

# RAPPORT

## Ruimtelijke onderbouwing

Weg en Brug Bouwerij-NTC Amstelveen

Klant: Gemeente Amstelveen

Referentie: BH7008\_TP\_RP001\_F9.0\_ROB weg- en brug  
Bouwerij-NTC

Status: Definitief/9.0

Datum: 8 juli 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Contactweg 47  
1014 AN Amsterdam  
Mobility & Infrastructure  
Trade register number: 56515154

+31 88 348 95 00 **T**  
info@rhdhv.com **E**  
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Ruimtelijke onderbouwing

Ondertitel: ROB weg en brug Bouwerij-NTC  
Referentie: BH7008\_TP\_RP001\_F9.0\_ROB weg- en brug Bouwerij-NTC  
Status: 9.0/Definitief  
Datum: 8 juli 2022  
Projectnaam:  
Projectnummer: BH7008  
Auteur(s): SG

Opgesteld door: SG; MW

Gecontroleerd door: RN

Datum: 02-04-2021

Goedgekeurd door: SG

Datum: 8-7-2022

Classificatie

Projectgerelateerd

*Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.*

*Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.*

## Inhoud

|          |                                                      |           |
|----------|------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                                     | <b>1</b>  |
| 1.1      | Ligging en begrenzing projectgebied                  | 1         |
| 1.2      | Vigerende bestemmingsplannen                         | 3         |
| 1.3      | Leeswijzer                                           | 4         |
| <b>2</b> | <b>Projectbeschrijving</b>                           | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>Relevante beleidskaders</b>                       | <b>8</b>  |
| 3.1      | Rijksbeleid                                          | 8         |
| 3.1.1    | Nationale Omgevingsvisie (NOVI)                      | 8         |
| 3.1.2    | Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) | 9         |
| 3.1.3    | Conclusie rijksbeleid                                | 10        |
| 3.2      | Provinciaal beleid                                   | 10        |
| 3.2.1    | Omgevingsvisie Noord-Holland 2050                    | 10        |
| 3.2.2    | Provinciale Omgevingsverordening NH2020              | 11        |
| 3.2.3    | Conclusie provinciaal beleid                         | 13        |
| 3.3      | Gemeentelijk beleid                                  | 13        |
| 3.3.1    | Structuurvisie Amstelveen 2025+                      | 13        |
| 3.3.2    | Verklaring van geen bedenkingen                      | 13        |
| 3.3.3    | Conclusie Gemeentelijk beleid                        | 14        |
| <b>4</b> | <b>Milieu- en omgevingsaspecten</b>                  | <b>15</b> |
| 4.1      | Verkeer en parkeren                                  | 15        |
| 4.2      | Geluid                                               | 17        |
| 4.3      | Luchtkwaliteit                                       | 19        |
| 4.4      | Externe veiligheid                                   | 20        |
| 4.5      | Water                                                | 21        |
| 4.6      | Bodem                                                | 26        |
| 4.7      | Ecologie                                             | 28        |
| 4.7.1    | Beschouwing Natuurnetwerk Nederland                  | 28        |
| 4.7.2    | Beschouwing Natura-2000 (Stikstofdepositie)          | 36        |
| 4.7.3    | Soortenbescherming en algemene zorgplicht            | 38        |
| 4.7.4    | Conclusie Ecologie                                   | 38        |
| 4.8      | Cultuurhistorie en archeologie                       | 39        |
| <b>5</b> | <b>Uitvoerbaarheid</b>                               | <b>41</b> |
| 5.1      | Economische uitvoerbaarheid                          | 41        |
| 5.2      | Maatschappelijke uitvoerbaarheid                     | 41        |

## **6 Conclusie**

**42**

### **Bijlagen**

1. Definitief ontwerp, overzichtstekeningen
2. Geluidsnotitie
3. Bodemonderzoek
4. Effectbeoordeling NNN
5. Stikstofdepositieonderzoek
6. Archeologisch onderzoek
7. Nieuwe DO-tekeningen
8. DO berekeningen
9. Asbestonderzoek
10. Goedgekeurde busmelding
11. Nadere uitwerking geluidsnotitie
12. Zienswijze AGV ontwerp BP brug NTC Amstelveen

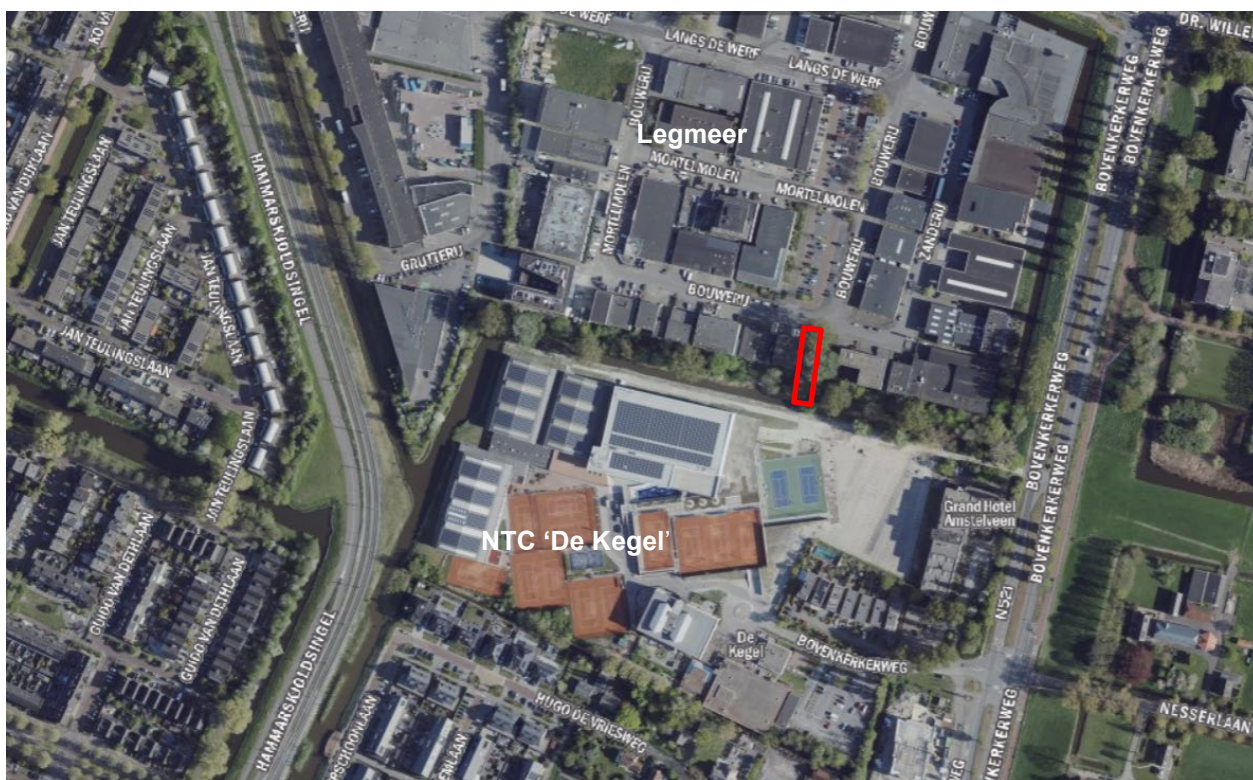
## 1 Inleiding

De gemeente Amstelveen is voornemens een nieuwe ontsluitingsweg met brug voor gemotoriseerd verkeer, voetgangers en fietsers te realiseren tussen het terrein van Nationaal Tenniscentrum 'De Kegel' (hierna het NTC) en de weg Bouwerij. Deze (afsluitbare) aansluiting is beoogd te worden gebruikt om het NTC beter bereikbaar te maken voor langzaam verkeer en/of om op incidentele piekmomenten zoals na afloop van een evenement, de bezoekers (met de auto) verspreid het gebied te laten verlaten. Tevens wordt er met de nieuwe weg en brug een nieuwe calamiteitenroute gecreëerd. Voetgangers en fietsers kunnen structureel van deze nieuwe verbinding gebruik maken. Deze verbinding dient als een tweede ontsluiting voor het NTC en biedt tevens een nieuwe route naar de Legmeer. De locatie Legmeer is nu nog een bedrijventerrein maar wordt in de nabije toekomst herontwikkeld naar een woon-werkgebied.

De verbinding past niet binnen het vigerende bestemmingsplan Amstelveen Zuid-West 2014. Om de brug planologisch mogelijk te maken, is daarom een bestemmingsplanafwijking nodig zoals bedoeld in artikel 2.12, lid 1a, sub 3 van de Wabo. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing dient ter motivatie van een goede ruimtelijke ordening om de afwijking van het bestemmingsplan mogelijk te maken.

### 1.1 Ligging en begrenzing projectgebied

Het projectgebied is gelegen tussen het terrein van het NTC en de Bouwerij in Amstelveen, zie figuur 1-1.



Figuur 1-1: Ligging projectgebied





*Figuur 1-2: Satellietfoto projectgebied, betreffende het gebied liggende tussen panden Bouwerij 37 en 60*

In figuur 1-2 is de huidige staat van het terrein te zien. Momenteel zijn er nog bomen aanwezig. De nieuwe brug wordt over de watergang gebouwd waarna de nieuwe verbindingsweg wordt aangelegd tot aan de Bouwerij. Ten zuiden van het projectgebied ligt NTC De Kegel, ten noorden ligt de Bouwerij waaraan diverse bedrijfspanden zijn gelegen.

## 1.2 Vigerende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het projectgebied gelden de volgende ruimtelijke plannen:

- Voorbereidingsbesluit Flitsbezorgers/Darkstores, vastgesteld op 16 februari 2022
- Voorbereidingsbesluit Legmeer, vastgesteld op 7 juli 2021
- Paraplubestemmingsplan wonen, vastgesteld op 26 maart 2019
- Paraplubestemmingsplan Archeologie en cultuurhistorie, vastgesteld op 28 maart 2018
- Paraplubestemmingsplan Schipholparkeren en Parkeernormen, vastgesteld op 22 maart 2017
- Amstelveen Zuid-West 2014, vastgesteld op 26 maart 2015
- Paraplubestemmingsplan Herziening Begripsbepaling Peil (Anoloog), vastgesteld op 1 oktober 2014.



De projectlocatie heeft op dit moment in het bestemmingsplan 'Amstelveen Zuid-West 2014' de enkelbestemmingen 'Water' en 'Groen'. Daarnaast gelden de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie', de gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerszone- lib art 222' en 'luchtvaartverkeerszone lib art 223'. In figuur 1-4 is een uitsnede te zien van het bestemmingsplan Amstelveen Zuid-West 2014.

Het projectgebied ofwel het besluitgebied grenst aan de zuidzijde aan het bestemmingsplan "Herziening Amstelveen Zuid-West 2014 - Bovenkerkerweg 77-83".

Figuur 1-3: Ontwerp geprojecteerd op het bestemmingsplan.

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen met daaraan ondergeschikt:

- parkeervoorzieningen;
- fiets-, voet en ruitersporen;
- speelvoorzieningen;
- water, waterlopen en waterpartijen;
- nutsvoorzieningen;
- bruggen;

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor waterberging, waterhuishouding, waterlopen en recreatiewater, met daarbij behorende:

- groenvoorzieningen, speelvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen;
- bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- bruggen
- infrastructurele voorzieningen met het oog op beheer van de bestemming;

en daaraan ondergeschikt straatmeubilair.



Figuur 1-4: Uitsnede van bestemmingsplan 'Amstelveen Zuid-West 2014' met daarin de projectlocatie globaal met een rood kader weergegeven.



Figuur 1-5: Besluitgebied Omgevingsvergunning weg -en brug Bouwerij, rechts geprojecteerd op het bestemmingsplan.

### Legenda

|                                                                                   |                          |                                                                                   |                          |                                                                                   |                                |                                                                                     |                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
|  | Enkelbestemming<br>Water |  | Enkelbestemming<br>Groen |  | Enkelbestemming<br>Gemengd - 4 |  | Dubbelbestemming<br>Waarde - Ecologie |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|

Hieruit valt op te maken dat het realiseren van een brug wel binnen het bestemmingsplan past. Echter is het realiseren van een weg voor gemotoriseerd verkeer binnen de bestemming 'Groen' niet toegestaan. Aangezien beide componenten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, dient het project met een afwijking van het bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakt te worden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van artikel 2.12, lid 1 onder a, sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Voorliggende ruimtelijke onderbouwing dient ter toelichting van de bedoelde aanvraag.

## 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het project beschreven. In hoofdstuk 3 wordt al het relevante ruimtelijke beleid beschreven en wordt het plan hieraan getoetst. De milieu- en omgevingsaspecten zijn omschreven in hoofdstuk 4. Vervolgens komt in hoofdstuk 5 de uitvoerbaarheid (financieel en maatschappelijk) aan bod. In hoofdstuk 6 wordt ten slotte geconcludeerd of afwijken van het bestemmingsplan ruimtelijk aanvaardbaar is.

