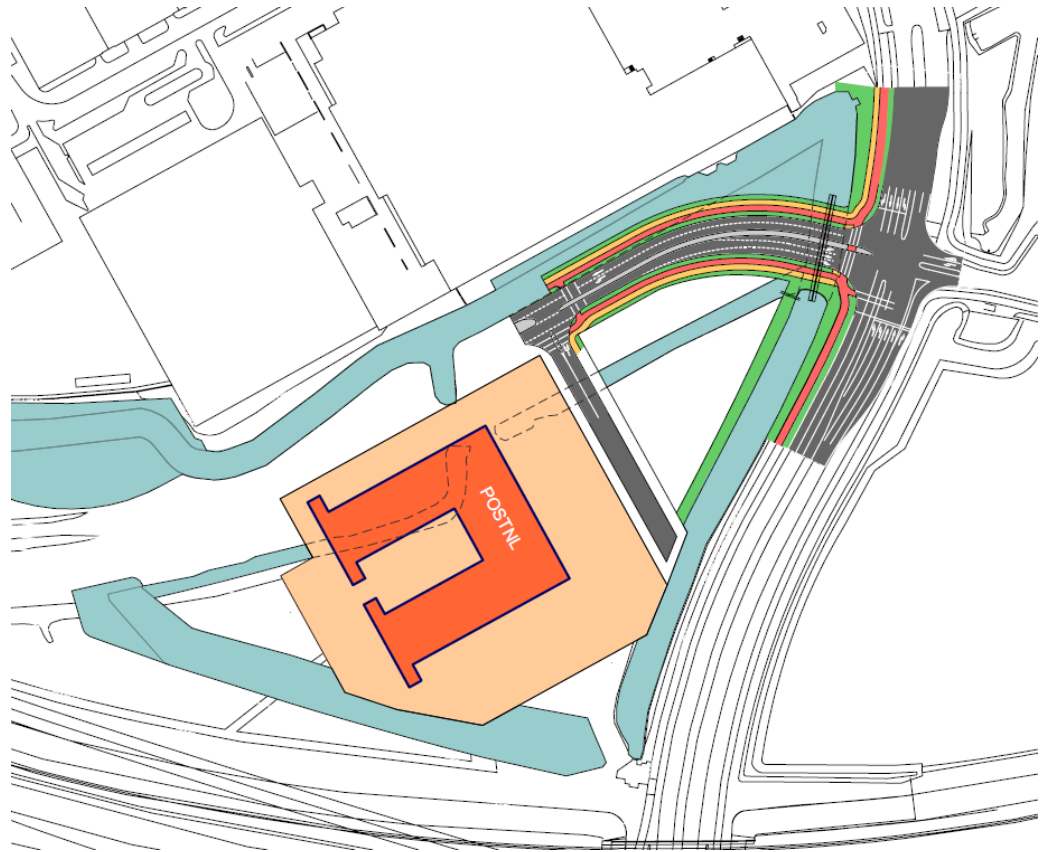
PostNL heeft een zeer bewuste keuze gemaakt voor de locatie van waaruit de regio Amsterdam grotendeels bediend zal worden. Bij de uitrol van het nieuwe netwerk zoekt PostNL naar vestigingslocaties die resulteren in de kortste routes naar alle afleveradressen, in combinatie met een goede ligging ten opzichte van de uitvalswegen. Hiermee wordt niet alleen een efficiënte bedrijfsvoering mogelijk gemaakt, ook de duurzaamheidsdoelstellingen van het bedrijf worden gediend. Deze locatie ligt op de optimale plek binnen het zoekgebied, beschouwd vanuit het totaal aantal transportkilometers. Om de pakketten af te leveren is dit de locatie die resulteert in de minimale hoeveelheid transportkilometers, en daardoor tot de minimale milieubelasting.

3.2 Stedenbouwkundige inpassing

Met het opstellen van een structuurschets, te vertalen naar een structuurvisie worden de contouren voor de ontwikkeling van De Nieuwe Kern verkend. Hierbij gaat de aandacht vooral uit naar de ontwikkelingsmogelijkheden in de oksel van de sporen Schiphol – Duivendrecht en Duivendrecht- Utrecht. In dit deel zijn de meeste mogelijkheden voor toevoeging van programma, waaronder ook woningbouw. Het deel ten noorden van de spoorlijn Amsterdam Schiphol- Duivendrecht, waar ook het deel DNK Noordwest van onderhavig bestemmingsplan deel van uitmaakt is niet geschikt voor woningbouw en zal qua programmatische karakteristiek aansluiten op het noordelijk gelegen Amstel Business Park. Omdat er voor de Nieuwe Kern nog geen vastgesteld plan ligt is er geen ruimtelijke structuur meegegeven. Wel wordt gesteld dat deze ontwikkeling in de noordwesthoek geen belemmering levert voor de verdere ontwikkeling van De Nieuwe Kern.

De verkavelingsrichting van DNK Noordwest sluit aan op die van Amstel Business Park Zuid, waar het aan grenst.

De benodigde watercompensatie krijgt deels een plek aan de Holterbergweg (noord en zuidzijde van het bestemmingsplan) waar het waterrijke beeld aan de weg versterkt wordt. Hierachter ligt de zichtlocatie van de te ontwikkelen oostelijke kavel van DNK Noordwest. Dit kavel is niet in dit plan opgenomen, omdat de ambities en wensen voor dit kavel nog niet voldoende uitgekristalliseerd zijn voor de vertaling in een bestemmingsregeling.

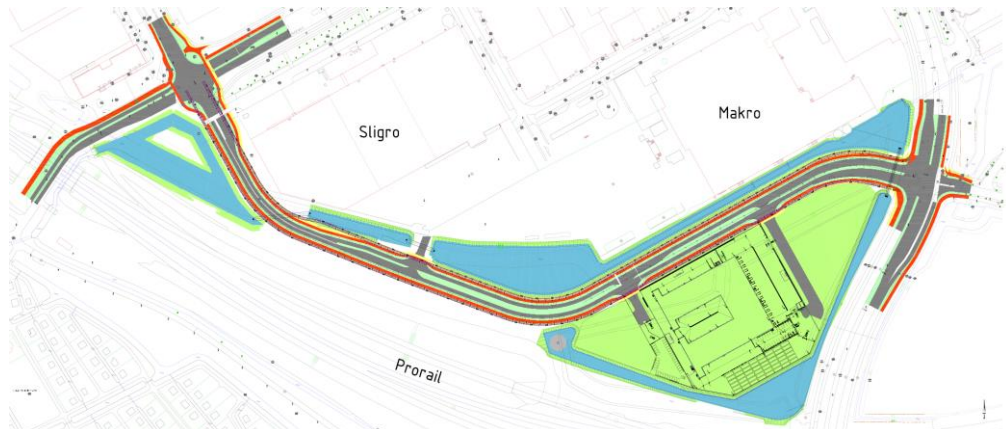


Figuur 3-1: Kaart DNK Noordwest: ontwikkeling kavel PostNL met bebouwing

Toekomstvaste ontwikkeling

Er is rekening gehouden met een mogelijke toekomstige ontsluitingsweg van het gebied tussen Amstel Business Park Zuid (ABP Zuid) en DNK Noordwest, direct ten noorden van de bouwkael. Reeds in het document Koers 2025 is de verbinding tussen de Joan Muyskenweg en de Holterbergweg voorzien. Recent is deze ambitie verder uitgewerkt door de gemeente Amsterdam, plannen voor de doorgetrokken Joan Muyskenweg zijn volop in ontwikkeling. Op verzoek van gemeente Amsterdam is hierop geanticipeerd in voorliggend bestemmingsplan. De inrichting van het plangebied van DNK Noordwest houdt rekening met deze doortrekking van de Joan Muyskenweg door voldoende ruimte vrij te houden van bebouwing.

Besluitvorming over de daadwerkelijke doortrekking van de Joan Muyskenweg wordt verwacht eind 2017 – eerste helft 2018.



Figuur 3-2: Ontwikkeling geschetst met de verlengde Joan Muyskenweg (uitsnede van bijlage 4-4: Verkenning ingenieursbureau Amsterdam, versie mei 2017). De kavel voor PostNL ligt ten zuiden van de weg, in het groen gekleurde deel

4 Functionele aspecten

4.1 Bedrijven

De bestemming bedrijven is van toepassing op de westelijk kavel van DNK Noordwest, waar Post NL zich zal vestigen met het sorteercentrum. De bestemming sluit aan op omgeving (o.a. ABP Zuid). De toegestane bouwhoogte is 12 m.

4.2 Verkeer

De bedrijvigheid brengt een vergroting van de verkeersstroom met zich mee. Een deel van de werknemers zal met het openbaar vervoer of per fiets komen, een belangrijk deel met de auto. Ook de aard van de bedrijfsmatige activiteiten brengt een groei van de verkeersstroom met zich. Uit de verkeersmodellen volgt een verwachte toename van het aantal voertuigbewegingen van ca 2150 voertuigen per etmaal (afgeleid van vergelijkbare ontwikkeling in Sassenheim, zie tabel in bijlage 4-1) voor de PostNL locatie.

In de studie naar de verkeerseffecten als gevolg van de PostNL ontwikkeling (zie bijlage 4-2) is opgenomen dat de verwachting van het effect van het extra verkeer op de Holterbergweg ongeveer 11% zal zijn voor de referentiesituatie in 2020 zijn ten opzichte van het reeds aanwezige autoverkeer. De situatie is voor de verschillende kruispunten in de omgeving van het plangebied beschouwd. Conclusie is dat het effect van de ontwikkeling op de afwikkeling van de kruispunten in de omgeving beperkt is.

Op 31 maart 2016 is een vergelijkbaar ontwerp besproken in de verkeerscommissie van de gemeente Ouder – Amstel. Het ontwerp is sindsdien gewijzigd als gevolg van de benodigde reservering voor de doorgetrokken Joan Muyskenweg.

Het gedeelte van de weg dat onderdeel uitmaakt van voorliggend bestemmingsplan en de ontsluiting van de bedrijfskavel (ingevuld door PostNL) verzorgt, zal toekomstvast worden aangelegd. Dat wil zeggen dat met de vormgeving van de weg en de inrichting van de kruising op de Holterbergweg rekening is gehouden met een toekomstige doortrekking.

Voor een beschrijving van de uitbreiding van kruispunt en de tekening van het kruispunt ontwerp wordt verwezen naar de bijlagen (bijlage 4-3 en 4-4).

Omdat de verwachte toekomstige doortrekking van de weg géén onderdeel uitmaakt van dit besluit, wordt hier uitsluitend rekening gehouden met de verkeerseffecten vanwege de ontwikkeling van de bedrijfskavel. De effecten van de doortrekking van de weg worden in de planologische besluitvorming over deze doortrekking door de gemeente Amsterdam betrokken.

Uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein gerealiseerd wordt. Binnen de openbare ruimte is het aanleggen van parkeervoorzieningen niet toegestaan, bij de kavels waar de bedrijfsmatige functies gerealiseerd kunnen worden is het parkeren ten dienste van de functie in de bestemmingsregeling opgenomen.

5 Milieuthema's

5.1 Geluid

Voor de geluidseffecten van de ontwikkeling DNK Noordwest is een memo opgesteld, zie bijlage 5-1.

Nieuwe ontsluitingsweg

Het ontwerp van de Joan Muyskenweg gaat uit van twee rijbanen, met opstelvakken bij de kruisingen. Het gedeelte dat nu gerealiseerd zal worden binnen voorliggend bestemmingsplan en zo de ontsluiting van het bedrijfskavel verzorgt bestaat in wezen uit drie rijstroken: de noordelijke rijrichting kent in het ontwerp van de doorgetrokken weg een extra opstelvak dat de gehele lengte van dit wegdeel beslaat. Bij de zuidelijke rijrichting worden nabij de aansluiting op de Holterbergerweg opstelvakken gerealiseerd. De geluidzone van de nieuwe weg in dit binnenstedelijk gebied bedraagt 350 meter. Binnen deze geluidzone zijn geen geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen, scholen, ziekenhuizen) aanwezig. Er is daarom geen onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting vanwege de nieuwe ontwikkeling.

Ook bij de te reconstrueren weg (bij de aansluiting van het nieuwe wegdeel) zijn er geen geluidgevoelige woningen in de geluidzone gelegen. De geluidzone wordt bepaald vanaf de locaties waar de fysieke wijzigingen aan de weg plaatsvinden. Bij de Holterbergweg/Spaklerweg is deze zone 350 meter. Omdat binnen deze zone geen geluidgevoelige bestemmingen aanwezig zijn, is geen akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Geluid als gevolg van de verkeersname

De verkeersaantrekkende werking van de ontwikkelingen op de kavels is bepaald op basis van ervaringen met vergelijkbare ontwikkelingen. De totale toename van het aantal verkeersbewegingen vanwege de nieuwe bedrijvigheid van PostNL is circa 2.150 motorvoertuigen per etmaal. Bij een dergelijke toename van het verkeer is het akoestisch effect zeer beperkt en treedt er geen geluidshinder op vanwege deze ontwikkeling. Pas vanaf een toename van het aantal verkeersbewegingen met 40% zal de geluidsemissie met 2 dB stijgen op de Holterbergweg.

De verkeersstroom zal toenemen, maar geen relevante extra geluidsbelasting tot gevolg hebben. Er is geen nader onderzoek vereist naar de toename op de overige wegen (art 99.2 Wgh).

Geconcludeerd wordt dat er vanwege geluid geen belemmeringen zijn om de ontwikkeling mogelijk te maken.

5.2 Luchtkwaliteit

Voor een goede ruimtelijke ordening is het van belang voor iedere ontwikkeling te toetsen wat de effecten van het voorgenomen plan zijn voor de luchtkwaliteit.

Achtergrond en kader

Bij ruimtelijke plannen is een toets aan de 'Wet luchtkwaliteit' (Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) benodigd. Als kan worden aangetoond dat aan één of een combinatie van voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitvoeren van de plannen. Deze voorwaarden zijn:

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van grenswaarden;
- b. het project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van fijnstof en stikstofdioxide;
- d. het project is opgenomen binnen het NSL of een regionaal programma van maatregelen.

Het te realiseren project is niet opgenomen in het NSL. Daarom moet worden bekeken of een overschrijding van de grenswaarden als gevolg van het project mogelijk is. De belangrijkste maatgevende stoffen op het gebied van luchtkwaliteit zijn PM₁₀ en NO₂. Voor beide stoffen is de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie 40 µg/m³. Daarbij is er voor PM₁₀ ook een grenswaarde voor het daggemiddelde van toepassing. Dit daggemiddelde grenswaarde is voor PM₁₀ belangrijker dan de jaargemiddelde norm van 40 µg/m³, aangezien de daggemiddelde norm ongeveer overeenkomt met 32 µg/m³ jaargemiddeld.

Indien een overschrijding niet kan worden uitgesloten moet worden onderzocht of het project “niet in betekenende mate” (NIBM) bijdraagt aan deze overschrijding van de grenswaarden. Deze NIBM-bepaling kan ook worden uitgevoerd voorafgaand aan de toetsing aan grenswaarden. Een project dat niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt kan zonder verdere toetsing aan de grenswaarden mogelijk gemaakt worden. In betekenende mate houdt in: een toename aan de bijdrage luchtverontreiniging van meer dan 1,2 microgram stikstofdioxide (NO₂) of fijn stof (PM₁₀); dat komt overeen met 3% van de jaargemiddelde grenswaarden.

Huidige situatie

In de NSL-monitoringstool zijn de concentraties NO₂ en PM₁₀ berekend en te raadplegen voor de bestaande situatie in 2020. In de figuur en tabel in bijlage 5-2 zijn de concentraties op de rekenpunten weergegeven op het gedeelte aansluitende op de nieuwe PostNL-locatie tussen de Burgemeester Stramanweg en de Van der Madeweg. Hieruit blijkt dat de maximale totale concentraties voor NO₂ ongeveer 22 µg/m³ en voor PM₁₀ ongeveer 21 µg/m³ bedragen. De achtergrondconcentratie voor beide stoffen bedraagt ongeveer 18 µg/m³ voor NO₂ en 20 µg/m³ voor PM₁₀. Het verschil tussen achtergrondconcentratie en de totale concentratie valt grotendeels toe te schrijven aan het verkeer op de Holterbergweg.

Gevolgen project op luchtkwaliteit

Voor de hoeveelheid verkeer die het nieuw te vestigen PostNL sorteercentrum genereert kan worden verwezen naar een vergelijkbare nieuwe vestiging te Sassenheim (bijlage 4-1). Hierbij is uitgegaan van een totaal van ca. 2150 voertuigen die het sorteercentrum per etmaal aan doen. Voor dit project betekent dat zowel ten noorden als ten zuiden van het nieuwe distributiecentrum de intensiteit van het verkeer op de Holterbergweg met 2151 voertuigen verhoogd zou worden. In onderstaande tabel is de verdeling naar voertuigcategorieën weergegeven.

Licht Verkeer	Middelzwaar vrachtverkeer	Zwaar vrachtverkeer
1378	583	190

Tabel 5-1: verdeling voertuigcategorieën verkeerstoename ten gevolge van de PostNL ontwikkeling

Deze intensiteiten zijn toegevoegd aan de wegvakken van de Spaklerweg en de Holterbergweg tussen de Burgemeester Stramanweg en de Van der Madeweg zoals weergegeven in Bijlage 5-2. Vervolgens is door middel van de NSL-Rekentool de concentratie berekend in de rekenpunten langs deze wegvakken, eveneens weergegeven in bijlage 5-2. Deze concentratie als gevolg van het wegverkeer inclusief het extra verkeer door de nieuwe PostNL-locatie (en inclusief achtergrondconcentratie) is weergegeven in bijlage 5-2.

Uit deze resultaten blijkt dat in de nieuwe situatie met PostNL de hoogste concentratie NO₂ langs de beschouwde wegvakken 22,74 µg/m³ bedraagt. Het grootste verschil tussen de situatie met en zonder nieuwe PostNL-locatie bedraagt 1,19 µg/m³. Voor PM₁₀ geldt dat in de nieuwe situatie met PostNL de hoogste concentratie 21,27 µg/m³ bedraagt en het grootste verschil tussen de situatie met en zonder nieuwe PostNL-locatie bedraagt 0,16 µg/m³.

Deze hoogste maximale concentraties bevinden zich ruim onder de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ van respectievelijk 40 µg/m³ en 32 µg/m³. Er kan derhalve gesteld worden dat de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ niet worden overschreden door het extra verkeer als gevolg van het project. Het project voldoet hiermee aan de wettelijke eisen op het gebied van luchtkwaliteit op basis van grondslag a: er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van grenswaarden;

Geconcludeerd wordt dat de Wet luchtkwaliteit geen belemmering vormt om de ontwikkelingen mogelijk te maken.