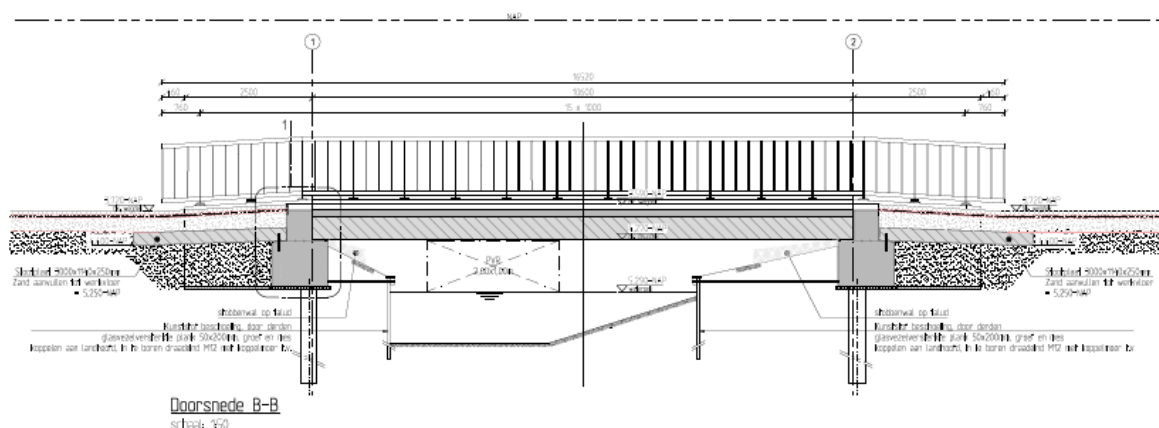


## 2 Projectbeschrijving

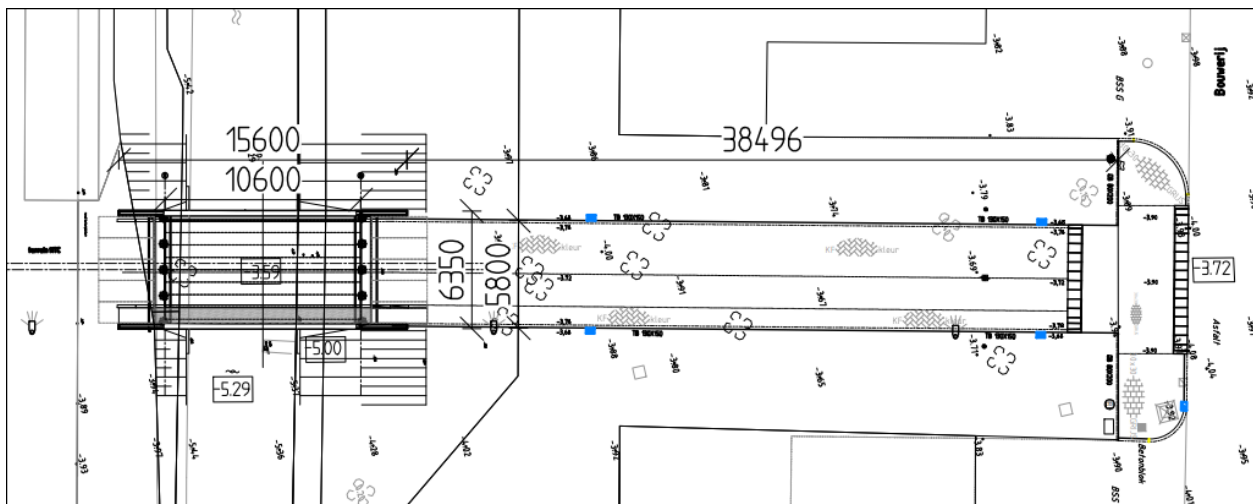
Het project bestaat uit het realiseren van een nieuwe brug en een ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers tussen het NTC en de Legmeer. Voor gemotoriseerd verkeer betreft het een éénrichtingsweg vanaf het NTC richting de Bouwerij. Fietsers en voetgangers kunnen de verbinding in twee richtingen gebruiken.

Het aanzicht van de brug is weergegeven in figuur 2-1. De ontwerptekening is bijgevoegd in 'Bijlage 1-1 Overzichtstekeningen definitief ontwerp' van deze ruimtelijke onderbouwing. Het definitief ontwerp is te zien in figuur 2-2 op de volgende pagina. In het brugtalud wordt een stobbenwal gerealiseerd zodat de ecologische verbindingswaarde van het NNN-gebied in stand kan worden gehouden.

De ontwikkeling van de onderhavige verbinding is reeds opgenomen in de Startnotitie "De Kegel/Nationaal Tenniscentrum" (d.d. 10 januari 2017) die is vastgesteld door de gemeenteraad op 8 februari 2017.



Figuur 2-1: Zij aanzicht definitief ontwerp Brug en weg bij NTC



Figuur 2-2: Bovenaanzicht definitief ontwerp

De brug wordt 15,6 meter lang en ongeveer 6,4 meter breed en wordt uitgevoerd in beton en staal. De ontsluitingsweg wordt ca. 59 meter lang inclusief bruggedeelte en de weg. Inclusief voetpad wordt de weg 5,50 meter breed, en de rijbaan wordt 4,50 meter breed. Het weggedeelte tot aan de brug wordt bestraat met betonstraatstenen. Het wegdek van de brug wordt uitgevoerd in asfalt.

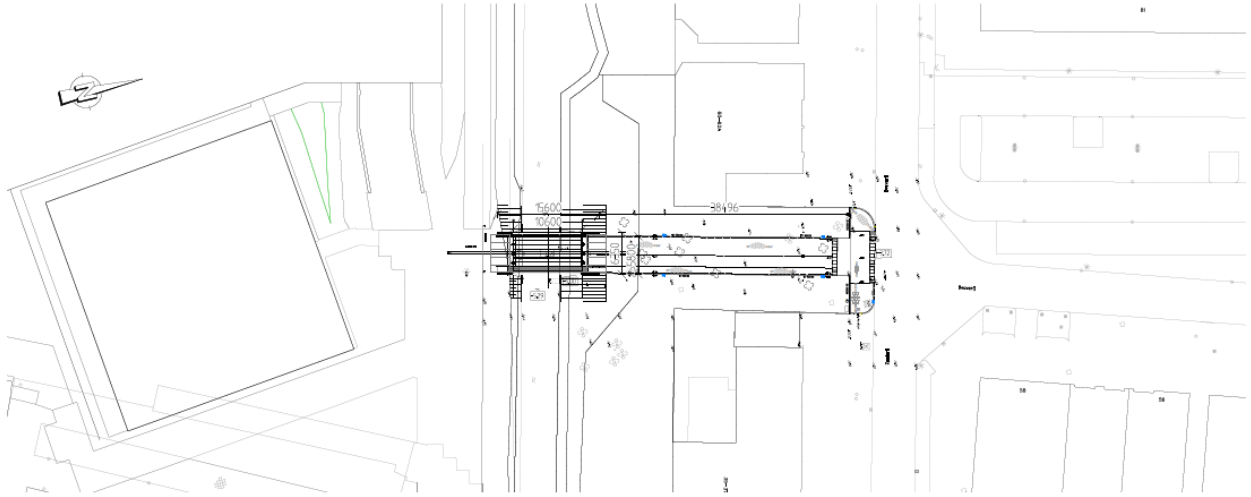
In de huidige situatie (figuur 2-3) is het terrein nog een groenstrook met bomen en bosschages.



Figuur 2-3: Huidige situatie

Om ruimte te maken voor de nieuwe ontsluiting moeten er 13 bomen worden gekapt. Andere bomen blijven staan om het groene karakter van de groenstrook te behouden.

Naar verwachting wordt het plan in de tweede helft van 2022 tot uitvoering gebracht. De nieuwe situatie is te zien in figuur 2-4.



*Figuur 2-4: Nieuwe situatie*

## 3 Relevante beleidskaders

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt geheel (uitgezonderd Caribisch Nederland en Caribische Exclussieve Economische Zone). De NOVI geldt verder als wijziging van enkele onderdelen van het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP) op grond van de Waterwet.

De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. Omgevingskwaliteit is daarmee het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit.

De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het rijk.

#### *Nationale belangen*

Met de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen. De eerste drie nationale belangen zijn van een ander, meer overkoepelend karakter, dan de overige. Deze nationale belangen zijn:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO<sub>2</sub>-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

#### *Prioriteiten*

Tevens geeft de NOVI richting met behulp van vier prioriteiten:

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

#### *Afwegingsprincipes*

Centraal bij de afweging van belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving, zowel van de boven- als de ondergrond. Zo wordt 'omgevingsinclusief' beleid gevoerd. De NOVI onderscheidt daarbij drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal
3. Afwentelen wordt voorkomen

#### *Uitgangspunten voor samenwerking*

De uitvoering van de NOVI vraagt om nieuwe manieren van samenwerken met blijvende brede maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden. Hierbij worden vier uitgangspunten gehanteerd:

1. Er wordt gewerkt als één overheid, samen met de samenleving
2. De opgave staat centraal
3. Er wordt gebiedsgericht gewerkt
4. Er wordt permanent en adaptief gewerkt aan de opgaven

Brede maatschappelijke betrokkenheid is een voorwaarde voor het slagen van gezamenlijke ambities. Daarom wordt in de NOVI tevens aandacht besteed aan participatie. Participatie vraagt om maatwerk per opgave, gebied en bestuurlijke situatie.

#### *Uitvoeringsagenda*

De NOVI gaat vergezeld met een Uitvoeringsagenda, waarin staat hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd. Zo helpt de NOVI om keuzes te maken waar dat moet. Want niet alles kan overal.

#### **Relevantie onderhavige project**

Het onderhavige project heeft geen (concrete) relatie met de nationale belangen, en de NOVI richt zich op projecten met een groter of op een hoger schaalniveau. Het beleid in de NOVI vormt geen belemmering voor het onderhavige project.

### **3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid zoals dat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgelegd. Het Barro bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

#### **Relevantie onderhavige project**

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op het onderhavige project. Het project heeft geen invloed op de nationale belangen die in het Barro zijn geborgd. Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.



### 3.1.3 Conclusie rijksbeleid

Geconcludeerd kan worden dat de beoogde ontwikkeling het Rijksbeleid niet in de weg staat.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De "Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid" is op 19 november 2018 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 betreft een structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening. In de Omgevingsvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te zullen realiseren.

De visie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Het leidende principe van de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving die goed is voor mens, plant én dier. Onder de hoofdambitie, balans tussen economische groei en leefbaarheid, zijn samenhangende ambities geformuleerd. Hierbij komen de volgende thema's aan bod:

#### Leefomgeving:

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

#### Gebruik van leefomgeving:

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

#### Energietransitie:

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

#### **Relevantie onderhavige project**

Per project wordt door de gemeente Amstelveen bekeken hoe bij de ambities van de provincie kan worden aangesloten.

Bij de veranderingen in de fysieke leefomgeving door het onderhavige project zal er sprake zijn van een aantrekkelijke, gezonde en veilige leefomgeving. Het project zal niet leiden tot een verslechtering van de fysieke leefomgeving, en zal ten aanzien van mobiliteit/bereikbaarheid tot een verbetering leiden.

### 3.2.2 Provinciale Omgevingsverordening NH2020

Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening geldt vanaf 17 november 2020.

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

De Omgevingsverordening NH2020 is gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving. Met deze omgevingsverordening loopt de provincie bewust vooruit op de Omgevingswet, omdat de provincie door 21 verordeningen samen te voegen alvast werkt in de geest van de Omgevingswet. Er is bewust niet gewacht op invoering van de Omgevingswet, omdat de provincie op deze manier kan nagaan of de regels lokaal en regionaal maatwerk mogelijk maken en of er genoeg bestuurlijke afwegingsruimte is.

In de omgevingsverordening zijn voor diverse thema's regels vastgesteld en gekoppeld aan bepaalde gebieden.

Voor het project gebied zijn de volgende thema's met bijbehorende regels van toepassing:

- Bodemsanering
- Natuurverbindingen: Natuurnetwerk Nederland (NNN)
- Peilbesluit
- Regionale verdringingsreeks Amstel Gooi en Vecht

#### **Relevantie onderhavige project**

Hieronder wordt elk thema nader beschouwd.

##### Bodemsanering

Als er voor het project een bodemsanering moet plaatsvinden dan dient de gemeente de specifieke regels hiervoor in de omgevingsverordening te volgen. De regels gaan in algemene zin over de meldingsplicht bij het starten van de sanering. De regeling sluit aan bij de Wet Bodembescherming. In hoofdstuk 4.6 wordt nader ingegaan op de bodemkwaliteit van het projectgebied.

##### Natuurverbindingen: Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een landelijk netwerk van natuur- en agrarische gebieden met een speciale natuurkwaliteit. Het netwerk bestaat zowel uit afzonderlijke natuurgebieden als uit verbindingzones die deze natuurgebieden met elkaar verbinden. Het ruimtelijk beleid voor het NNN is gericht op 'behoud, herstel en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden' van het NNN, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de andere belangen die in het gebied aanwezig zijn.

De bescherming van het Natuurnetwerk Nederland is binnen de Provincie Noord-Holland vastgelegd in de provinciale Omgevingsverordening NH2020 (Artikel 6.43) <sup>1</sup>. Hierin staat beschreven dat een ruimtelijk plan binnen het NNN geen activiteiten mogelijk maakt die per saldo leiden tot:

- een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden of;
- tot een vermindering van de oppervlakte van het natuurnetwerk Nederland of de natuurverbindingen;
- tot een vermindering van de samenhang tussen die gebieden.

De wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in Noord-Holland bestaan (op deelgebiedsniveau) uit de aanwezige actuele en potentiële natuurwaarden waarvoor de provincie op (inter)nationaal of regionaal niveau een grote (beleidsmatige) verantwoordelijkheid draagt, inclusief alle noodzakelijke abiotische en ruimtelijke condities voor deze natuurwaarden. De wezenlijke kenmerken van het NNN en waarden zijn eveneens vastgelegd in de omgevingsverordening<sup>2</sup>. Er bestaat geen algemene regel voor wanneer sprake is van een significante aantasting. Zowel de aard en omvang van de activiteit als de natuurwaarden ter plekke zijn daarvoor van belang.

Van bovengenoemd beschermingsregime kan worden afgeweken, indien bij een ruimtelijk plan:

- sprake is van een groot openbaar belang;
- geen reële alternatieven zijn, en;
- de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.

In hoofdstuk 4.7 wordt het aspect NNN nader beschouwd.

#### Peilbesluit en Regionale verdringingsreeks Amstel, Gooi en Vecht

Op grond van artikel 5.2 van de Waterwet moeten bij of krachtens provinciale verordening de oppervlaktewaterlichamen worden aangewezen waarvoor de beheerder peilbesluiten dient vast te stellen. Dit is voor de watergang in het projectgebied het geval. Het uitgangspunt voor dit project is dat er niet hoeft te worden afgeweken van het peilbesluit.

De landelijke verdringingsreeks biedt helderheid over welke behoeften in een situatie van watertekort voorgaan boven de anderen en draagt bij aan een slagvaardig en eenduidig optreden van de waterbeheerder in situaties van watertekorten.

Artikel 2.1 van het Waterbesluit<sup>3</sup> legt de landelijke verdringingsreeks vast, welke bindend is voor alle waterbeheerders. De landelijke verdringingsreeks bestaat uit vier categorieën. Bij de verdeling van het water krijgt categorie 1 de meeste prioriteit, dan 2, dan 3 en dan 4. Kortom, als sprake is van (dreigend) watertekort, worden de belangen in categorie 4 als eerste gekort. Voor de belangen binnen deze categorieën is het aan de waterbeheerder om in een concreet geval een nadere prioriteitsvolgorde vast te stellen, waarbij de economische en maatschappelijke schade zo laag mogelijk dient te worden gehouden.