5.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die zich kunnen voordoen bij handelingen met gevaarlijke stoffen. De normering voor gevaarlijke stoffen is tweeledig: er geldt een Plaatsgebonden Risico (PR), een vaste afstand tot de risicovolle activiteit, en een Groepsrisico (GR), waarbij de mate van maatschappelijke ontwrichting wordt getoetst. Voor het GR is het aantal personen in de omgeving van een risicovolle activiteit van belang.

De planontwikkeling heeft geen betrekking op handelingen met gevaarlijke stoffen, waarvoor een risicoafweging moet worden gemaakt. In de omgeving van het plangebied vinden wel handelingen met gevaarlijke stoffen plaats.

Plaatsgebonden risico

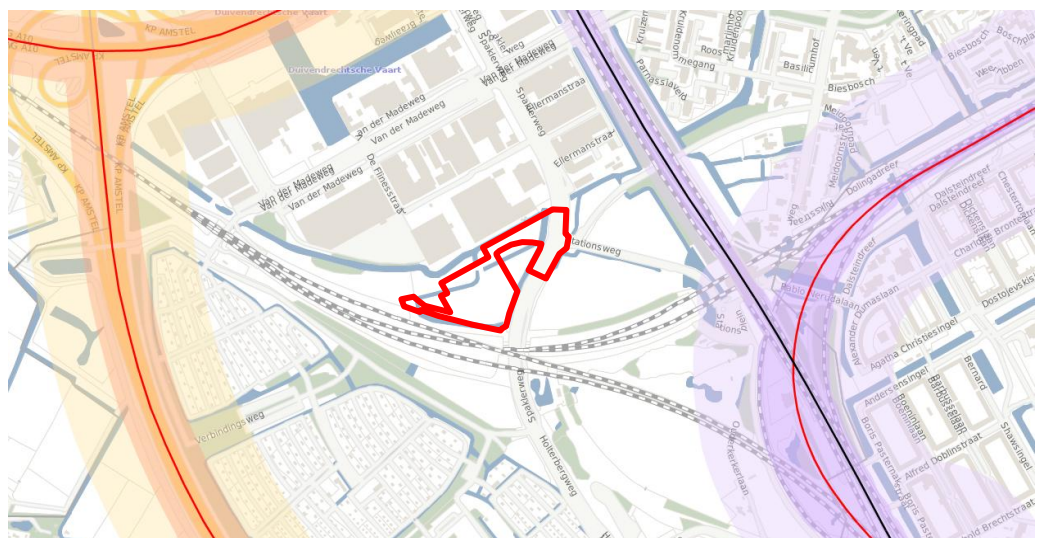
Het Plaatsgebonden Risico (PR) geeft inzicht in de theoretische jaarlijkse kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Dit risico wordt bepaald door te stellen dat een (fictieve) persoon zich 24 uur per dag gedurende een heel jaar, onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het plaatsgebonden risico is geheel afhankelijk van de hoeveelheid vervoer, de aard van gevaarlijke stoffen en de ongevalsfrequentie. De grenswaarde van het plaatsgebonden risico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is een kans van één op de miljoen per jaar (10⁻⁶ per jaar). Binnen de risicocontour van 10⁻⁶ per jaar zijn kwetsbare objecten niet toegestaan, beperkt kwetsbare objecten zijn alleen in uitzonderlijke gevallen toegestaan

Op het Amstel Business Park zijn LPG tankstations gevestigd en is er een opslaglocatie van gasflessen. De PR contouren van deze inrichtingen liggen op voldoende afstand van het plangebied en leveren geen beperkingen op.



Figuur 5-1: Risicocontour 10-6 Tankstation en LPG opslag

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.



Figuur 5-2: Risicocontour 10-6 weg en spoorweg

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 personen of meer in de omgeving van deze route in één keer (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute. Het groepsrisico wordt zowel bepaald door de mogelijke ongevallen en bijbehorende ongevals- en uitstromingsfrequentie als het aantal aanwezigen in de nabijheid van een eventueel ongeval. Bij het aangeven van representatieve aantallen personen wordt gewerkt vanuit zowel de kwetsbare als de minder kwetsbare bestemmingen.

Met het groepsrisico wordt aangegeven hoe hoog het totale aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers (N) groter wordt, moet de kans (f) op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn.

De locatie is gelegen buiten het invloedsgebied van de spoorwegen en de autowegen. Alleen het invloedsgebied ten aanzien van het groepsrisico van de Makro vestiging valt gedeeltelijk over het plangebied.

Doordat met de ontwikkeling van bedrijvigheid op de planlocatie personen binnen het invloedsgebied worden toegelaten, zal rekenkundig sprake zijn van een toename van het groepsrisico. Uit eerdere berekeningen van het groepsrisico van dit betreffende tankstation (zie bijlage 5-3), rapportage behorende bij bestemmingsplan ABP Zuid) en is gebleken dat het groepsrisico zeer laag is. Dit komt doordat het vullen van het LPG reservoir binnen de periode tussen 0.00 uur en 6.00 uur moet geschieden, een tijdsblok waarin de aanwezigheid van personen in de omliggende bedrijven zeer beperkt is. De toevoeging van personen door het nu voorliggende plan is zodanig beperkt, dat de toename van het GR ook zeer beperkt zal zijn en nog steeds ver onder de oriënterende waarde blijft. Dit geldt nog meer omdat de afstand relatief groot is en er reeds bestaande bebouwing tussen de risicobron en het plangebied aanwezig is. Bovendien is de aanwezigheid van personen in het tijdvak 0.00 uur tot 06.00 uur zeer beperkt, zodat er geen relevante toename van het groepsrisico optreedt.

Het is dan ook niet noodzakelijk hier een gedetailleerde berekening naar te doen.

Geconcludeerd wordt dat de externe veiligheidsfactoren geen belemmering vormen om de ontwikkelingen mogelijk te maken.

5.4 Trillingen

Ten behoeve van de beoogde wijziging in het bestemmingsplan is nader onderzoek verricht naar de kans op het optreden van trillingschade, trillingshinder en verstoring van trillingsgevoelige apparatuur. Als beoordelingskader is hiervoor gebruik gemaakt van de in Nederland doorgaans gebruikte SBR-richtlijn, deel A (schade aan gebouwen), B (hinder voor personen in gebouwen) en C (verstoring van gevoelige apparatuur).

Trillingschade

Voor de realisatie van het distributiecentrum van PostNL zal, en voor de ontwikkeling van de oostelijk gelegen kavel, gezien de opbouw van de bodem, worden geheid. Heiwerkzaamheden kunnen op korte afstand leiden tot schade aan omliggende bebouwing. Alleen de Makro ligt in de mogelijke invloedszone voor schade ten gevolge van de heiwerkzaamheden, maar op basis van de afstand en de eigenschappen van de gebouwconstructie wordt geen schade aan dit gebouw verwacht. Het beoogde bestemmingsplan leidt daarmee niet tot overschrijdingen van de SBR A-richtlijn.

Trillingshinder

De beoogde ontwikkeling DNK Noordwest vindt plaats in de nabijheid van het spoor. Daarom is aan de hand van de SBR B-richtlijn beoordeeld of er sprake kan zijn van trillingshinder in de beoogde nieuwbouw, waarbij wordt beoordeeld op de gebouwfunctie *kantoor*.

Het bestemmingsplanvlak voor bebouwing ligt op een afstand van ongeveer 35 meter tot het spoor, waarbij het spoor dat recent in het kader van OV SAAL is gerealiseerd het dichtste bij ligt. Op dit spoor hebben goederentreinen een snelheid van maximaal 90 km/h,

reizigerstreinen rijden maximaal 130 km/h. Op basis van de opbouw van de bodem op deze locatie is de verwachte trillingssterkte (V_{max}) van goederentreinen op een afstand van 35 meter hoger is dan 0.3. Wanneer er op deze afstand van het spoor gebouwd wordt, (wat het bestemmingsplan in principe toestaat) dient er extra aandacht uit te gaan naar de detaillering van het gebouw en de constructie in relatie tot trillingen.

Wanneer de bebouwing als gepland gerealiseerd wordt zal, gezien de (zeer) beperkte hoeveelheid goederentreinen op dit traject en de lage trillingssterkte van reizigerstreinen zal het tijdsgemiddelde van de trillingen (V_{per}) ruim lager zijn dan de grenswaarde uit de SBR B-richtlijn en hoeven geen aanvullende maatregelen getroffen te worden.

Verder zijn de trillingen van het wegverkeer op omliggende wegen naar verwachting ruim lager dan die van het treinverkeer.

Verstoring van gevoelige apparatuur

Uit een inventarisatie blijkt dat binnen een zone van 150 meter van het plangebied zich geen bedrijven of instellingen bevinden die gebruik maken van trillingsgevoelige apparatuur. Buiten deze zone zullen metrovoertuigen, treinen of lokaal wegverkeer voor hogere trillingen zorgen dan heiwerkzaamheden ten gevolge van de realisatie van het nieuwe PostNL-gebouw en de ontwikkeling van de oostelijke kavel. Verder ligt de nieuw te realiseren toegangsweg naar het plangebied niet langs gebouwen waarin gebruik wordt gemaakt van trillingsgevoelige apparatuur, zodat ook in de exploitatiefase geen verstoring van gevoelige apparatuur wordt verwacht.

Geconcludeerd wordt dat het aspect trilling geen belemmering vormt om de ontwikkelingen mogelijk te maken. Wel zal bij eventuele bebouwing tegen de kavelgrens aan (aan de zuidzijde) aandacht uit moeten gaan naar de constructie en detaillering van het gebouw.

5.5 Water

Proces

Bevoegd gezag voor de waterhuishouding in het gebied is het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. De uitvoering van de watertaken geschiedt door Waternet. Er is overleg geweest tussen Waternet en Movares (17 oktober 2014 en 22 december 2015) voor het ontwerpbestemmingsplan, en voor het bestemmingsplan d.d. 27 juni en 4 juli 2017. In bijlage 5-4 is de adviesnota water opgenomen, en de bijbehorende tekening met de watercompensatie. De invloed op het watersysteem is beperkt. Het aangepaste ontwerp heeft de instemming van Waternet, op voorwaarde dat de watercompensatie geregeld is.

Situatie

De primaire watergang ligt langs de noordelijke rand van het plangebied en watert in noordoostelijke richting af. Onder de Holterbergweg is een duiker aanwezig. De bedrijven ten noorden van de locatie lozen hemelwater op deze hoofdwatergang. Daarnaast is een aantal secundaire watergangen aanwezig.

Plan

Voor de aanleg van de ontsluitingsweg en de ontwikkeling van de kavel dienen delen van de huidige (secundaire) watergangen te worden gedempt. Op een aantal delen van de locatie wordt nieuw oppervlaktewater gegraven. De waterberging die ten behoeven van het project OV-SAAL is gegraven aan de zuidzijde kan grotendeels worden behouden, behalve dat deel dat

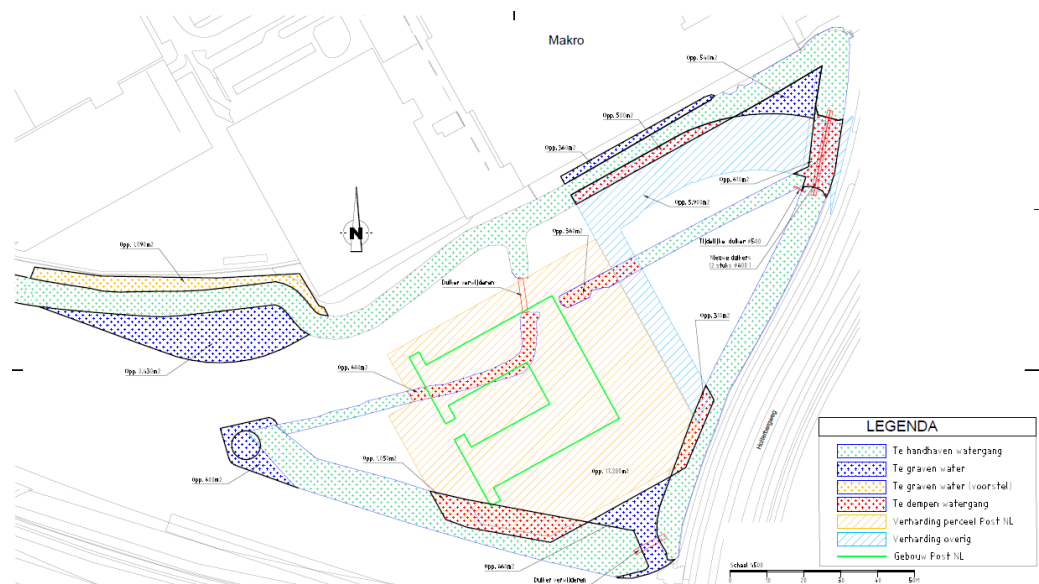
aan de PostNL kavel grenst, hier wordt een gedeelte van de noordelijke flauw aflopende oever gedempt.

Hierbij wordt de kavel uitgegeven aan PostNL voor de vestiging van een sorteercentrum. Ontsluiting geschiedt door een nieuwe weg en fietspad die ter plaatse van de Holterbergweg aansluiten op de Stationsweg. Voor de aanleg van de ontsluitingsweg en de kavel dienen delen van de huidige watergangen te worden gedempt. Op een aantal delen van de locatie wordt nieuw oppervlaktewater gegraven. Ook buiten de locatie wordt een gedeelte ontgraven ten behoeve van watercompensatie van het plan.

Beleid, wet- en regelgeving

De volgende beleidsregels (wijzigingen vastgesteld op 9 juli 2013) uit de Keur van 2011 zijn geldig:

- Beleidsregels Dempen van Wateren;
- Beleidsregels Wijzigen en Aanleg van Wateren;
- Beleidsregels Aanleg van verhard oppervlak.



Figuur 5-3: Wijzigingen waterhuishouding (uitsnede uit bijlage 5_4a)

Aanpassingen waterhuishouding

De wijzigingen in de waterhuishouding zijn weergegeven op de tekening "Wijzigingen waterhuishouding". Op deze tekening zijn de te verhardende terreindelen, de te dempen wateroppervlakken en het nieuwe water weergegeven. De nieuwe taluds krijgen een helling van 1 : 1,5. Er wordt circa 3.510 m² oppervlaktewater gedempt en circa 5.880 m² nieuw water gegraven.

De verharding op het perceel van PostNL bestaat uit klinkers. De totale toename van verhard oppervlak (gebouw PostNL, klinkerverharding, asphaltverharding ontsluitingsweg) bedraagt 17.200 + 5.900 = 23.100 m². Voor de benodigde compensatie bedraagt is uitgegaan van 10 %, 23.100 * 0,10 = 2.310 m². De waterbalans is positief: 5.880 – 3.510 – 2.310 = + 60 m².

De primaire watergang wordt in noordelijke richting verlegd en versmald tot 8,0 m. Dit is afgestemd tussen de gemeente Amsterdam en Waternet.

De secundaire watergang aan de zuidzijde heeft een ecologische functie, een deel wordt gedempt. Ter compensatie van deze demping wordt het nieuwe water aan het uiteinde ingericht als paddenpoel met een diepte van 0,6 m. Deze watergang heeft een breed ondiep gedeelte en krijgt in de nieuwe situatie een waterbergende functie.

De secundaire watergang langs de Holterbergweg wordt versmald tot circa 4,5 m, deze watergang heeft een diepte van 0,8 m. Volgens berekeningen van Waternet is dit doorstroomoppervlak ook voor de toekomstige situatie voldoende. Ter plaatse van de aansluiting van de ontsluitingsweg op de Holterbergweg wordt de secundaire watergang geheel gedempt. Om de verbinding in stand te houden worden hier twee duikers \varnothing 800 mm aangelegd. Als gevolg van de aanleg van de ontsluitingsweg wordt de greppel op de noordoostelijke kavel afgesloten van het watersysteem. Om de verbinding in stand te houden wordt een duiker \varnothing 500 mm toegepast.

Voor deze wijzigingen in de waterhuishouding is een watervergunning aangevraagd.

Watercompensatie buiten grenzen bestemmingsplan

De afspraken over de nieuwe vijvers aan de noordwestzijde worden vastgelegd in een (koop)overeenkomst tussen NS Vastgoed en de gemeente Amsterdam.

Overige waterspecten:

- **Beheer en onderhoud:** De huidige primaire watergang en de nieuwe vijvers worden varend onderhouden. De secundaire watergang aan de zuidzijde is in beheer en onderhoud van ProRail. Na uitvoering van de herinrichting wordt ProRail verantwoordelijk voor het onderhoud van het zuidelijke (diepe) deel en de nieuwe eigenaren verantwoordelijk voor het onderhoud van het noordelijke (ondiepe) deel. De secundaire watergang is in eigendom van NS Vastgoed en wordt verkocht aan de gemeente Ouder- Amstel. Over het beheer en onderhoud van deze watergang zijn afspraken gemaakt: de aanliggende eigenaren worden verantwoordelijk voor het onderhoud van deze watergang.
- **Hemelwater (waterkwaliteit):** Hemelwater van de verharding en bebouwing van de nieuwe kavels wordt geloosd op het oppervlaktewater. Er vinden naar verwachting geen activiteiten plaats die leiden tot een verslechtering van de kwaliteit van het oppervlaktewater.
- **Afvalwater:** Voor de afvoer van afvalwater dient een aansluiting op de bestaande vuilwaterriolering te worden gemaakt. Dit dient in later stadium te worden afgestemd met de gemeente Ouder – Amstel.
- **Grondwater:** Er vinden geen activiteiten plaats onder de grondwaterstand.
- **Waterkeringen:** Volgens de Legger Waterkeringen ligt de locatie niet nabij een primaire of regionale waterkering.
- **Binnen de openbare ruimte is voldoende oppervlakte beschikbaar voor het tijdelijk opstellen van materieel ten behoeve van het afvoeren van maaisel en bagger.**

Conclusies

Het plan leidt tot een toename van verhard oppervlak. Deze toename wordt gecompenseerd door het graven van nieuw oppervlaktewater. De dempingen worden volledig gecompenseerd door nieuw oppervlaktewater.