Artikel 2.2 van het Waterbesluit<sup>4</sup> biedt de mogelijkheid om voor regionale wateren in een provinciale verordening een nadere prioriteitsvolgorde vast te stellen voor de belangen binnen categorie 3 en

<sup>1</sup> Provincie Noord-Holland (2020) Omgevingsverordening NH 2020. Via: [https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke\\_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordening#Over%20de%20omgevingsverordening](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordening#Over%20de%20omgevingsverordening)

<sup>2</sup> Provincie Noord-Holland (2020) Wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in Noord-Holland, als onderdeel van de Omgevingsverordening paragraaf 6.4.1.

<sup>3</sup> [https://wetten.overheid.nl/BWBR0026872/2020-10-01/#Hoofdstuk2\\_Paragraaf1\\_Artikel2.1](https://wetten.overheid.nl/BWBR0026872/2020-10-01/#Hoofdstuk2_Paragraaf1_Artikel2.1)

<sup>4</sup> [https://wetten.overheid.nl/BWBR0026872/2020-10-01/#Hoofdstuk2\\_Paragraaf1\\_Artikel2.2](https://wetten.overheid.nl/BWBR0026872/2020-10-01/#Hoofdstuk2_Paragraaf1_Artikel2.2)

categorie 4 in een regionale verdringingsreeks. Nadere prioritering tussen categorie 3 en categorie 4 is niet mogelijk. In Noord-Holland heeft alleen het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht van deze mogelijkheid gebruik gemaakt en in artikel 6.83 opgenomen. Het projectgebied valt binnen het beheersgebied van Amstel, Gooi en Vecht, vandaar dat de Verdringingsreeks van dit Waterschap van toepassing is. De realisatie van de nieuwe verbinding staat de verdringingsreeks echter niet in de weg en is daarom niet relevant.

Het thema water wordt in hoofdstuk 4.5 nader beschouwd.

### **3.2.3 Conclusie provinciaal beleid**

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling niet in strijd is met het provinciaal belang. De ontwikkeling ligt weliswaar in NNN-gebied maar de oppervlakte en het functioneren van de natuurverbinding blijft hetzelfde. Hier wordt in paragraaf 4.7 nader op ingegaan. Het uitgangspunt is dat er voldaan zal worden aan de Provinciale omgevingsverordening met toepassing van mitigerende maatregelen.

## **3.3 Gemeentelijk beleid**

### **3.3.1 Structuurvisie Amstelveen 2025+**

De gemeenteraad van Amstelveen heeft op 21 september 2011 de Structuurvisie Amstelveen 2025+ vastgesteld. Het is op de eerste plaats een ruimtelijke visie, maar ondersteunt ook maatschappelijke ontwikkelingen. Het biedt daarmee helderheid aan inwoners, ondernemers, instellingen en andere overheden over de gewenste ontwikkeling van Amstelveen en de prioriteiten die het bestuur hierbij stelt. De wettelijk verplichte structuurvisie vormt de grondslag voor bindende bestemmingsplannen en exploitatieplannen.

#### *Versterken bestaande kwaliteiten en grijpen van nieuwe kansen*

Amstelveen wil haar bestaande kwaliteiten behouden en deze kwaliteiten waar mogelijk versterken. Deze kwaliteiten zijn een uitstekend woonklimaat, een ondernemend werkklimaat en een meer dan gemiddelde bereikbaarheid.

Daarnaast wil Amstelveen nieuwe kansen die zich voordoen grijpen. Bereikbaarheid is een belangrijk thema in de structuurvisie, waarbij er geïnvesteerd moet worden in infrastructuur. Een ander thema waar de gemeente kansen ziet is het duurzamer benutten van ruimte door middel van slim en zuinig ruimtegebruik binnen een ruimtelijk kwaliteitskader.

#### **Relevantie onderhavige project**

De realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg tussen Legmeer en het Tenniscentrum sluit aan op het uitgangspunt van de structuurvisie. Dit gebeurt onder andere doordat er een betere verbinding ontstaat tussen Legmeer en het NTC. Dit verbetert de algehele ontsluiting en bereikbaarheid van dit gebied en met name het NTC. Met de gehanteerde aandacht voor ecologie wordt met de beoogde brug en verbinding de ruimte duurzaam benut.

### **3.3.2 Verklaring van geen bedenkingen**

De onderhavige omgevingsvergunning kan slechts worden verleend door van het geldende bestemmingsplan af te wijken als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3 van de Wabo. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd tot het verlenen van de omgevingsvergunning, maar

voor het afwijken van het bestemmingsplan is, op grond van het bepaalde in de artikelen 2.27, eerste lid van de Wabo en 6.5, eerste lid van het Bor, een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) nodig van de gemeenteraad. Om de besluitvorming te vergemakkelijken, kan de raad een categorie of categorieën van gevallen aanwijzen waarin een dergelijke verklaring niet is vereist (artikel 6.5, derde lid Bor). Op 8 december 2018 heeft de gemeenteraad het 'Beleid inzake verklaringen van geen bedenkingen door de gemeenteraad van Amstelveen' vastgesteld. In deze beleidsregel is onder meer vastgelegd dat een vvgb niet noodzakelijk is in de volgende gevallen:

- a. het oprichten en/of gebruiken van bouwwerken ten behoeve van nutsvoorzieningen, de waterhuishouding, het meten van de luchtkwaliteit, het telecommunicatieverkeer, het openbaar vervoer of het weg-, spoorweg-, water- of luchtverkeer of de inzameling van huishoudelijke afvalstoffen;
- b. het oprichten en/of gebruiken van een of meerdere hoofdgebouwen en eventuele bijgebouwen op één locatie, tot een maximale bruto-vloeroppervlakte (op basis van NEN 2580) van 2500 m<sup>2</sup>;
- c. het uitbreiden van een bestaand gebouw, waarbij de bestemming niet wijzigt en de bestaande bruto-vloeroppervlakte (op basis van NEN 2580) met maximaal 50% wordt uitgebreid;
- d. het wijzigen van het gebruik van onbebouwde gronden, anders dan ten behoeve van het bouwen;
- e. het oprichten of uitbreiden en/of gebruiken van bouwwerken, geen gebouw zijnde, tot een hoogte van maximaal 15 meter.

Tevens is een vvgb niet benodigd als de activiteit past binnen kaderstellend beleid waarover reeds door de gemeenteraad is besloten.

#### ***Relevantie onderhavige project***

De nieuwe ontsluitingsweg op zich valt onder het wijzigen van het gebruik van onbebouwde gronden, anders dan ten behoeve van het bouwen (d.). De brug valt het oprichten en/of gebruiken van bouwwerken ten behoeve van het wegverkeer (a.), waarbij het bouwwerk niet hoger is dan 15 meter (e.). Er hoeft dus geen verklaring van geen bedenkingen te worden afgegeven voor dit project.

### **3.3.3 Conclusie Gemeentelijk beleid**

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met gemeentelijke ruimtelijke belangen en past binnen het relevante ruimtelijke beleid van de gemeente.

## 4 Milieu- en omgevingsaspecten

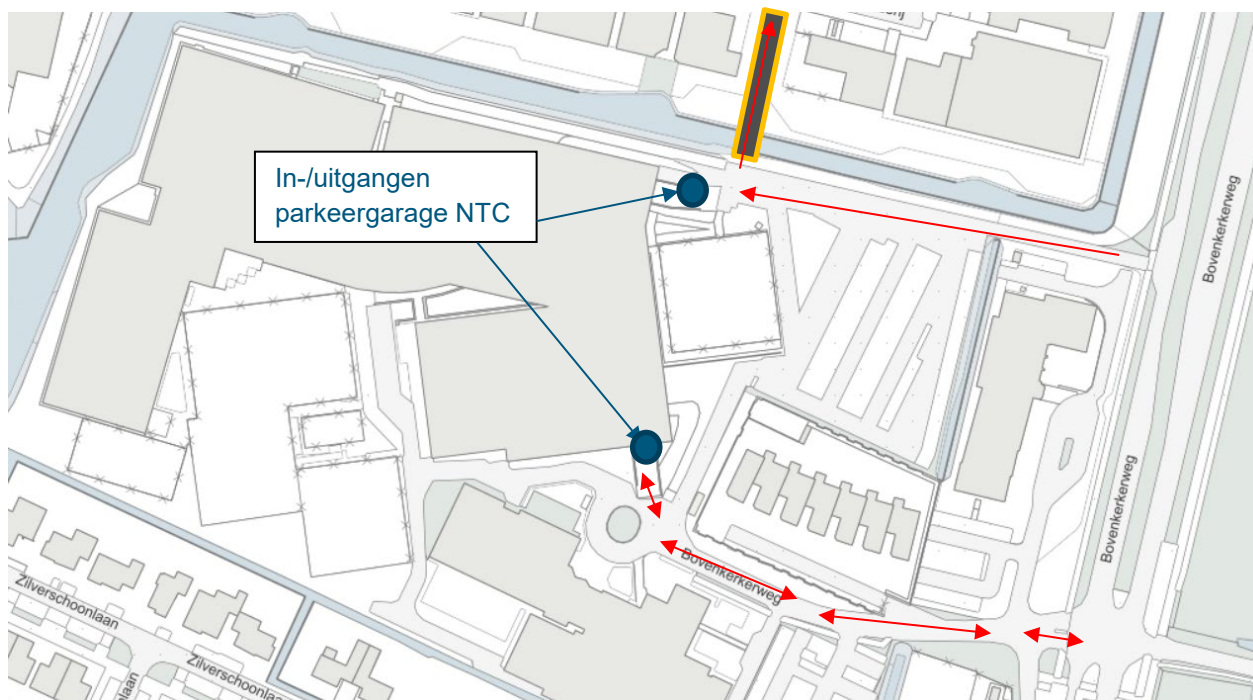
### 4.1 Verkeer en parkeren

#### Algemeen

Het aspect verkeer wordt beoordeeld in het kader van de 'goede ruimtelijke ordening' en de uitvoerbaarheid van een plan. Ruimtelijke plannen of besluiten kunnen een bepaalde verkeersgeneratie teweegbrengen, bijvoorbeeld door het mogelijk maken van de vestiging van bedrijven of het bouwen van woningen. Deze verkeersgeneratie dient afgewogen te worden tegen de capaciteit van toegangswegen, tezamen met een beschouwing van de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Tevens dient te worden voorzien in de parkeerbehoefte van een ruimtelijk plan.

#### Beschouwing

Het project voorziet in een extra ontsluitingsroute voor het NTC, aan de noordzijde van het terrein. De verkeerssituatie is globaal weergegeven in figuur 4-1.



Figuur 4-1: Globale verkeerssituatie NTC, rijroutes zijn met rode pijlen aangegeven.

In de huidige situatie wordt het terrein op twee manieren ontsloten via de Bovenkerkerweg. Om het terrein beter toegankelijk te maken en van een betere verkeersafwikkeling te voorzien, is ervoor gekozen om een extra (afsluitbare) ontsluiting aan de noordzijde van het terrein te realiseren. Dit betreft dus de nieuwe ontsluitingsweg met een brug. Het afsluitbare deel betreft de eenrichting-rijbaan voor auto's. De nieuwe weg wordt met een uitritconstructie aangesloten op de Bouwerij. Deze (afsluitbare) aansluiting is beoogd te worden gebruikt om het NTC beter bereikbaar te maken voor langzaam verkeer en/of om op incidentele piekmomenten zoals na afloop van een evenement, de bezoekers (met de auto) verspreid het gebied te laten verlaten. Tevens wordt er met de nieuwe weg en brug een aanvullende/verbeterde calamiteitenroute gecreëerd. Om geen tweezijdige auto verkeersstromen tussen Legmeer en NTC te laten ontstaan, is de brug voor gemotoriseerde voertuigen alleen toegankelijk vanaf het NTC, en niet vanaf de Bouwerij. Voetgangers en fietsers kunnen wel structureel in beide richtingen van deze nieuwe verbinding gebruik maken.



## Verkeersgeneratie

Het project biedt een extra ontsluiting voor het NTC terrein. Voor het NTC zijn in tabel 4-1 het aantal verkeersbewegingen van motorvoertuigen samengevat.

| <i>Functie</i>                                  | <i>Bewegingen dag</i>    | <i>Bewegingen avond</i>  | <i>Bewegingen nacht</i>  |
|-------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|                                                 | <i>07:00 - 19:00 uur</i> | <i>19:00 - 23:00 uur</i> | <i>23:00 - 07:00 uur</i> |
| Kantoor > 6 uur aanwezig                        | 170                      | 10                       | 2                        |
| Hotelkamers > 6 uur aanwezig                    | 182                      | 50                       | 4                        |
| Vergaderingen kantoor en hotel > 4 uur aanwezig | 72                       | 8                        | 4                        |
| Bowlingbanen > 4 uur aanwezig                   | 90                       | 45                       | 45                       |
| Tennisbanen buiten > 4 uur aanwezig             | 76                       | 57                       | 19                       |
| Tennisbanen binnen > 4 uur aanwezig             | 140                      | 105                      | 35                       |
| Restaurant > 4 uur aanwezig                     | 66                       | 33                       | 33                       |
| Kinderdagverblijf > 2 uur                       | 30                       | 0                        | 0                        |
|                                                 | 826                      | 308                      | 142                      |

*Opm. >4 uur: rekening gehouden met een gemiddelde bezetting van ten minste 4 uur voordat de parkeerplaats opnieuw wordt bezet.*

Tabel 4.1: Verkeersbewegingen NTC

Het bovenstaande houdt in dat in dit onderzoek rekening is gehouden met 1,5 turnovers per dag, 0,9 turnovers per avond en 0,4 turnovers per nachtperiode. Dit houdt in dat er totaal per etmaal rekening is gehouden met circa 3 turnovers, waarbij met een turnover het aantal wisselingen van een voertuig per parkeerplek wordt bedoeld. Hierbij kan worden opgemerkt dat er enige ruimte in de parkeergarage is opgenomen voor eventueel toekomstige ontwikkelingen in de directe omgeving. Verder kan nog worden opgemerkt dat de langs de zuidelijke toerit naar de parkeergarage aanwezige parkeerplaatsen ongewijzigd worden gehandhaaft.