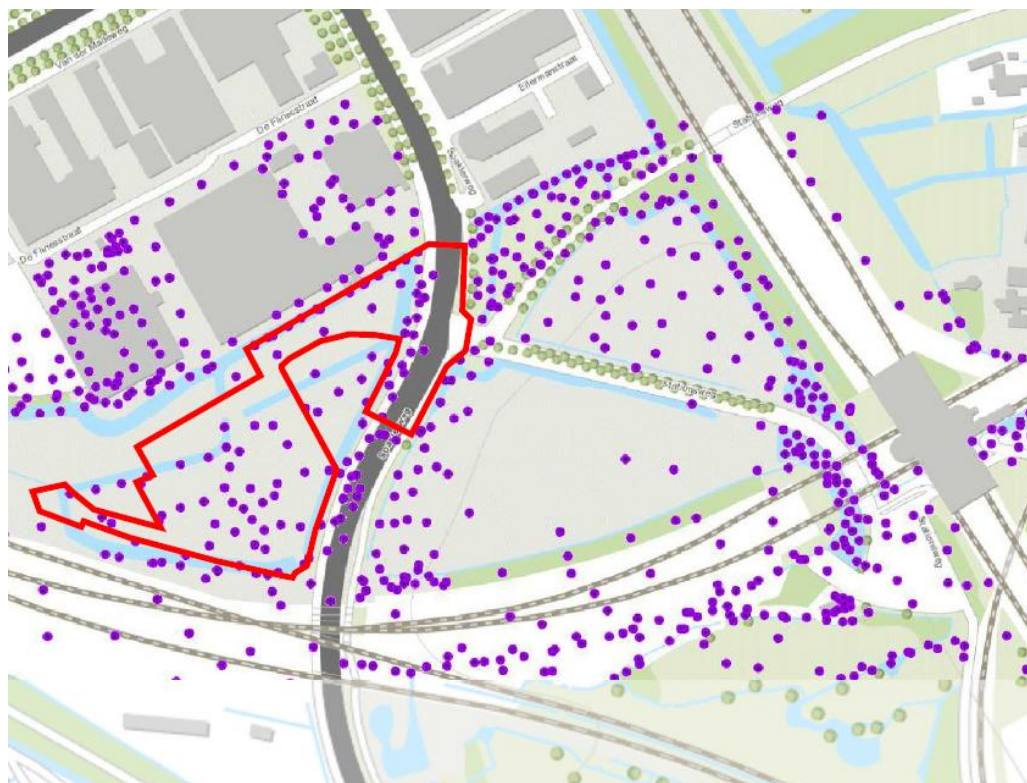
Geconcludeerd wordt dat er ten aanzien van het aspect water geen belemmeringen zijn voor het plan.

5.6 Bodem

De Wet bodembescherming (Wbb) geeft het beoordelingskader voor bodemverontreiniging, bodemsanering en het omgaan met schone en verontreinigde grond. De wet ziet ook toe op het voorkomen van bodemverontreiniging. De voor het bestemmingsplan uitgevoerde bodemonderzoeken hebben de Wbb als toetsingskader en geven daarmee voldoende inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit voor de beoogde planologische procedure.

Bureauverkenning

Voor de bureauverkenning m.b.t. het aspect bodem is gebruikt gemaakt van de gegevens van ProRail (Railmaps). Op onderstaande figuur zijn de grondboringen weergegeven. Hierbij is geen ernstige bodemverontreiniging aangetroffen. Een ernstig geval van bodemverontreiniging houdt in dat er een bodemvolume sterk verontreinigde grond op de locatie aanwezig is van tenminste 25 m³ grond en/of 100 m³ grondwater.

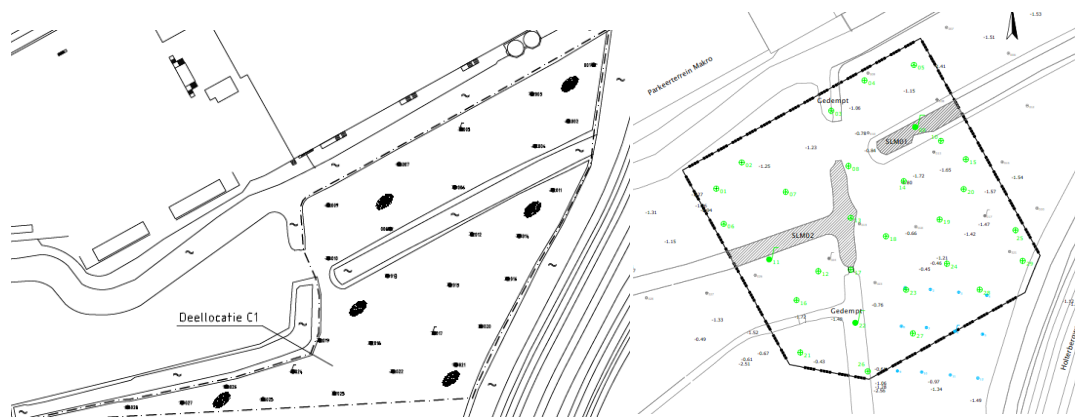


Figuur 5-4: Uitgevoerde grondboringen (www.railmaps.nl/SBNS)

Nulsituatie bodemonderzoek

In juni 2016 is een nulsituatie bodemonderzoek uitgevoerd waarin een groot deel van het plangebied is opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat de bodem van dat deel conform de Wet bodembescherming als licht verontreinigd is geclassificeerd.

In de onderstaande figuur is de onderzoekslocatie opgenomen. De rapportage van het nulsituatie bodemonderzoek is opgenomen in bijlage 5-5.



Figuur 5-5: Onderzoekslocatie nulsituatie bodemonderzoek Figuur 5-6: Onderzoekslocatie verkennend bodemonderzoek (verouderde aanduiding kavelgrens)

Verkennend bodemonderzoek

In het eerste kwartaal van 2016 is een verkennend bodemonderzoek (inclusief asbest) uitgevoerd op de locatie PostNL Duivendrecht. Uit het onderzoek blijkt dat de bodem conform de Wet bodembescherming geïnclassificeerd is als licht verontreinigd. Er is visueel noch analytisch asbest aangetroffen. De bovengrond van de locatie is licht verontreinigd door een diffuse belasting vanuit lucht, bovenliggende gronddepots en ophoging van de locatie met licht verontreinigde grond. De mate van verontreiniging is conform de verwachtingen in een stedelijke omgeving.

De onderzoekslocatie is in onderstaande figuur opgenomen. De rapportage van het verkennend bodemonderzoek is opgenomen in bijlage 5-6.

Conclusies

De uitgevoerde onderzoeken beslaan het gehele plangebied. De bevindingen van de onderzoeken zijn consistent. De bodem is conform de Wet bodembescherming geïnclassificeerd als licht verontreinigd, in overeenstemming met de verwachtingen en de ligging in stedelijk gebied. Bij de voorgenomen ontwikkeling zullen geen bodemsaneringen nodig zijn.

Geconcludeerd wordt dat er ten aanzien van het aspect bodem geen belemmeringen zijn voor het uitvoering van het plan.

5.7 Cultuurhistorie en archeologie

Archeologie

De intentie ten aanzien van de wijze van omgang met archeologisch erfgoed is vastgelegd in het Verdrag van Valletta; het in 1998 door Nederland geratificeerde Europese Verdrag ter Bescherming van het Archeologisch Erfgoed. Dit verdrag is ook bekend als het Verdrag van Malta.

Het Verdrag van Malta is in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988 (Mw). Hierin is vastgelegd dat elke gemeente zelf zorg draagt voor het beleid ten aanzien van archeologie. Dit houdt onder meer in dat de gemeente door middel van een archeologische waardenkaart aangeeft waar archeologische waarden en verwachtingen in de gemeente aanwezig zijn en hoe daarmee omgegaan moet worden. De Mw bevat daarnaast

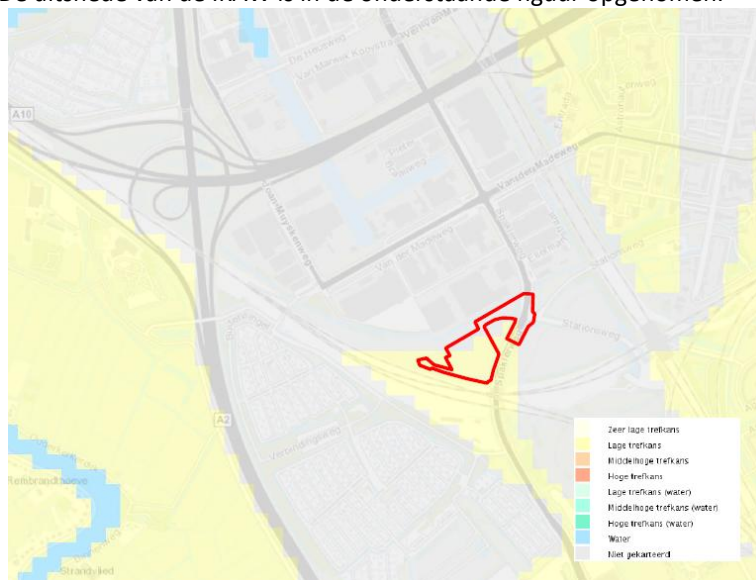
een regeling voor het opsporen en onderzoeken van archeologische monumenten (doen van opgravingen).

De archeologische waardenkaart en de archeologische monumentenkaart zijn bestudeerd. 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.

De uitsnede van de IKAW is in de onderstaande figuur opgenomen.



Figuur 5-7: IKAW

Cultuurhistorie

Op basis van bureaustudie en conclusies uit de structuurvisie van de gemeente Ouder-Amstel 2007 worden de volgende conclusies getrokken ten aanzien van cultuurhistorie:

- Er zijn geen gemeentelijke en/of provinciale monumenten gelegen in het plangebied;
- Uit de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland blijkt dat er ter plaatse van het plangebied geen waarden zijn weergegeven. (zie bijgevoegde figuren)



Figuur 5-8: Cultuurhistorische waarde plangebied (provincie Noord Holland)

Geconcludeerd wordt dat de aspecten archeologie en cultuurhistorie geen belemmering vormen om de ontwikkelingen mogelijk te maken.