De verkeersbewegingen die in tabel 4-1 zullen zowel via de ontsluiting via de Bovenkerkerweg en de nieuwe brug en weg aan de noordzijde het terrein op- en afrijden. De Bovenkerkerweg is de hoofdontsluiting van het terrein, vanaf daar zullen alle verkeersbewegingen het terrein oprijden. De nieuwe brug zal ervoor zorgen dat bij piekmomenten (evenementen) al het verkeer geleidelijk, ook via de Bouwerij het terrein kan verlaten. De afwikkeling via de Bovenkerkerweg levert in de huidige situatie geen verkeerscongestie op, mogelijk met uitzondering van de incidentele piekmomenten. Met de realisatie van de extra ontsluitingsroute zal het verkeer verdeeld worden en hebben de hulpdiensten een extra aanvalsroute. Dit leidt dus tot een betere bereikbaarheid voor hulpdiensten, en dus tot een veiligere situatie.

Naar verwachting zal ongeveer 25% van al het uitgaande verkeer het terrein via de nieuwe ontsluitingsroute verlaten op de momenten dat deze gebruikt wordt ofwel open staat. Er wordt geen onaanvaardbare verkeerssituatie aan de Bouwerij en de Legmeer verwacht, aangezien de hoofdingang nog altijd aan de Bovenkerkerweg is. De nieuwe ontsluitingsweg bij de Bouwerij zal worden aangesloten op de Bouwerij middels een uitritconstructie.

## Parkeren

Het NTC terrein beschikt over totaal 423 parkeerplekken, verdeeld over de hierboven genoemde halfverdiepte parkeergarage en parkeerplaatsen op het maaiveld. Als gevolg van de nieuwe brug en weg zal de parkeerbehoefte niet stijgen en gaan er ook geen bestaande parkeerplaatsen verloren. Er verandert dus niets aan de parkeersituatie bij het NTC. Ook gaan er geen parkeerplaatsen verloren aan de Bouwerij als gevolg van de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg. Daar verandert er dus ook niets aan de parkeersituatie.

**Conclusie**

Het plan zorgt voor een extra ontsluiting van het NTC terrein en zorgt voor een relatief kleine herverdeling van het verkeer. Naar verwachting zal 25% van de uitgaande verkeersbewegingen via de nieuwe ontsluiting rijden. De nieuwe verbinding zorgt voor een verbetering van de mobiliteit; het NTC-terrein is beter bereikbaar voor langzaam verkeer. De nieuwe ontsluiting leidt tevens tot een betere bereikbaarheid voor hulpdiensten. De parkeersituatie blijft ongewijzigd. Het plan is in het kader van verkeer en parkeren uitvoerbaar.

## 4.2 Geluid

**Wettelijk kader**

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. In de Wet geluidhinder wordt voor nieuw te bouwen geluidgevoelige objecten binnen de zone van een weg een voorkeurswaarde gehanteerd van 48 dB. Wanneer deze waarde wordt overschreden, zal moeten worden nagegaan welke geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om deze overschrijding terug te brengen, bij voorkeur tot 48 dB. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk.

De nieuwe brug en weg wordt een 30 km/uur weg. Wegen uitgevoerd als 30 km/uur wegen hebben conform de Wet geluidhinder geen zone en hoeven niet getoetst te worden aan grenswaarde uit de Wet geluidhinder. Echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening is ook inzicht gegeven in de geluidbelasting vanwege deze wegen. De grenswaarden in de Wgh zijn hierop niet van toepassing, maar door aansluiting te zoeken met deze grenswaarden wordt wel een beeld van de hoogte van de optredende geluidbelastingen gegeven.

**Beschouwing**

Om de effecten van de nieuwe ontsluiting op geluidsgevoelige functies in de omgeving in kaart te brengen is er een geluidsonderzoek uitgevoerd. Dit geluidsonderzoek is bijgevoegd in bijlage 2 van voorliggende ruimtelijke onderbouwing.

Voor de beoordeling is gerefereerd aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder voor de aanleg van een nieuwe weg:

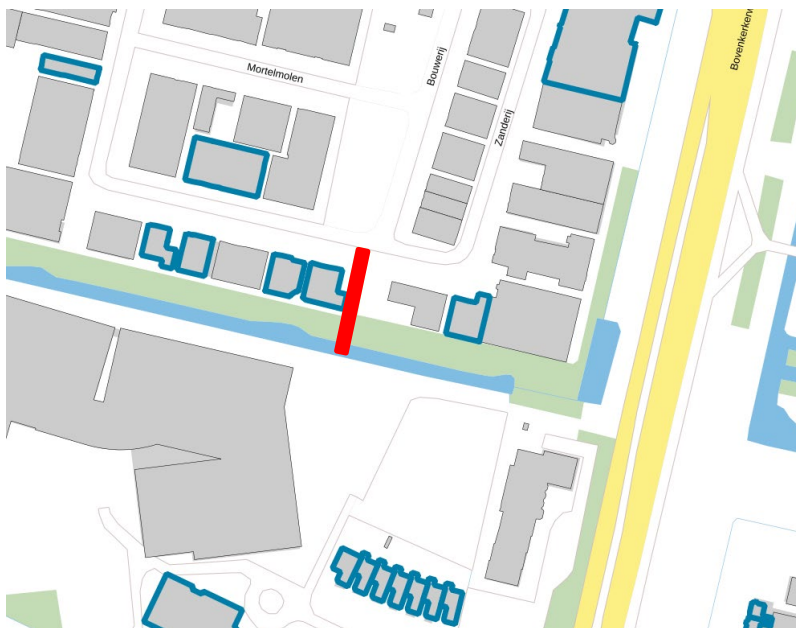
- ≤ 48 dB (incl. art. 110g Wgh): goed
- 48 – 58 dB: in stedelijk gebied toelaatbaar
- > 58 dB: slecht

Verder zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De nieuwe ontsluiting wordt een 30 km/uur weg;
- De verkeersintensiteit zoals deze is weergegeven in tabel 4-1, waarbij een worst case scenario is berekend dat al het verkeer over de nieuwe ontsluiting gaat;
- Het verkeer betreft voornamelijk personenauto's;
- De verharding van de nieuwe weg en brug wordt uitgevoerd in asfalt;
- De brug zelf wordt uitgevoerd in beton;
- De overgang tussen de rijvloer van de brug en de aardenbaan wordt voegloos uitgevoerd.

#### *Overige uitgangspunten*

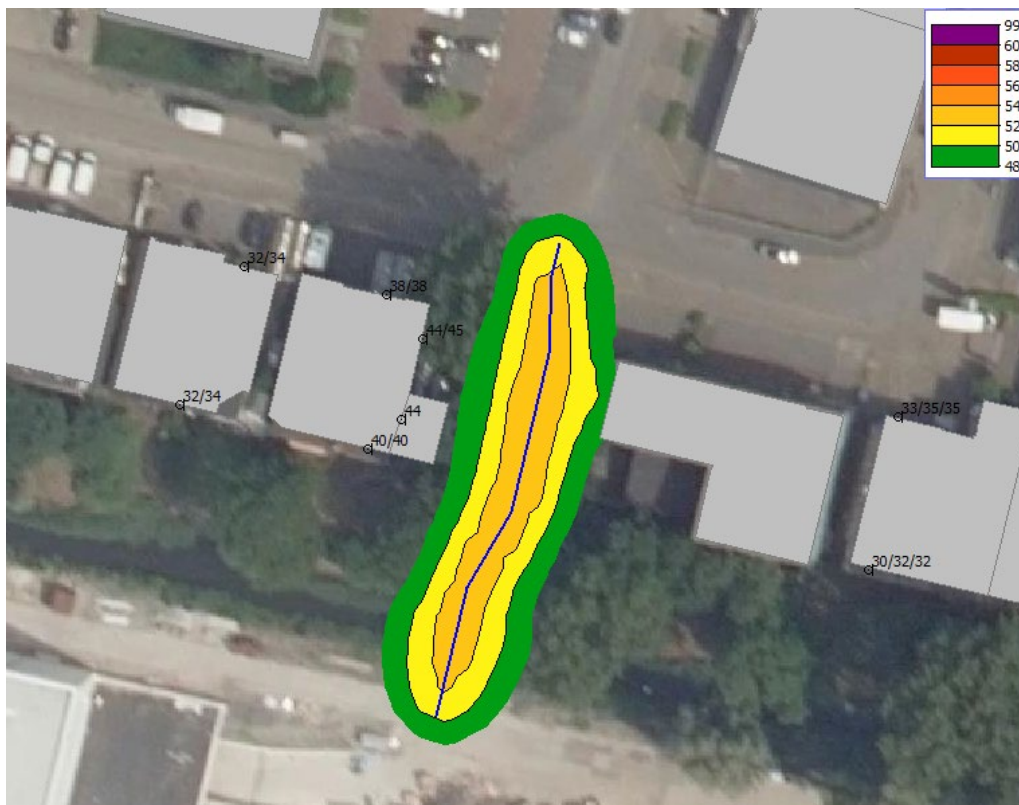
- Wegontwerp conform bijlage 1 van deze ruimtelijke onderbouwing;
- Rekenhoogte op woningen: 1,5 meter hoogte, 4,5 meter hoogte en (indien van toepassing) op 7,5 meter hoogte t.o.v. plaatselijk maaiveld;
- Ter indicatie is ook de geluidcontour op 4,5 meter (2<sup>e</sup> bouwlaag) in beeld gebracht;
- Geluidgevoelige bestemmingen volgens de situatie hoe die is opgenomen in het kadaster, zie onderstaand figuur. De woningen aan de Bouwerij betreffen bedrijfswoningen.



*Figuur 4-2: Overzicht van geluidgevoelige bestemmingen zoals d.d. 16-2-2021 bekend bij het Kadaster (blauw omrand). Plangebied is rood weergegeven.*

#### Resultaten

De geluidbelasting van de nieuwe weg op de omliggende woningen is lager dan 48 dB, zie onderstaande geluidbelastingen op de gevels van de omliggende woningen en de geluidcontouren (op 4,5m hoogte).



Figuur 4-3: Geluidbelastingen inclusief art. 110g Wgh.

#### Resultaten brug

Uitgegaan wordt dat de brug in beton wordt uitgevoerd en voegloos wordt aangesloten op de nieuwe weg. Dit uitgangspunt is gunstig voor wat betreft geluid naar de omgeving. Zwaardere constructies, zoals beton, worden minder gemakkelijk in trilling gebracht dan bijvoorbeeld staal en daardoor kunnen ze minder potentieel geluid naar de omgeving afstralen.

Voegen bij de overgang van brug naar weg, kunnen voor geluidsoverlast zorgen. Aangegeven is dat deze overgang voegloos wordt uitgevoerd, wat gunstig is voor wat betreft geluiduitstraling naar de omgeving.

#### Conclusie

Uit de resultaten volgt dat de geluidbelasting van de nieuwe weg op de omliggende geluidgevoelige bestemmingen lager is dan 48 dB. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt dit beoordeeld als 'goed'. De ontwikkeling wordt niet gezien als verslechtering van het woon- en leefklimaat voor wat betreft geluid. Wel dient bij de uitvoering goed gelet te worden dat de aansluitingen van de weg op de brug voegloos worden uitgevoerd, zodat hier geen negatieve geluidseffecten ontstaan.

In het kader van geluid is het plan uitvoerbaar.

## 4.3 Luchtkwaliteit

#### Wettelijk kader

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

1. het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);

2. het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
3. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
4. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
5. het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub d).

Wanneer een plan voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het plan wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

### **Beschouwing**

De ontwikkeling zal geen effect hebben op de luchtkwaliteit ter plaatse. Er vindt geen uitbreiding van bedrijfsactiviteiten of aantal woningen plaats. Hierdoor draagt het project 'Niet in betekende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging waardoor het niet hoeft te worden getoetst aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Hieruit kan worden opgemaakt dat de ontwikkeling geen bijdrage levert aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en past binnen de kaders van de Wet milieubeheer.

### **Conclusie**

Er kan worden geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling niet in de weg staat.

## **4.4 Externe veiligheid**

### **Wettelijk kader**

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het geval van een verandering bij de risicobron of in de omgeving daarvan dient een afweging te worden gemaakt over de externe veiligheidssituatie. Hierbij dienen risicobronnen in het plangebied en in de omgeving ervan in kaart gebracht te worden en getoetst te worden aan de risicomaten plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is de overlijdenskans per jaar als gevolg van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen bij een ongeval. Dit kan op een kaart worden weergegeven met behulp van contouren. Het groepsrisico betreft de kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

### **Beschouwing**

Er worden geen nieuwe risicobronnen gerealiseerd en er zijn ook geen risicobronnen in de buurt van het plan. De nieuwe ontsluitingsweg zal niet gebruikt worden als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Een nadere beoordeling van het aspect Externe veiligheid is daarom bij dit plan niet van toepassing.

### **Conclusie**

Het aspect Externe veiligheid is geen belemmering bij dit project. De realisatie van de nieuwe weg en brug is uitvoerbaar ten aanzien van veiligheid.

## 4.5 Water

### **Wettelijk kader**

In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is een proces waarbij de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan in een zo vroeg mogelijk stadium in gesprek komt met de gemeente en de waterbeheerder. Onderlinge goede afspraken moeten ervoor zorgen dat het waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid goed wordt toegepast en uitgevoerd. De watertoets resulteert uiteindelijk in een positief advies vanuit het Waterschap en een waterparagraaf die in de toelichting van het ruimtelijk plan wordt opgenomen.

### *Kaderrichtlijn Water*

De Kaderrichtlijn water is een Europese richtlijn die moet leiden tot een verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De Kaderrichtlijn moet in landelijke wet- en regelgeving worden omgezet. Met de komst van de Implementatiewet EG-kaderrichtlijn water is de KRW vertaald in de Nederlandse wetgeving. De Europese Kaderrichtlijn heeft gevolgen voor de gemeente op het gebied van riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid. Er worden ecologische en fysisch-chemische doelen geformuleerd die afhankelijk zijn van de functie van een watergang.

### *Nationaal Waterplan*

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP2) is opgesteld op basis van de Waterwet en is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009 – 2015. Het NWP2 geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050.

Met dit NWP2 zet het Rijk een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit, een duurzaam beheer en goede milieutoestand van de Noordzee en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Hierbij streeft het Rijk naar een integrale benadering, door economie (inclusief verdienvermogen), natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie en cultureel erfgoed zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. Het beleid en de maatregelen in dit Nationaal Waterplan dragen bij aan het vergroten van het waterbewustzijn in Nederland.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het Nationaal Waterplan is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Ne-42 bestemmingsplan Herziening Landgoederen en Groene Gebieden verantwoordelijk voor het hoofdwatersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast. Rijkswaterstaat (RWS) neemt in het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (Bprw) de condities en maatregelen op voor het operationeel beheer om deze strategische doelen te bereiken. Het NWP is kaderstellend voor het Bprw. Het kabinet vraagt andere overheden het NWP te vertalen in hun beleidsplannen.