5.8 Ecologie

Voor de ontwikkeling van het plangebied DNK Noordwest is in 2016 een ecologisch veldonderzoek uitgevoerd en is een ecologisch projectplan opgesteld. Zie bijlage 5-7 tot en met 5-8 voor de ecologische onderzoeken.

Beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden

Er vindt geen ruimtebeslag plaats op een Natura 2000-gebied. Gezien de afstand (6,5 km) worden er door de voorgenomen ingreep geen effecten op Natura 2000-gebieden verwacht. Er is geen vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet benodigd.

Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur)

Er vindt geen ruimtebeslag plaats op het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het plangebied ligt op zo'n 750 meter afstand van het NNN. Tijdelijke indirecte negatieve effecten tijdens de werkzaamheden (zoals geluid, trillingen) worden niet verwacht. De effecten die voortkomen uit de werkzaamheden zullen naar verwachting niet toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Dit door de tussen liggende bebouwing, spoorlijn en de A2.

Beschermde soorten

Er is gekeken naar de kans op aanwezigheid van beschermde soorten. Omdat de kans op aanwezigheid van beschermde planten en dieren kon niet worden uitgesloten, is in het tweede en derde kwartaal van 2016 nader onderzoek uitgevoerd op de locatie. Dit onderzoek richtte zich op de beschermde soorten waarvan niet uitgesloten kon worden dat ze aanwezig zijn in het plangebied, te weten:

- Planten: Rietorchis, wilde marjolein, steenanjer;
- Broedvogels algemeen;
- Grondgebonden zoogdieren;
- Vleermuizen(vliegroute);

- Amfibieën (rugstreepad) ;
- Reptielen (ringslang) ;
- Vissen: Bittervoorn, kleine modderkuiper.

In de periode mei tot en met augustus 2016 heeft het aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Meer over de werkwijze van dit onderzoek en de bevindingen is opgenomen in bijlage 5-8. Uit het onderzoek komt het volgende naar voren:

- Er zijn voor beschermde planten geen vervolgstappen benodigd.
- De aanwezigheid van reptielen wordt op basis van de onderzoeken uitgesloten. Er zijn voor reptielen geen vervolgstappen benodigd.
- Er zijn voor vleermuizen geen vervolgstappen benodigd. Wel bevelen wij aan om in de uitvoering rekening te houden met vleermuizen (zie onder maatregelen).
- Binnen de plangrenzen komt in het zuiden de streng beschermde rugstreepad voor. Het plangebied is van belang als voortplantingswater. Voor het vernietigen van voortplantingswater binnen het plangebied is een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet nodig.
- Er zijn voor beschermde vissen geen vervolgstappen benodigd.
- Er zijn algemeen beschermde zoogdieren (tabel 1 van de Flora- en faunawet) aangetroffen die mogelijk een verblijfplaats hebben in het plangebied. Dit zijn egel en vos. In het kader van de zorgplicht dienen voor deze soorten maatregelen genomen te worden om effecten op deze soorten zo veel mogelijk te voorkomen (zie onder maatregelen).
- Er is een bomeninventarisatie uitgevoerd, hieruit bleek dat er geen grote bomen aanwezig zijn in het gebied. Er zijn voornamelijk snelgroeiende wilgen aangetroffen in het gebied.

Op 1 januari 2017 trad de Wet natuurbescherming in werking die de Flora en Faunawet verving. Het bevoegd gezag is daarbij overgegaan van het ministerie van EZ (behandeld door RVO Rijksdienst voor ondernemend Nederland) naar de provincies. Op basis hiervan is (voor een groter plangebied) opnieuw een ecologische quickscan uitgevoerd in 2017. Naar aanleiding hiervan is aanvullend onderzoek gedaan naar marterachtigen (op locatie met cameravallen, door Ecoresult in opdracht van de gemeente Amsterdam). Er zijn geen marterachtigen aangetroffen in het onderzoeksgebied, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt. Geconcludeerd wordt dat geen vervolgstappen benodigd zijn voor marterachtigen. (zie ook bijlagen 5-10 a en b).

Amfibieën

Uit het onderzoek uitgevoerd in 2016 bleek dat het plangebied als voortplantingsplaats voor de rugstreepad fungeert. Door de voorgenomen werkzaamheden zal het voortplantingswater verdwijnen. Dit is in strijd met de Flora- en faunawet (vanaf 1 januari 2017: Wet natuurbescherming). Hiervoor is in 2016 een ontheffing aangevraagd in het kader van de Flora- en faunawet (vanaf 1 januari 2017: Wet natuurbescherming).

Bij een ontheffingsaanvraag dienen mitigerende maatregelen te worden getroffen om de gunstige staat van instandhouding te waarborgen.. De aanvraag ontheffing artikel 75 Flora- en Faunawet' is ingediend in oktober 2016. Maatregelen bestaan uit het werken buiten de gevoelige periode van de rugstreepad, het maken van alternatief voortplantingswater voorafgaand aan het ongeschikt maken van de huidige voortplantingsplaats en het afschermen van het plangebied voor de rugstreepad.

Op 17 januari 2017 is door RVO de beslissing op de aanvraag afgegeven (bijlage 5-9). De aanpak beschreven in het projectplan is akkoord bevonden door RVO, waarbij wordt

opgemerkt dat met de in werking treding van de Wet Natuurbescherming (1-1-2017) geen ontheffing meer nodig is mits de voorgestelde maatregelen worden uitgevoerd.

De verschuiving van de bedrijfskavel in zuidelijke richting ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan betekent een mogelijke verdere aantasting van het voortplantingswater van de rugstreeppad door de demping van een gedeelte van de flauwe oever van de spoorloot aan de zuidzijde van het plangebied. In het aanvullend onderzoek van 2016 werd vermoed dat zich hier rugstreeppadden ophielden, en dit als voortplantingswater gebruikten. In juni en juli 2017 (d.d. 22 en 28 juni en 5 juli) is uitgebreid aanvullend onderzoek uitgevoerd waarbij opnieuw de gehele locatie is onderzocht en het deel bij de sloot uitgebreid bestudeerd is. Hierbij zijn echter geen rugstreeppadden aangetroffen, ook niet in de poelen op het terrein waar deze eerder wel werden aangetroffen. De poelen op het terrein waren, waarschijnlijk door het droge voorjaar, opgedroogd. In de spoorloot is wel voortplanting vastgesteld van groene kikker (meerikker of bastaardikker). Deze soorten zijn door de provincie Noord-Holland algemeen vrijgesteld bij ruimtelijke ontwikkelingen. Geconcludeerd is dat de rugstreeppad zich in 2017 niet heeft voortgeplant in het plangebied en niet meer aanwezig is op de locatie. De bevindingen zijn besproken met de provincie Noord-Holland (RUD), die met de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming bevoegd gezag is geworden. Omdat de rugstreeppad niet meer is vastgesteld, is er voor de werkzaamheden aan de poelen en de spoorloot geen ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming nodig.

Maatregelen

Er is geen ontheffing meer nodig voor de rugstreeppad. Met de provincie Noord-Holland (RUD) is afgesteld dat nog wel rekening wordt gehouden met de soort. Er worden maatregelen genomen om te voorkomen dat de soort uit de omgeving zich tijdens de bouwwerkzaamheden op het terrein vestigt. Opgebracht zand is namelijk geschikt biotoop voor deze pionierssoort. De maatregelen bestaan uit het afschermen van het bouwterrein en controle door een ecooloog.

Gezien de aantrekkelijkheid van het gebied voor de rugstreeppad en de wens om in de toekomst weer een aantrekkelijk gebied voor deze (en andere) soorten te vormen wordt de realisatie van nieuw voortplantingswater mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Bijvoorbeeld door de aanleg van een betonnen poel ontstaat een zeer aantrekkelijke biotoop voor de rugstreeppad, welke minder snel zal verlanden. Daarbij wordt ook een gedeelte (het zuidelijke deel in de hoek tussen spoor en Holterbergweg) ingericht met een natuurvriendelijke oever.

Overige soortgroepen

Voor de overige soortgroepen geldt dat er voor de uitvoering van de werkzaamheden geen ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is benodigd. Wel dient rekening te worden gehouden met onderstaande maatregelen.

- Om effecten op broedende vogels te voorkomen dienen werkzaamheden waarbij bomen/struiken/(riet-)vegetatie wordt verwijderd, buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd. Voor het broedseizoen geldt geen vaste periode. Het verschilt per soort. Veel vogelsoorten broeden ongeveer tussen 15 maart en 15 juli watervogels tot 15 augustus). Indien werken buiten het broedseizoen niet mogelijk is, moet door een ter zake kundige worden gecontroleerd of er in de te verwijderen bomen/struiken/vegetatie broedende vogels aanwezig zijn. Indien effecten op broedende vogels niet kunnen worden uitgesloten mag er niet gewerkt worden.