### *Bestuursakkoord Water*

Het bestuursakkoord Water volgt op het Nationaal Bestuursakkoord Water en bevat hernieuwde afspraken over bestuur, financiën en richtinggevende kaders voor onder andere water. De maatregelen uit het Bestuursakkoord Water zijn gericht op:

- heldere verantwoordelijkheden, minder bestuurlijke drukte;
- beheersbaar programma voor de waterkeringen;
- doelmatig beheer van de waterketen,
- werkzaamheden slim combineren;
- het waterschapsbestuur.

De doelstellingen van het 'oude' Nationaal Bestuursakkoord blijven van kracht.



#### *Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie*

Het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) is een landelijk, gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk. Het versnelt en intensificeert de aanpak van 4 thema's: wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen. Het plan is landelijk gepresenteerd op Prinsjesdag 2017. Het DPRA

legt de gemeenten direct op om in 2020 over vastgesteld beleid per gemeente te beschikken over de 4 thema's. In 2050 dienen alle Nederlandse gemeenten "klimaatrobust" te zijn, d.w.z. alle maatregelen moeten dan zijn uitgevoerd.

Het Deltaplan is het leidende plan voor gemeenten voor het opstellen en uitvoeren van klimaatadaptieve inrichting. De voornemens van dit plan worden in nauwe afstemming met waterschappen en andere overheden en met particuliere partijen en inwoners, door de gemeenten ten uitvoer gebracht. In Amstelveen gebeurt dat met een Plan van Aanpak klimaatadaptatie 2019-2020.

#### *Provinciale Watervisie 2016-2021*

De Provinciale Watervisie is van kracht sinds 23 december 2015 en geldt tot 2021. Het plan geeft duidelijkheid over de strategische waterdoelen tot 2040 en de acties tot 2021. De volgende doelen worden nagestreefd:

- waarborgen van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's;
- zorgen voor schoon en voldoende drinkwater;
- kader stellen voor regionale waterkeringen;
- beoordelen versterkingsplannen primaire waterkeringen en bevorderen ruimtelijke kwaliteit;
- waterrobust inrichten bevorderen;
- bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater;
- Zorgen voor schoon en voldoende grondwater.

Een belangrijk middel voor het realiseren van deze waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wro.

#### *Waterbeheerplan AGV 2016-2021*

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht is de beheerder van de regionale wateren in een gebied van 700 km<sup>2</sup>, grofweg tussen Amsterdam en Utrecht. Het waterschap is een overheidsorganisatie, die zorgt voor veiligheid achter de dijken en voor voldoende en schoon oppervlaktewater. Elke zes jaar maakt het waterschap een waterbeheerplan, tegelijkertijd met (en afgestemd op) het Nationale Waterplan van het Rijk en de provinciale waterplannen. In dit Waterbeheerplan beschrijft het waterschap wensbeelden per thema voor 2030, en daaruit afgeleid doelen voor de planperiode 2016-2021 en een aanpak op hoofdlijnen.

Uitgangspunten:

- samenbrengen van alle regionale waterbeheertaken in één regionale waterautoriteit;
- een klimaatbestendig en waterrobust gebied;
- steden die beter bestand zijn tegen extreme regenbuien, wateroverlast, overstromingen, hitte en droogte;
- een omgeving die zich bewust is van waterveiligheid;
- water dat overal in het gebied geschikt is voor de vastgestelde gebruiksfunctie;
- gebruik van afvalwater als grondstof en bron voor energie en water;
- gebruik van vernieuwende oplossingen vanuit samenwerking met kennisinstellingen, andere overheden en marktpartijen;
- vermindering van regeldruk en vergroting van kosteneffectiviteit;

- afstemming over alle watertaken per stroomgebied;
- behoud van de zelfstandige bevoegdheid.

#### *Watergebiedsplan Westeramstel*

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft naast haar Waterbeheerplan voor verschillende gebieden aparte Watergebiedsplannen opgesteld met als doel gebiedsgerichte maatregelen te formuleren om het watersysteem te verbeteren. Daarvoor is zowel het grond- als oppervlaktewater kwalitatief en kwantitatief in beeld gebracht. Tevens is de ecologische toestand onderzocht met het oog op het behalen van de Kaderrichtlijn Water doelen. Het hoofddoel van het watergebiedsplan is het nemen van een peilbesluit voor de polders in het Westeramstelgebied.

Het watergebiedsplan focust op de volgende aandachtsgebieden:

- een peilbesluit voor de vier polders in het Westeramstelgebied;
- de kans op wateroverlastsituaties en eventuele maatregelen;
- de waterkwaliteit in het hele gebied en maatregelen voor de korte en lange termijn om de KRW doelen te halen;
- actualiseren van de legger;
- gebiedsgerichte maatregelen van reguliere waterschapstaken.

#### *Keur*

De taak van het Waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- Voorkomen van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste;
- Beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en de ecologische kwaliteit van watersystemen;
- Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken Waterschappen over eigen verordening, de Keur.

De Keur kent verboden en geboden voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en te zorgen voor dat ze geen gevaar opleveren voor het watersysteem. De Keur is van toepassing op allerlei activiteiten in, op of nabij waterkeringen en wateren, zoals graven, planten bomen, bouwen en verharderen.

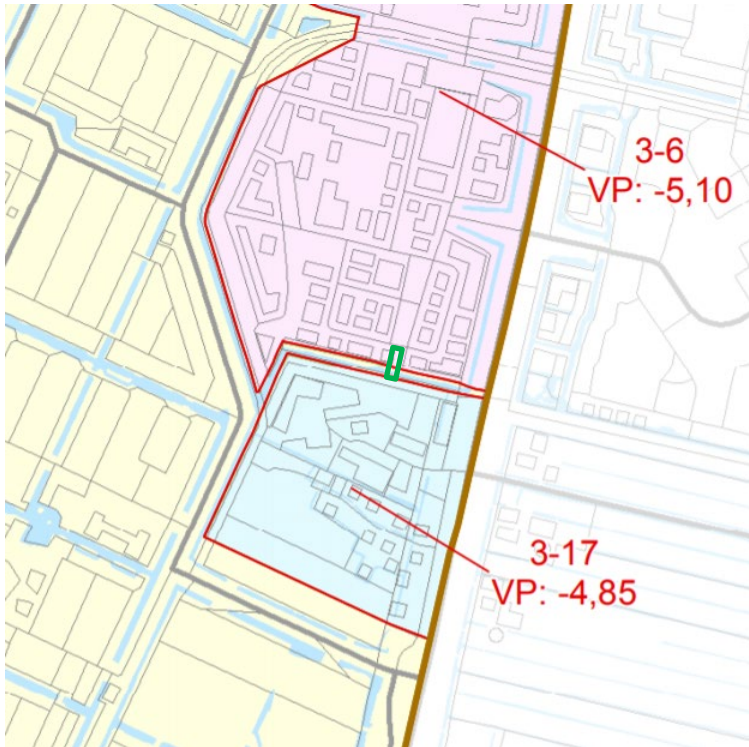
Een aantal activiteiten zijn toegestaan zonder dat daarvoor een Keurvergunning noodzakelijk is, als aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Voor activiteiten die volgens de Keur verboden zijn en die niet voldoen aan de voorwaarden, kunnen initiatiefnemers een vergunning aanvragen. Met een vergunning wordt toestemming verleend om een activiteit uit te voeren ondanks een algemeen verbod. Vergunningsaanvragen worden beoordeeld aan de hand van de beleidsregels Keurvergunningen.

#### **Beschouwing**

Hieronder wordt elk wateraspect nader beschouwd.

#### Peilgebied

Het plangebied ligt in de Noorder Legmeerpolder en ligt in twee peilvakken, zie figuur 4-4.

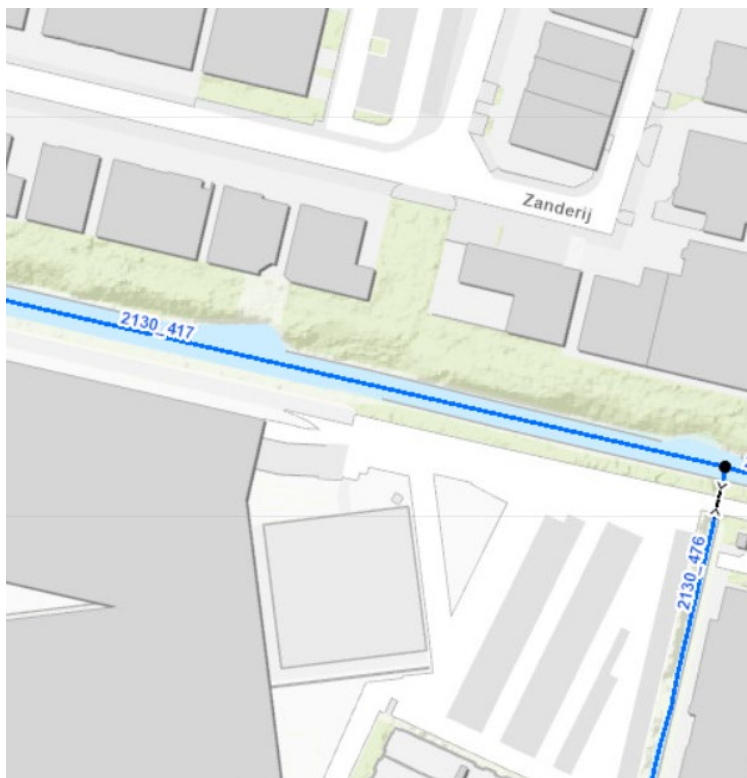


*Figuur 4-4: Kaart Peilbesluit Noorder Legmeerpolder, plangebied is groen omlijnd.*

Voor peilvak 3-6 is een peil van -5,10 meter NAP en voor 3-17 een peil van -4,85 meter NAP vastgesteld.

#### Oppervlaktewater

De te realiseren brug wordt over een bestaande watergang gerealiseerd. Dit betreft een primaire watergang, zie figuur 4-5.



Hydrovak: 2130\_417 [zie bijlage](#)

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| CODE               | 2130_417          |
| SOORT_VAK          | af- en aanvoervak |
| TYPE_VAK           |                   |
| CATEGORIE          | primair           |
| LEGGERSSTATUS      | Vastgesteld       |
| BREEDTE_PLASBERM_L |                   |
| BREEDTE_PLASBERM_R |                   |
| PL_B_HGTE_DIEPTE_L |                   |
| PL_B_HGTE_DIEPTE_R |                   |
| TALUD_2_L          |                   |
| TALUD_2_R          |                   |
| KNIKHOOGTE_1_L     |                   |
| KNIKHOOGTE_1_R     |                   |
| TALUD_1_L          | 1,50              |
| TALUD_1_R          | 1,50              |
| BODEMBREEDTE       | 2,00              |
| BODEMHOOGTE        | -6,37             |
| WATERDIEPTE        | 1,00              |
| WATERPEIL          | -5,37             |
| LENGTE             | 411               |
| WATERBR_REF_PEIL   |                   |
| ONDERHOUD_BAGGEREN | Waterschap        |

Figuur 4-5: Kaart Legger Amstel, Gooi en Vecht. Plangebied is groen omlijnd.

De watergang is op de bodem 2 meter breed en is 1 meter diep.

Met het project gaat er geen oppervlaktewater verloren. Het profiel van de watergang blijft ook gehandhaafd. Er zijn daarom geen negatieve effecten op het oppervlaktewater.

#### Veiligheid: Waterkeringen

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

#### Waterkwantiteit: voldoende water en wateroverlast

##### *Verharding en compensatie*

Met de realisatie van het plan wordt er een brug met een ontsluitingsweg gerealiseerd. Als gevolg hiervan zal het verhard oppervlak in het gebied worden uitgebreid.

Als gevolg van de realisatie van de brug en ontsluitingsweg zal er 322 m<sup>2</sup> verhard oppervlak worden aangelegd.

Volgens artikel 2.3 van de Keur 2019 van het Waterschap van Amstel, Gooi en Vecht is er een vergunning benodigd als er meer dan 1000 m<sup>2</sup> verhard oppervlak wordt aangelegd. Er geldt voor het plan dus geen vergunningsplicht. Daarom is er ook geen compensatie benodigd.

##### *Grondwater*

Het plan heeft geen effect op de grondwaterstanden en/of -overlast.

#### Waterkwaliteit: schoon water

Het plan heeft geen effect op de waterkwaliteit in de omgeving. Aangezien er geen vervuilende activiteiten in het plan zullen plaatsvinden. Bij het realiseren van de brug en de verharding zal ervoor worden gezorgd dat er geen vervuilende stoffen in het oppervlaktewater of grondwater terecht komen.

#### Afvalwater en riolering

Het hemelwater zal met twee straatkolken in de ontsluitingsweg worden opgevangen. Deze straatkolk zal aangesloten zijn op een kolkleiding die uitstroomt in de watergang, zie bijlage 1 van deze ruimtelijke onderbouwing.

#### Beheer en onderhoud

Het beheer van de ontsluitingsweg en de brug zal onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Amstelveen komen te liggen. Het onderhoud van de watergang, in de vorm van het baggeren en het maaien van de taluds zal uitgevoerd worden door Waternet. Waternet voert de uitvoeringstaken uit namens het Waterschap van Amstel, Gooi en Vecht.

#### **Conclusie**

Er worden geen negatieve effecten verwacht op de kwaliteit en kwantiteit van het watersysteem als gevolg van de realisatie van de brug en de ontsluitingsweg. Daarom kan er geconcludeerd worden dat een positief advies van het Waterschap te verwachten valt en dat het plan in het kader van water uitvoerbaar is. Inmiddels heeft het waterschap advies uitgebracht over het ruimtelijk plan, en geen bezwaren en knelpunten gegeven.