- Om effecten op algemeen vrijgestelde beschermde soorten kleine grondgebonden zoogdieren zoveel mogelijk te beperken dienen de werkzaamheden waarbij vegetatie wordt verwijderd van één kant uit te worden uitgevoerd zodat aanwezige dieren in de kans krijgen te vluchten. Dit valt onder de zorgplicht.
- Om effecten op algemeen vrijgestelde beschermde soorten amfibieën zoveel mogelijk te voorkomen dient het dempen van de zuidelijk watergang buiten de gevoelige periode (gevoelige periode is van april tot en met augustus) plaats te vinden, waarbij vanaf de kant richting de open watergang gewerkt wordt.
- Mogelijk indirecte effecten als verstoring door licht kunnen voorkomen worden door in de periode april tot en met november tussen zonsopgang en zonsondergang te werken. Indien in deze periode toch gebruik moet worden gemaakt van kunstlicht, dient gebruik te worden gemaakt van gerichte verlichting. Hierbij dient lichtval op bomen, watergangen en gebouwen in de omgeving te worden vermeden om verstoring van vleermuizen te voorkomen. Dit geldt ook voor de eindsituatie.

Conclusie

Het eerste ecologische onderzoek noodzaakte tot een aanvullend onderzoek voor beschermde soorten. Het aanvullend onderzoek is uitgevoerd in het tweede en derde kwartaal van 2016. In het aanvullend onderzoek in 2016 is de rugstreepaad aangetroffen, hiervoor zijn compenserende en mitigerende maatregelen voorgesteld. In 2017 is bij nieuw onderzoek geen rugstreepaad aangetroffen. Toch worden maatregelen getroffen om vestiging uit de omgeving op het werkterrein te voorkomen en om opnieuw een aantrekkelijk gebied voor de rugstreepaad te creëren binnen het bestemmingsplan.

In 2017 is tevens aanvullend onderzoek uitgevoerd gericht op marterachtigen, als gevolg van de nieuwe wetgeving. Deze soorten bleken niet voor te komen in het plangebied.

Naar verwachting zal het aspect ecologie met inachtneming van de genoemde maatregelen geen belemmering vormen om de ontwikkelingen mogelijk te maken.

5.9 Duurzaamheid

Ten aanzien van de duurzaamheid van de ontwikkeling van de locatie met o.a. een PostNL sorteercentrum is een aparte ambitie opgesteld, die ingaat op de duurzame ambities van PostNL in algemene zin en specifiek voor het sorteercentrum, zie bijlage 5-11.

Het rapport gaat in op de duurzaamheid van de onderneming PostNL. Zo is PostNL als een na hoogste logistiek bedrijf genoteerd aan de Dow Jones Sustainability Index. Bij de locatie keuzevoor het sorteercentrum is gezocht naar de meest efficiënte ligging waarbij de (regionale) mobiliteit zoveel mogelijk beperkt blijft. Ook sluit de karakteristiek van het bedrijf naadloos aan op het noordelijke gelegen Amstel Business Park.

In het ontwerp van het gebouw wordt gestreefd naar toepassing van diverse duurzaamheidsmaatregelen, waarbij bijvoorbeeld veel aandacht is aan de isolatie van het gebouw en de situering van het gebouw op de beschikbare ruimte. Er wordt groene energie gebruikt, zoveel mogelijk lokaal opgewekt. Gestreefd wordt naar toepassing van de meest moderne duurzame inzichten.

Inmiddels is voor het ontwerp van het gebouw door de Dutch Green Building Council het ontwerpcertificaat BREEAM NL Nieuwbouw (Very Good) afgegeven aan PostNL.

Ook het logistieke proces wordt zo duurzaam mogelijk gemaakt, waarbij aandacht is voor rijden op groen gas en elektrisch rijden.

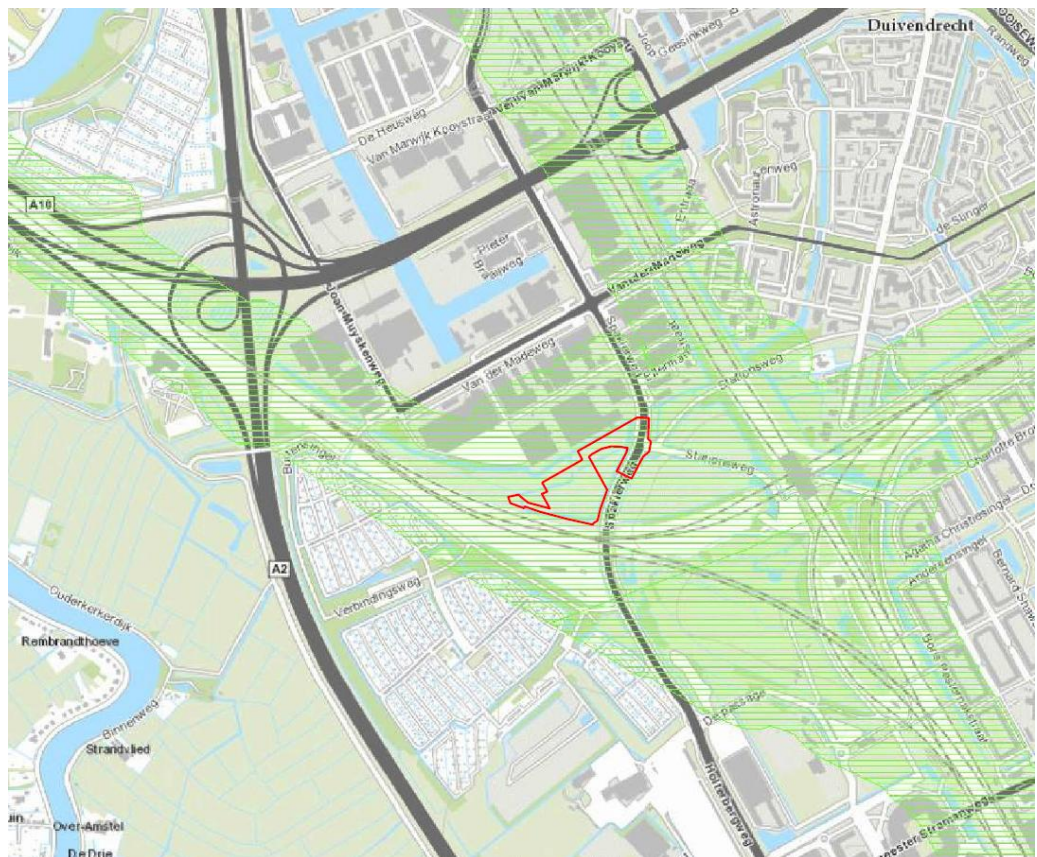
Bij het uitwerken van de bestemmingsregeling voor de tweede kavel kan de duurzaamheidsambitie voor ontwikkelingen nader worden uitgewerkt.

5.10 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 onderzoeksgebied onderzocht wordt. Op basis hiervan kan de voortgang en veiligheid van de werkzaamheden worden gewaarborgd.

Bureaustudie

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 en 2012 (bijlagen 5-12 en 5-13). 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.



Figuur 5-9: Het plangebied ligt geheel in een niet-verdachte locatie v.w.b. NGE (www.railmaps.nl)

Conclusies

Beide onderzoeken classificeren het plangebied als niet verdacht op het voorkomen van NGCE. De onderzoeken zijn uitgevoerd conform de toenmalige norm de BRL-OCE. Gezien de eensluidendheid van beide onderzoeken, is de verwachting dat de classificatie gehandhaafd blijft bij de toetsing aan de nieuwe norm, de WSCS-OCE.

Geconcludeerd wordt dat het aspect niet gesprongen explosieven geen belemmering vormt om de ontwikkelingen mogelijk te maken.

5.11 Kabels en Leidingen

Op basis van de KLIC gegevens (bijlage 5-14) blijkt dat er geen bijzondere kabels en/of leidingen in het gebied liggen. De KLIC gegevens zijn actueel, hoewel wat ouder. Het is zeer onwaarschijnlijk dat hier de komende tijd verandering in zal komen voorafgaande aan de ontwikkeling.

Geconcludeerd wordt dat het aspect kabels en leidingen geen belemmering vormt om de ontwikkelingen mogelijk te maken.

6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft dit hoofdstuk een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de plankaart. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de planregels en de plankaart. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de plankaart verbonden zijn met één of meer planregels, wordt daarbij ook de plankaart toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een plankaart en planregels, vergezeld van een toelichting. De plankaart heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De plankaart vormt samen met de planregels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De planregels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en planregels.

6.2 Artikelgewijze toelichting

In het eerste hoofdstuk van de Regels (Inleidende regels) worden de in de bestemmingsplanregels gehanteerde begrippen en de wijze van meten gedefinieerd. Het is de bedoeling begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten dienen te worden vastgesteld.

6.3 Artikelgewijze toelichting Bestemmingsregels

Bestemming Bedrijf

Deze bestemming is gelegen op de kavel. Deze bestemming voorziet in bedrijvigheid c.a. tot maximaal categorie 3.2, zoals opgenomen in de Staat van Inrichtingen, die als bijlage bij de regels is gevoegd. "Grote herriemakers" als aangewezen in het Besluit omgevingsrecht, bijlage I, onderdeel D, en risicovolle bedrijven als bedoeld in artikel 2 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen zijn niet toegestaan.

Bestemming Groen

Deze bestemming is gelegd naast de langs de wegen in het plangebied: de Holterbergweg en de ontsluitende wegen, alsmede naast en de uitgeefbare kavels, langs de spoorlijnen en langs de belangrijkste doorgaande wegen in het plangebied. De gronden met deze bestemming zijn ook aangewezen voor voet- en fietspaden, ontsluitingen van de aanliggende percelen, water, nutsvoorzieningen e.d. Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gerealiseerd. Ten behoeve van het functioneren van het watersysteem kunnen er zo nodig duikers worden gerealiseerd. Binnen de bestemming 'Groen' is rekening gehouden met

voldoende ruimte voor het opstellen van materieel ten behoeve van het onderhoud van de openbare ruimte en de watergangen.

Binnen de bestemming groen is een aanduiding 'ecologische voorzieningen' opgenomen. Om het gebied na de ontwikkeling weer geschikt te maken als voortplantingslocatie voor rugstreeppadden kan er een ecologische voorziening gerealiseerd, worden op de locatie van deze aanduiding .

Bestemming Verkeer

Deze bestemming heeft betrekking op de wegen. De bestemming voorziet tevens in bijkomende voorzieningen zoals voet- en fietspaden, kunstwerken, bermen, water, straatmeubilair en dergelijke. Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. Parkeervoorzieningen worden niet binnen deze bestemming mogelijk gemaakt: in de parkeerbehoefte moet op eigen terrein worden voorzien.

Bestemming Water

Deze bestemming betreft de primaire watergang, gelegen aan de noordzijde van het plangebied.

6.4 Toelichting Algemene regels

Het derde deel (Algemene regels) omvat een aantal regels die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar die van toepassing zijn op het gehele plangebied of betrekking hebben op meerdere bestemmingen. Het gaat daarbij onder meer om algemene bouwregels, algemene gebruiksregels en algemene procedureregels.

6.5 Toelichting Overgangs en slotregels

Het laatste deel van de regels omvat de overgangsbepalingen (voor wat betreft de met het voorliggende bestemmingsplan strijdige bouwwerken en het met het voorliggende plan strijdige gebruik), alsmede de slotbepaling die de naam vermeldt waaronder het plan kan worden aangehaald.

7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Het grootste deel van de gronden in het plangebied is in eigendom van de NS. Een deel van de gronden aan de oostzijde is in eigendom van de gemeente Amsterdam en ProRail, maar wordt voor start bouw verkocht en geleverd aan NS, welke deze op haar beurt weer zal doorleveren aan PostNL.

De grondexploitatie is 100% privaat en voor rekening en risico van NS Vastgoed BV. De financiële haalbaarheid is aangetoond. Tussen gemeente Ouder-Amstel en NS Vastgoed is op 22 december 2016 een anterieure overeenkomst gesloten waarin o.a. het volgende is opgenomen:

- verwerving, bouw- en woonrijpmaken alsmede gronduitgifte is voor rekening en risico van NS Vastgoed BV;
- na het gereedkomen van de openbare ruimte/ wegen wordt deze overgedragen aan de gemeente Ouder-Amstel¹;
- NS Vastgoed vergoedt de door de gemeente gemaakte/ te maken plankosten.

De ontsluiting van PostNL naar de Holterbergweg maakt onderdeel uit van een in de (nabije toekomst) aan te leggen verbinding tussen de Joan Muyskenweg en de Holterbergweg (hierna: verlengde Joan Muyskenweg). De verlengde Joan Muyskenweg is reeds lange tijd een latente wens van o.a. Gemeente Amsterdam. De ontwikkeling van De Nieuwe Kern (Noordwest) is een aanleiding te kijken naar versnelde uitvoering hiervan.

Het deel van het tracé wat op korte termijn nodig is voor PostNL en onderdeel uitmaakt van voorliggend bestemmingsplan, heeft om die reden reeds het toekomst vaste profiel van 26 meter breed.

Naast de voornoemde anterieure overeenkomst tussen NS en gemeente Ouder-Amstel worden tussen in ieder geval de Gemeente Amsterdam en NS afspraken gemaakt teneinde de gefaseerde realisatie van de verlengde Joan Muyskenweg en de bijbehorende watercompensatie te garanderen. Deze uitvoering maakt onderdeel een separaat ontwerpbestemmingsplan wat later doorlopen zal worden.

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling economisch uitvoerbaar is.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bevat geen procedurevoorschriften met betrekking tot de inspraak en het is in de Wro zelf niet verplicht gesteld. Dat neemt niet weg dat het de gemeente vrij staat toch inspraak te verlenen, bijvoorbeeld op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. In relatie daarmee bepaalt artikel 150 van de Gemeentewet onder meer dat in een gemeentelijke inspraakverordening moet worden geregeld op welke wijze bedoelde personen en rechtspersonen hun mening kenbaar kunnen maken.

¹ indien de Joan Muyskenweg wordt doorgetrokken, zal deze verlengde Joan Muyskenweg als geheel waarschijnlijk als hoofdinfrastructuur overgedragen worden aan de gemeente Amsterdam.

Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) bepaalt dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg voeren met de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en met de diensten van Rijk en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het bestemmingsplan in het geding zijn.

Afstemming heeft plaatsgevonden in de fase van het ontwerpbestemmingsplan in de periode 2015 / 2016 met:

- Gemeente Amsterdam (Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam), regulier overleg grondeigenaren DNK, tevens is hier de reservering en het profiel voor de mogelijke doortrekking van de Joan Muyskenweg afgestemd (september - oktober 2016). Hierna is de planvorming voor de doorgetrokken weg doorgegaan en is een ligging en profiel benoemd voorgesteld door de gemeente Amsterdam. In regelmatige afstemmingsoverleggen is de ontwikkeling van het bestemmingsplan, de beoogde ontwikkeling van PostNL en de door de gemeente Amsterdam geambieerde doortrekking van de weg op elkaar afgestemd. Tevens is in dit overleg afgestemd over mogelijke bouwfasering en watercompensatie van zowel de ontwikkeling van PostNL en de gedeeltelijke weg, als voor de (latere) geheel doorgetrokken weg.
- Waternet d.d. 21 december 2015 en aanvullend (ten behoeve van aanpassingen in het plan) voor de waterparagraaf in het ontwerpbestemmingsplan
- ProRail/ Alliantie Amstelspoor d.d. 10 februari 2016;
- Omliggende bedrijvigheid: Sligro en Makro, informele consultaties.

Aanvullend op bovenstaand was er afstemming in 2017 over de verdere planvorming en het bestemmingsplan met:

- Het projectteam DNK Noordwest waarin Gemeente Ouder-Amstel , Gemeente Amsterdam, NS, PostNL deelnemen, komt tweewekelijks bijeen om de voortgang te bespreken.
- Waternet: De herziene waterparagraaf is afgestemd met Waternet in de periode juni 2017.
- Prorail, afstemming over de inbreng van haar gronden en te houden afstand van de spoordijk.

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het concept ontwerp bestemmingsplan verzonden aan:

- Stadsdeel Zuidoost;
- Kamer van Koophandel;
- Ondernemersvereniging ORAM;
- Bedrijvenvereniging VAZO;
- Omliggende bedrijvigheid: Staples Office Centre.

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling maatschappelijk uitvoerbaar is.

Colofon

Oprichtgever NS Stations
Vastgoed en Gegevensbeheer
Rogier de Lint

Uitgave Movares Nederland B.V.
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Telefoon 06 2263 1273

Ondertekenaar Nicole van der Waart

Projectnummer RM005199
Versie 3.1
13 juli 2017

Opgesteld door Yvonne van Liebergen
Nicole van der Waart

© 2017, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

Bijlagen

Bijlage hoofdstuk 3

- 3-1 Plankaart

Bijlagen hoofdstuk 4

- 4-1 Verkeerstoename, gebaseerd op PostNL pakketservice in Sassenheim, maart 2016
- 4-2 Beoordeling gevolgen extra verkeer PostNL, Goudappel Coffeng 2016
- 4-3 Toelichting kruisingontwerp Holterbergweg / Stationsweg, concept maart 2016; aanvulling juni 2017
- 4-4 Verkeerskundig ontwerp Verlenging Joan Muyskenweg variant 7 Gemeente Amsterdam maart 2017

Bijlagen hoofdstuk 5

- 5-1 Memo geluid:DNK Noordwest, februari 2016, Movares, Th. Meeuws 2016, aanvulling 2017;
- 5-2 Luchtkwaliteit: concentraties rekenpunten Holterbergweg, Movares, P. van de Sande 2016;
- 5-3 Actualisatie Onderzoek externe veiligheid Amstel Business Park Zuid, Arcadis; 29 okt 2012;
- 5-4 Adviesnota Water, 3 juli 2017 2016, Movares, M. de Nijs
- 5-4a Tekening water juli 2017 (bijlage bij adviesnota water)
- 5-5 Bodem rapport_Nulsituatie_Nieuwe_Kern_Duivendrecht, juni 2016, BK Bodem;
- 5-6 Bodem Rapport_VO_Amsterdam_ZO, maart 2016 Infrasoil;
- 5-7 De Nieuwe Kern Noordwest; Quick scan ecologie - Effecten op beschermde soorten en gebieden februari 2016, Movares, G. Vreeman
- 5-8 Ecologie_D81-GVR-KA-1600208 aanvullend onderzoek okt2016 Movares, G. Vreeman
- 5-9 Brief RVO d.d. 17 januari 2017
- 5-10 Memo aanvullend ecologisch onderzoek 2017, Movares, C. van der Kooij
- 5-10a Ecoresult quick scan 2017
- 5-10b Ecoresult aanvullend onderzoek marterachtigen
- 5-11 Duurzaamheidsaspecten Sorteercentrum PostNL Ouder-Amstel, juni 2016, Movares, N.v.d. Waart
- 5-12 Niet gesprongen explosieven VO CE RNO 018 Amsterdam Sloterdijk Nieuwe Meer Diemen 2012, T&A Survey
- 5-13 Niet gesprongen explosieven VO CE Duivendrecht project SAAL Saricon 2010
- 5-14 Klic gegevens, juni 2015