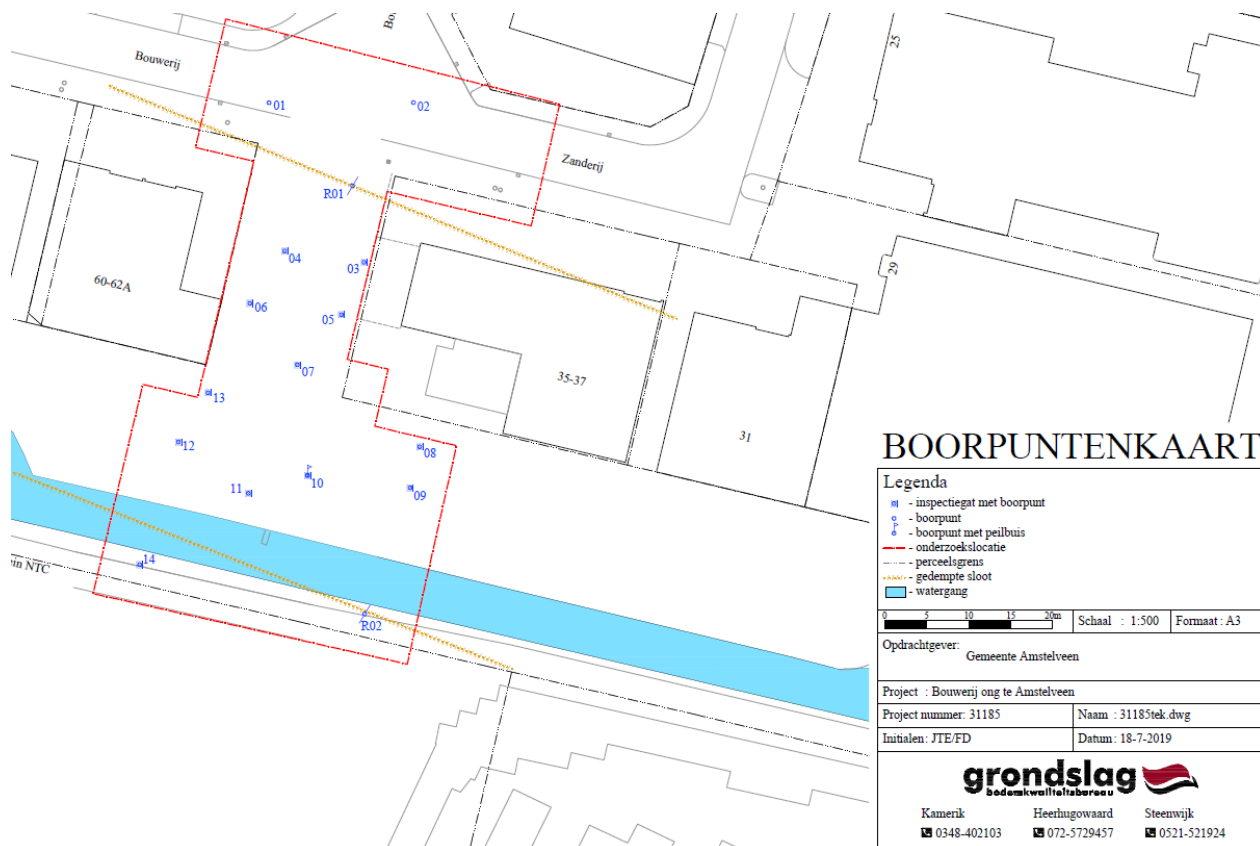
## **4.6 Bodem**

#### **Wettelijk kader**

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan dat in het kader van de uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan onderzoek verricht dient te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het projectgebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe bestemming. Tevens moeten nieuwe bodemverontreinigingen worden voorkomen en indien er toch bodemverontreinigingen ontstaan, moet de bodem direct worden gesaneerd.

#### **Beschouwing**

Grondslag b.v. heeft in oktober 2019 in opdracht van de gemeente Amstelveen een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd. Deze is in bijlage 3 van deze ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. Figuur 4-6 laat de onderzoekslocatie en de boorpunten zien.



Figuur 4-6: Onderzoeklocatie bodemonderzoek

#### Resultaten bodemonderzoek

In de zandige en kleiige grond (bodem vanaf het maaiveld tot 2,5 m-mv) zijn enkel zeer plaatselijk in de ondergrond maximaal lichte verhogingen aan kwik en lood aangetoond. In het grondwater is een lichte verhoging aan barium aangetoond. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De gestelde hypothese op basis van voorgaande bodemonderzoeken, dat lichte verhogingen in de bodem worden verwacht, is bevestigd.

In de inspectiegaten 06 en 08 is asbesthoudend materiaal aangetroffen. Voor de bodem is een indicatief asbestgehalte bepaald van 120 mg/kg ds ('worst case'). Deze waarde overschrijdt de toetswaarde voor nader onderzoek, alsmede de interventiewaarde voor asbest in grond. Formeel is een nader onderzoek noodzakelijk om het definitieve asbestgehalte te bepalen.

#### Resultaten aanvullend asbestbodemonderzoek

Er is tevens in november 2021 een aanvullend asbestbodemonderzoek uitgevoerd op de projectlocatie door Grondslag b.v. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in bijlage 9 van deze ruimtelijke onderbouwing. Aanleiding voor het nader onderzoek naar asbest is het aantreffen van asbest tijdens het verkennend onderzoek van oktober 2019.

De omvang van de verontreiniging is geschat op 13 m<sup>3</sup> / 23 ton. De verontreiniging kan worden beschouwd als een 'geval van ernstige bodemverontreiniging, waarvan sanering niet spoedeisend is'. Er is geen sprake van een 'nieuw geval van bodemverontreiniging'. In het kader van voorliggend plan dient de asbestverontreiniging te worden gesaneerd.



*BUS-procedure*

Werkzaamheden met of in deze grond worden beschouwd als 'bodemsanering'. Dit mag enkel worden uitgevoerd door daartoe erkende bodemintermediairs met instemming van het bevoegd gezag Wet Bodembescherming. Er is reeds een BUS-melding is gedaan voor de voorgenomen asbestsanering. Deze melding is reeds geaccepteerd door De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Deze busmelding is bekend onder zaaknummer 10859744. De goedkeuring van de busmelding is opgenomen in bijlage 10 van deze onderbouwing.

**Conclusie**

In een klein deel van het plangebied moet er asbest gesaneerd worden. Hiervoor is reeds een BUS-melding ingediend, en geaccepteerd door het bevoegd gezag. Na deze sanering is het gebied veilig en geschikt om het project te realiseren en in gebruik te nemen.

## **4.7 Ecologie**

**Wettelijk kader**

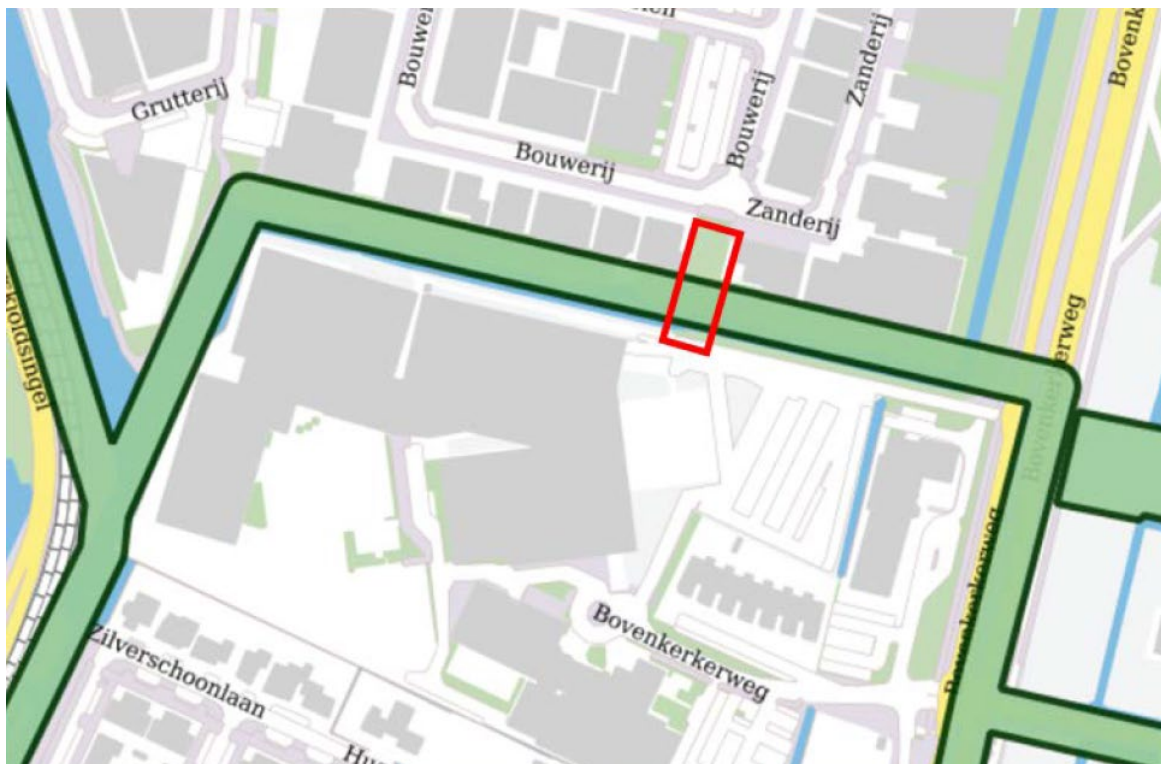
De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De Wet natuurbescherming is op 1 januari 2017 in werking getreden en vervangt sindsdien de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet, en de Boswet. De wet bevat regels voor de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten en de belangrijkste natuurgebieden in Nederland. Daarnaast bevat de wet onder meer bepalingen over de jacht en over houtopstanden.

Het plangebied maakt deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Daarom heeft Royal HaskoningDHV onderzoek gedaan naar de effecten van het plan op het NNN-gebied en de beschermde soorten die daarin voorkomen. Dit onderzoek is bijgevoegd in bijlage 4 van dit rapport. In paragraaf 4.7.1. worden de resultaten van het onderzoek naar het NNN nader beschouwd.

In het kader van de bescherming van nabijgelegen Natura-2000 is er een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is in bijlage 5 van dit rapport bijgevoegd. De beschouwing van de effecten op Natura-2000 gebieden wordt nader beschouwd in paragraaf 4.7.2. Tot slot wordt er in paragraaf 4.7.3 kort ingegaan op soortenbescherming en algemene zorgplicht.

### **4.7.1 Beschouwing Natuurnetwerk Nederland**

Zowel de watergang als de oever zijn begrensd als Natuurverbinding en daarmee onderdeel van het NNN. De verbindingzone is niet aangewezen voor specifiek een beheertype. De brug gaat over de watergang heen, waardoor dit deel van de verbindingzone relatief onaantast blijft. De weg wordt aangelegd op de oever en daarmee wordt een deel van de verbindingzone aangetast. In het vervolg van deze paragraaf wordt inzichtelijk gemaakt dat het functioneren van de verbindingzone niet in het geding komt, en daarmee de aangewezen natuurverbinding functioneel niet wijzigt.

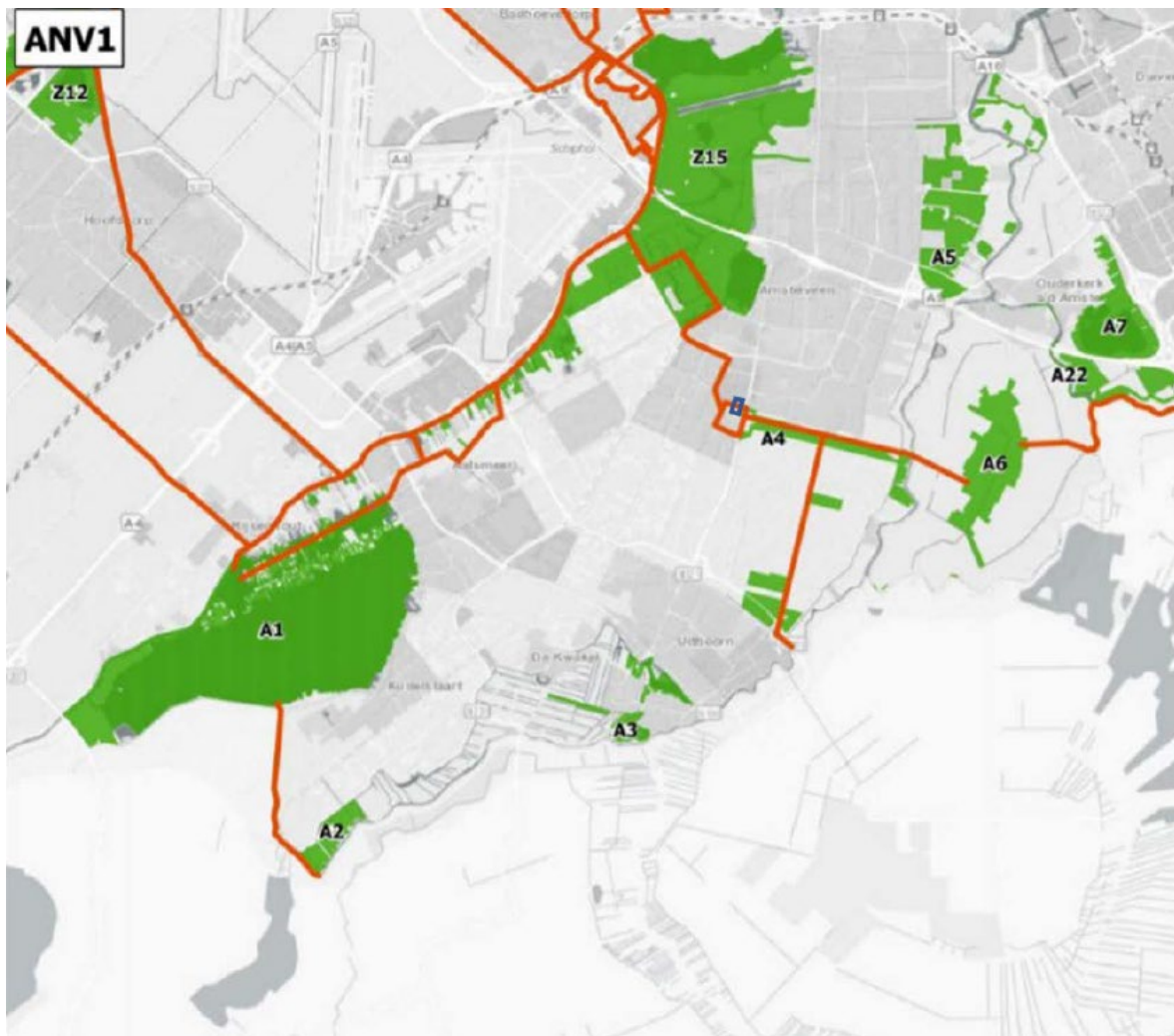


Figuur 4-6: Ligging Natuurnetwerk Nederland (groen) ten opzichte van het plangebied (rood).

### Wezenlijke kenmerken en waarden

Het plangebied is onderdeel van de Natuurverbinding Amsterdamse Bos, Westeinderplassen en omgeving (ANV1) waar de provincie in de omgevingsverordening wezenlijke kenmerken en waarden van heeft vastgesteld. Hieronder wordt aan de hand van de karakteristieken en doelsoorten/gemeenschappen een beeld gegeven van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze natuurverbinding.

De natte natuurverbinding bestaat uit een 35 kilometer lang netwerk van waterlopen en moeraszones rondom Amstelveen (Figuur 4-7). Tussen de Westeinderplassen en de Nieuwe Meer betreft dit een natte verbinding in de vorm van een brede watergang, de Ringvaart van de Haarlemmerpolder. De aftakkingen hiervan betreffen moerasnatuur tussen wegen en kleinere watergangen.



Figuur 4-7: Ligging natuurverbinding Amsterdamse Bos, Westeinderplassen en omgeving en omliggende NNN-gebieden inclusief nummer. De locatie van de brug en toegangsweg is in een blauw vierkantje aangegeven. Bron: Provincie Noord-Holland.

### Karakteristiek

De natuurverbinding wordt gekenmerkt door natte natuur in de vorm van rietlanden en graslanden en vormt een ecologische verbinding tussen de waterrijke gebieden in Amstel, Gooi en Vechtstreek, waaronder de Westeinderplassen, Amsterdamse Bos, Nieuwe Meer en Amstelveense Poel en Polder Ronde Hoep. Deze gebieden herbergen belangrijke populaties van onder andere ringslang, waterspitsmuis en noordse woelmuis en karakteriseren zich door aanwezigheid van open wateren, rietlanden en (moeras)bossen. Hoewel de huidige functionaliteit van de verbindingen niet optimaal is, biedt de natuurverbinding potenties voor uitwisseling van de genoemde soorten en andere watergebonden natuurwaarden tussen de natuurgebieden in de regio. In het stedelijk gebied liggen verspreid langs de verbinding diverse stapstenen in de vorm van rietlanden. In het landelijk gebied wordt vrijwel de hele verbinding ondersteund door stapstenen in de Bovenkerkerpolder.

In het waterrijk veengebied bestaat de verbinding uit twee takken. De ene tak bestaat uit een breed kanaal (Ringvaart van de Haarlemmerpolder) met veel aangrenzende oeverlandjes, die onderdeel zijn van de NNN. Rond deze tak is veel bebouwing aanwezig, maar richting de NNN-gebieden in het noorden neemt de bebouwingsdichtheid af. De tweede tak ligt in het westen op oude legakkers van de Westeinderplassen. In oostelijke richting volgt deze de oevers van kleinere watergangen langs de

bebouwde kom van Aalsmeer. Het water is voedselrijk, maar door de aanwezigheid van zuiverende driehoeksmosselen toch vrij helder.

De aftakking van het Amsterdamse Bos richting het oosten begint in de bosrijke omgeving van het Amsterdamse Bos en gaat over in grasdijken langs (drukke) wegen. Veelal grenst aan de grasdijken een watergang met oeverzone. Voor een deel liggen de grasdijken in woonkernen van Amstelveen. Hier zijn oeverlandjes gerealiseerd met rietruigtes. In de graslanden wordt vrijwel de hele verbinding begeleid door een strook NNN-gebied (A4) van circa 200 meter breed. Op een groot deel van de bermen is een bomenrij aangeplant.

### **Doelsoorten, doelgemeenschappen en algemene natuurkwaliteit**

De gehele natuurverbinding is (potentieel) van belang voor meervleermuis, ringslang, Noordse woelmuis en waterspitsmuis. Het kanaal wordt door de meervleermuis gebruikt als vliegrouete en foerageergebied. De oeverzones met rietruigte zijn in potentie geschikt als leefgebied en/of migratieroute voor waterspitsmuis en noordse woelmuis, al is die laatste nog niet zeker of deze in de omliggende NNN-gebieden voorkomt. Het deel van het Amsterdamse Bos, ten zuiden van de A9, is van belang voor de ringslang. Er leeft grote populatie, jaarlijks komen er zo'n 1000 eieren uit.

De wateren zijn van belang voor (algemene) zoetwatervissen als bittervoorn, kleine modderkruiper en rivierdonderpad. Het kanaal (Ringvaart van de Haarlemmerpolder) kan worden getypeerd als een brasemsnoekviswatertype. Het kanaal vormt bovendien een belangrijke migratieroute voor trekvis, die via het Noordzeekanaal de grotere zoete wateren langs het kanaal kunnen bereiken. In het veengebied rond de Westeinderplassen komt de laatste natuurlijke populatie van de Europese meerval in heel West-Europa voor. Aangenomen wordt dat de meervallen paaier onder de drijvende rietlanden die karakteristiek zijn voor deze veenaftgraving.

### **Algemene natuurkwaliteiten**

De vegetatie langs de verbinding bestaat uit waterriet, bloem- en varenrijk rietland, veenmosrietland en grasdijken met deels grazige en deels bloemrijke vegetatie. Onderwatervegetatie is in een groot deel van de verbinding (in ieder geval rond de Westeinderplassen) afwezig, ondanks de redelijke helderheid van het water. Mogelijk is vraat daarvan de oorzaak.

De gehele natuurverbinding is van belang voor algemene natuurwaarden, waaronder amfibieën (zoals groene kikkercomplex, bruine kikker, kleine watersalamander) en kleine zoogdieren (zoals kleine marterachtigen, egel en muizen), als regionaal belangrijk onderdeel van een ruimere groenblauwe dooradering van het landelijk gebied. De lijnvormige watergangen en aanliggende dijklichamen vormen geschikte vliegroutes en foerageergebieden voor vleermuizen, zoals watervleermuis. De lijnvormige landschapselementen in de vorm van groene oevers en rietlanden vormen ook (in potentie) een migratieroute en jachtgebied voor kleine marterachtigen en broed- en migratiegebied voor algemene moeras- en rietvogels (zoals rietzanger en kleine karekiet).

### **Mogelijke effecten van de ontwikkeling**

#### *Effectbepaling en -beoordeling*

Volgens de Omgevingsverordening NH2020 (Artikel 6.43)<sup>5</sup> van de Provincie Noord-Holland is per saldo een vermindering van het oppervlakte natuurverbinding niet toegestaan. Uitgaande van een toegangsweg

<sup>5</sup> Provincie Noord-Holland (2020) Omgevingsverordening NH 2020. Via: [https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke\\_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordening#Over%20de%20omgevingsverordening](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordening#Over%20de%20omgevingsverordening)

en brug van 5,5 m breed en 21 m lengte door NNN, leidt het aanleggen hiervan tot een ruimtebeslag van ca. 115,5 m<sup>2</sup> binnen NNN. De overkluizing van de brug wordt eveneens als ruimtebeslag beschouwd omdat door de schaduwwerking niet dezelfde natuurkwaliteit behouden kan blijven. Het realiseren van een brug ter plaatse van een natuurverbinding, in dit geval de natuurverbinding Amsterdamse Bos, Westeinderplassen en omgeving (ANV1), zou in principe in strijd kunnen zijn met de Omgevingsverordening NH2020, indien het functioneren van de natuurverbinding in het geding komt. De watergang zelf wordt niet aangetast, maar de oevers wel, in zoverre dat er een landhoofd in het hogere deel van de oever wordt geplaatst.

Wezenlijke negatieve effecten worden voorkomen door het aanbrengen van een stobbenwal en door het gebruiken van vleermuisvriendelijke verlichting. Kortom, de oppervlakte en het functioneren van de natuurverbinding blijven hetzelfde. Het uitblijven van relevante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, en soorten, wordt hierna toegelicht.

### Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden

#### *Effectbepaling en -beoordeling*

Volgens de Omgevingsverordening NH2020 (Artikel 6.43)<sup>6</sup> van de Provincie Noord-Holland is een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden niet toegestaan. Er bestaat geen algemene regel voor wanneer sprake is van een significante aantasting. Zowel de aard en omvang van de activiteit als de natuurwaarden ter plekke zijn daarvoor van belang. Hieronder is beoordeeld of er als gevolg van de aanleg en ingebruikname de brug sprake is van een (significante) aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden zoals beschreven in paragraaf 4.2.

De kernkwaliteiten van de verbindingzone (ter hoogte van het plangebied) kunnen als volgt worden samengevat:

- De huidige natuurverbinding wordt gekenmerkt door natte natuur in de vorm van **rietlanden** en **graslanden**.
- De gehele natuurverbinding is (potentieel) van belang voor **meervleermuis**, **ringslang**, **Noordse woelmuis** en **waterspitsmuis**.
  - De lijnvormige watergangen vormen geschikte vliegroutes en foerageergebieden voor vleermuizen.
  - De oevers en watergangen vormen geschikt leefgebied en/of migratieroute voor de ringslang.
  - De oeverzones met rietruigte zijn in potentie als leefgebied en/of migratieroute voor waterspitsmuis en noordse woelmuis.
- De gehele natuurverbinding is van belang voor **algemene natuurwaarden**, waaronder **amfibieën** (zoals groene kikkercomplex, bruine kikker, kleine watersalamander) en **kleine zoogdieren** (zoals kleine marterachtigen, egel en muizen).
- Ook zijn de wateren zijn van belang voor **(algemene) zoetwatervissen** als bittervoorn, kleine modderkruiper en rivierdonderpad.
- De groene oevers en rietlanden vormen ook (in potentie) een broed- en migratiegebied voor **algemene moeras- en rietvogels** (zoals rietzanger en kleine karekiet).

### Huidig aanwezige doelsoorten

Zoals omschreven in het document: Natuurverbinding Amsterdamse Bos, Westeinderplassen en omgeving (ANV1), is de functionaliteit van de verbindingzone op het nog moment laag. Mogelijke knelpunten zijn aanwezige harde obstakels als infrastructuur, stedelijke bebouwing en bedrijventerreinen.

<sup>6</sup> Provincie Noord-Holland (2020) Omgevingsverordening NH 2020. Via: [https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke\\_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordening#Over%20de%20omgevingsverordening](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordening#Over%20de%20omgevingsverordening)



Daarnaast wordt een ongeschikte inrichting benoemd als knelpunt. Het gaat dan onder andere om oevers met harde beschoeiing, beplantingen met onvoldoende dekking en/of variatie, grote onderbrekingen in geleidende structuren zoals bomenrijen en moerasoevers en onoverbrugbare trajecten door te intensief (agrarisch)grondgebruik<sup>7</sup>.

Voor doelsoorten waterspitsmuis en noordse woelmuis geldt dat het nog niet bekend is of deze soorten voorkomen in de omliggende NNN-gebieden. Het voorkomen van waterspitsmuis vraagt onder andere om een goed ontwikkelde watervegetatie, welke binnen het plangebied op het moment ontbreekt<sup>8</sup>. Zowel waterspitsmuis als noordse woelmuis komen voor in ruig begroeide oevers, mogelijk is het plangebied voor deze soorten nog te open. Van beide soorten zijn in de ruime omgeving van het plangebied geen waarnemingen bekend. Dit maakt het onwaarschijnlijk dat het plangebied op het moment een belangrijke migratieroute vormt voor waterspitsmuis en noordse woelmuis.

Het Amsterdamse Bos, ten zuiden van de A9, is sterk van belang als leefgebied van de ringslang. Verder zijn er enkele waarnemingen bekend uit de Ringvaart Haarlemmerpolder. Een sterke verbinding met overige omliggende NNN gebieden lijkt er op basis van de bekende verspreiding van de ringslang niet te zijn. Het plangebied is naar verwachting, vanwege de relatief geïsoleerde ligging en barrières om het plangebied te bereiken, nog ongeschikt als leefgebied voor ringslang. Het voorkomen van een zwervend exemplaar is niet uitgesloten.

Vleermuizen komen voor binnen en in de directe omgeving van het plangebied. Uit onderzoek uit 2017 zijn waarnemingen bekend van foeragerende ruige- en gewone dwergvleermuizen<sup>9</sup>. Ook waarnemingen van watervleermuizen, rosse vleermuizen en laatvliegers zijn bekend uit de ruimere omgeving<sup>10</sup>. Waarnemingen van meervleermuis zijn er de afgelopen tien jaar niet gedaan. Meervleermuizen migreren ook over het algemeen niet via smalle watergangen, maar via kanalen, vaarten en brede sloten<sup>11</sup>.

Algemeen voorkomende amfibieën, vissen, kleine zoogdieren en moeras/rietvogels zijn niet uit te sluiten binnen het plangebied.

### Ruimtebeslag

Het ruimtebeslag als gevolg van de aanleg van de brug en toegangsweg vindt plaats hoger op de oever. De daar aanwezige natuurwaarde is relatief laag, deze bestaat voornamelijk uit lage kruiden en gras. De watergang en direct aangrenzende oever met rietkraag zijn het meest van belang als leefgebied van bovengenoemde soorten. Met het plaatsen van de brug wordt echter wel het licht weggevangen, waardoor de oevervegetatie er onder verdwijnt. Dit doet af aan de aanwezige beschutting en daarmee aan de functie als migratieroute. Dit moet beschouwd worden als een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken.

### *Maatregelen om aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden te voorkomen*

Om vermindering van de functie als migratie route zijn maatregelen mogelijk:

- Het voorkomen van ruimtebeslag in de oever;
- Het plaatsen van stobbenwallen (zie onderstaande figuur) onder de brug waardoor hier voldoende beschutting aanwezig is.
- Negatieve effecten op de functie als migratieroute kunnen dan opgeheven worden.

<sup>7</sup> Provincie Noord-Holland, *Natuurverbinding Amsterdamse Bos, Westeinderplassen en omgeving (ANV1)*. Via: [https://noord-holland-extern.tercera-ro.nl/SiteData/8002/Publiek/BV00020/b\\_NL.IMRO.8002.POVPNH-VG01\\_539.pdf](https://noord-holland-extern.tercera-ro.nl/SiteData/8002/Publiek/BV00020/b_NL.IMRO.8002.POVPNH-VG01_539.pdf)

<sup>8</sup> Zoogdierverseniging, *Waterspitsmuis*. Via: <https://www.zoogdierverseniging.nl/zoogdiersoorten/waterspitsmuis>. Geraadpleegd op 5-2-2021

<sup>9</sup> Gras Advies (2017) *Notitie eindrapportage Vleermuisonderzoek De Kegel te Amstelveen*.

<sup>10</sup> NDFF 2021, *geraadpleegd op 2-2-2021*

<sup>11</sup> *Vleermuis.net*





*Figuur 4-8: Voorbeeld van een stobbenwal*

Er zal onder de aanbrug een stobbenwal gerealiseerd worden. Daarmee wordt voor voldoende beschutting gezorgd waardoor de functie als migratieroute in stand blijft. Negatieve effecten worden daarmee voorkomen.

### **Verstoring door geluid en mensen**

De nieuwe brug leidt tot meer activiteit van mensen in en rondom de verbindingszone. Er is niet op voorhand een kwantitatieve relatie te leggen tussen de aantallen aanwezige mensen en voertuigen en de mate van aantasting van natuurwaarden, in dit geval verstoring van fauna. Meer verstoring door geluid en aanwezigheid/beweging van mensen, kan met name een knelpunt vormen voor gevoelige soorten als de broedvogels die in en rondom de oever voorkomen. De huidige omgeving van het plangebied is echter al relatief verstoord, vanwege bewegingen van mensen en voertuigen in de aangrenzende parkeerplaats, woningen en industrie. De verstoring van het in gebruik nemen van de brug zal daarmee opgaan in de gebruikelijke verstoring. Broedvogels kiezen uit eigen beweging een nestplaats of verblijfplaats buiten hun specifieke verstoringsafstand. De brug doet daarmee niet af aan de functie als potentieel broed- en migratiegebied voor algemene moeras- en rietvogels.

### **Verstoring door licht**

Het voornemen omvat ook het plaatsen van straatverlichting. In de huidige situatie is er geen verlichting, direct gericht op de verbindingszone. Voor de functie als vlieg-/migratieroute en foerageergebied van vleermuizen geldt daarom dat lichtverstoring vanuit het plangebied niet is uit te sluiten. Als gevolg daarvan is niet uitgesloten dat er sprake is van een aantasting van de functionaliteit van de verbindingszone voor vleermuizen. Dit moet beschouwd worden als een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken.

*Maatregelen om aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden te voorkomen*

Lichtverstoring op vleermuizen moet voorkomen worden door gebruik te maken van vleermuisvriendelijke verlichting die gericht is op de brug en niet op de omgeving. De verlichting zoals aangegeven bij figuur 4.11 is daar bijvoorbeeld geschikt voor. Deze paaltjes zijn maximaal 1 meter hoog, zodat de verlichting laag blijft. Ook kan gedacht worden aan het gebruik van amberkleurige verlichting, wat een minder versturende werking heeft dat wit licht.

Deze vleermuisvriendelijke verlichting zal worden toegepast in dit project. Negatieve effecten op de functie als vlieg-/migratieroute en foerageergebied van vleermuizen worden dan opgeheven worden.



Figuur 4-9: Verlichtingspaaltjes geschikt voor in het plangebied

## Aantasting samenhang binnen NNN

### Effectbepaling en -beoordeling

Volgens de Omgevingsverordening NH2020 (Artikel 6.43) van de Provincie Noord-Holland is een vermindering van de samenhang niet toegestaan. De voorziene aanleg van de brug mag de functionaliteit van de verbindingszone, de samenhang met overige NNN niet verslechteren. Welke eisen worden gesteld aan de samenhang binnen het NNN zijn niet in de Omgevingsverordening nader gedefinieerd. In de Spelregels EHS is beschreven dat het moet gaan om een gebied dat ecologisch één samenhangend geheel vormt. Hierbij wordt gekeken naar de eisen die de aanwezige en potentiële natuurwaarden stellen aan hun omgeving. Wat betreft de natuurverbinding komt de functionaliteit hiervan overeen met de wezenlijke kenmerken en waarden van de natuurverbinding die eveneens gericht zijn op een verbindende functie voor verschillende soorten tussen NNN-gebieden. Zoals beschreven in paragraaf 5.2 worden de kernkwaliteiten van de verbindingszone (ter hoogte van het plangebied) niet significant aangetast, mits rekening wordt gehouden met het behouden van beschutting onder de brug en het plaatsen van vleermuisvriendelijke verlichting. Beide maatregelen zullen in het ontwerp van de brug worden toegepast. Dit betekent daarmee ook dat onder die voorwaarde de samenhang binnen het NNN niet wordt aangetast.

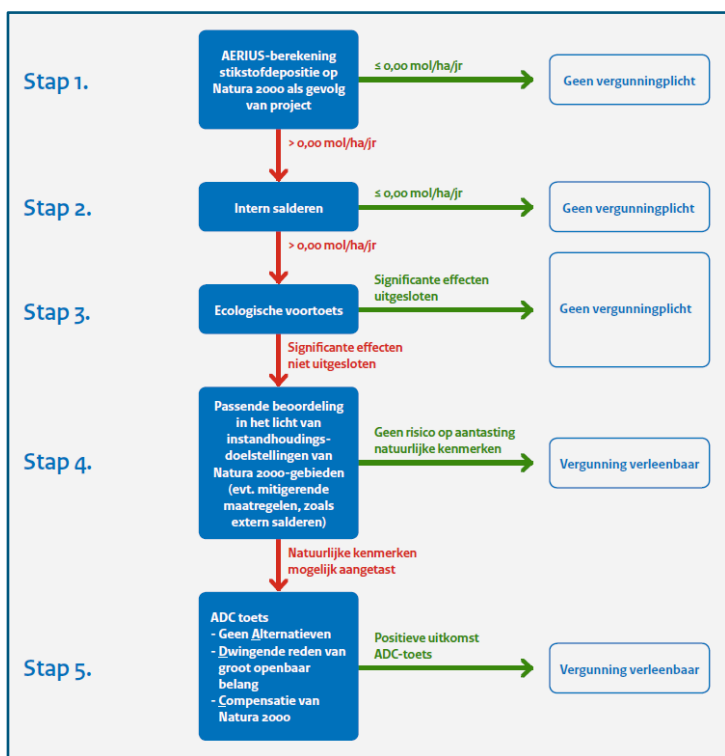
## Conclusie Natuurnetwerk Nederland

Op basis van voorgaande effectbeoordeling kan de volgende conclusie getrokken worden:

De aanleg en ingebruikname van de brug tussen het NTC en het bedrijventerrein Legmeer in Amstelveen is in eerste instantie in strijd met de Omgevingsverordening NH2020. Dit wordt voorkomen door het behouden van voldoende dekking onder de brug door middel van een stobbenwal en door gebruik te maken van vleermuisvriendelijke verlichting (zie bijlage 21.022.00-DO-001 v2 dd.17-06-2022 overzichtstekening). Door deze maatregelen kunnen negatieve effecten op het NNN-gebied gemitigeerd worden en wordt de functie als ecologische verbindingszone behouden. Het plan is daardoor niet langer in strijd met de Omgevingsverordening NH2020. De oppervlakte van de natuurverbinding vermindert niet, omdat de natuurverbinding functioneel niet wijzigt.

### 4.7.2 Beschouwing Natura-2000 (Stikstofdepositie)

Conform de Wet natuurbescherming (Wnb) dient bij nieuwe activiteiten getoetst te worden of binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen optreden. In de beslisboom voor stikstofdepositie (figuur 4-10 hieronder) zijn de stappen weergegeven om vergunningsplicht vast te stellen.



Figuur 4-10: Beslisboom vergunningplicht

### Partiële vrijstelling bouwfase

In art. 2.9a van de Wnb<sup>12</sup> is een partiële vrijstelling van de Natura 2000-vergunningplicht opgenomen voor de gevolgen van stikstofdepositie door de in het Besluit natuurbescherming in art. 2.5 aangewezen activiteiten van de bouwsector. De partiële vrijstelling houdt in dat de tijdelijke gevolgen van de, door de bouw veroorzaakte, stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden buiten beschouwing worden gelaten bij de natuurvergunning.

De nieuwe brug en weg zorgen voor een blijvende toename in verkeer van en naar het NTC. Deze toename van het verkeer zorgt ook voor een blijvende verandering van de stikstofemissies en bijbehorende deposities.

Voor de gebruiksfase is daarom de stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden berekend met het rekeninstrument AERIUS Calculator 2020. De berekening is uitgevoerd in april 2021 dus ik ook de realisatiefase van het project berekend. Aangezien dit een worstcase benadering betreft zal er geen verslechtering van de situatie optreden. De berekening blijft daarom geldig. Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied is Botshol en ligt op ca 6 km afstand.



Figuur 4-11: Ligging van Natura-2000 gebieden (geel en groen) ten opzichte van het plangebied (rood)

### Uitgangspunten gebruiksfase

Tijdens de gebruiksfase zullen er, bij een maximale bezetting van het parkeerterrein, 1.275 motorvoertuigen per dag over de nieuwe weg en brug rijden.

### Rekenresultaten

<sup>12</sup> Dit artikel is aan de Wnb toegevoegd met de op 1 juli 2021 in werking getreden Wet tot wijziging van de Wet natuurbescherming en de Omgevingswet (stikstofreductie en natuurverbetering) (Wsn, Stb. 2021, 140).



Op basis van de globale inschatting van de inzet van brandstof aangedreven materieel tijdens de tijdelijke aanlegfase wordt geen toename van de stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden berekend (0,00 mol N/ha/j). Ook voor de permanente gebruiksfase wordt geen toename van de stikstofdepositie berekend (0,00 mol N/ha/j).

Op basis van de in deze notitie beschreven uitgangspunten voor de inzet van het materieel en de verkeersaantrekkende werking, kan een significant negatief effect op voorhand uitgesloten worden. Dat betekent dat er geen vergunning of toestemmingsbesluit voor stikstofdepositie nodig is.

#### **Conclusie Natura-2000**

Het plan heeft geen effecten op nabijgelegen Natura-2000 gebieden. Het plan is daarom uitvoerbaar.

### **4.7.3 Soortenbescherming en algemene zorgplicht**

#### **Soortenbescherming**

In het plangebied is het voorkomen van algemene grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, algemene amfibieën en reptielen niet op voorhand uitgesloten, mede vanwege de functie als NNN gebied. Negatieve effecten op deze soorten dienen zoveel mogelijk te worden voorkomen door het treffen van voorzorgsmaatregelen. Deze voorzorgsmaatregelen dienen te worden opgenomen in een ecologisch werkprotocol. Door het nemen van voorzorgsmaatregelen, wordt overtreding van verbodsbepalingen voorkomen en is het aanvragen van een ontheffing niet noodzakelijk. In dat kader is het plan uitvoerbaar.

#### **Algemene zorgplicht**

Voor alle soorten geldt de algemene zorgplicht. Om negatieve effecten op niet-beschermdde vaatplanten, algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren en amfibieën, niet-beschermdde vissen en niet-beschermdde ongewervelden te voorkomen, dienen voorzorgsmaatregelen getroffen te worden.

Onderstaand wordt een aantal maatregelen beschreven om aan de algemene zorgplicht te voldoen (deze lijst is niet uitputtend):

- De werkzaamheden worden bij voorkeur alleen overdag, tussen zonsopgang en zonsondergang uitgevoerd. Veel algemene en beschermdde diersoorten (vleermuizen) zijn vooral actief gedurende de vroege ochtend, late avond en nacht;
- Er wordt niet na zonsondergang gewerkt, indien dit het geval is, wordt het gebruik van kunstlicht zoveel mogelijk beperkt en uitstraling van licht naar de omgeving en watergang voorkomen;
- Er wordt één richting opgewerkt, zodat kleine dieren van de werkzaamheden vandaan kunnen vluchten. Houd hierbij rekening met vluchtwegen (werk dus niet richting een doodlopende hoek maar richting geschikt alternatief gebied) en zorg dat de dieren voldoende vrije ruimte hebben;
- De aannemer maakt enkel gebruik van de ruimte die noodzakelijk is voor het uitvoeren van de werkzaamheden. Zo wordt onnodige verstoring van dieren en planten voorkomen;
- Wanneer de werkzaamheden gedurende langere tijd stilliggen, dient het terrein vóór herstart van de werkzaamheden geïnspecteerd te worden door een erkend ecoloog.

Daarnaast dient er bij de uitvoering van de werkzaamheden een erkend ecoloog nauw betrokken te zijn, om toe te zien op zorgvuldig handelen ten aanzien van eventueel aanwezige diersoorten. De te nemen voorzorgsmaatregelen dienen te worden opgenomen in een ecologisch werkprotocol welke te allen tijde op de werkplaats aanwezig moet zijn.

### **4.7.4 Conclusie Ecologie**

De aanleg en ingebruikname van de weg en brug tussen het NTC en het bedrijventerrein Legmeer in Amstelveen is in eerste instantie in strijd met de Omgevingsverordening NH2020. Dit wordt voorkomen

door het behouden van voldoende dekking onder de brug door middel van een stobbenwal en door gebruik te maken van vleermuisvriendelijke verlichting (zie bijlage 21.022.00-DO-001 v2 dd.17-06-2022 overzichtstekening) Doordat de negatieve effecten op het NNN-gebied gemitigeerd worden, is er geen sprake van strijdigheden met de Omgevingsverordening.

Er zijn geen effecten op nabijgelegen Natura-2000 gebieden.

Er moet rekening gehouden worden met de algemene zorgplicht om het verstoren van algemene soorten te voorkomen.

## **4.8 Cultuurhistorie en archeologie**

### **Wettelijk kader**

De zorgplicht voor het archeologisch erfgoed is uitgewerkt in de Monumentenwet 1988 en in de wijziging hierop; de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz, 2007). Een deel van de Monumentenwet is per 1 juli 2016 opgegaan in de Erfgoedwet.

De taken in het kader van de Erfgoedwet behelzen o.a. het meewegen van archeologie in de besluiten op het gebied van de Ruimtelijke Ordening (zoals omgevingsvergunning) en de koppeling tussen bestemmingsplannen en archeologische waarden en verwachtingen.

De Erfgoedwet verplicht om bij ruimtelijke plannen rekening te houden met in de bodem aanwezige of te verwachten archeologische waarden. De feitelijke bescherming daarvan krijgt gestalte door het opnemen van voorschriften in het bestemmingsplan ten aanzien van de afgifte van een omgevingsvergunning voor bodemverstorende activiteiten in die gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt. Deze voorschriften kunnen betrekking hebben op archeologisch vooronderzoek dat de aanvrager van de vergunning moet laten uitvoeren.

### *Cultuurhistorie*

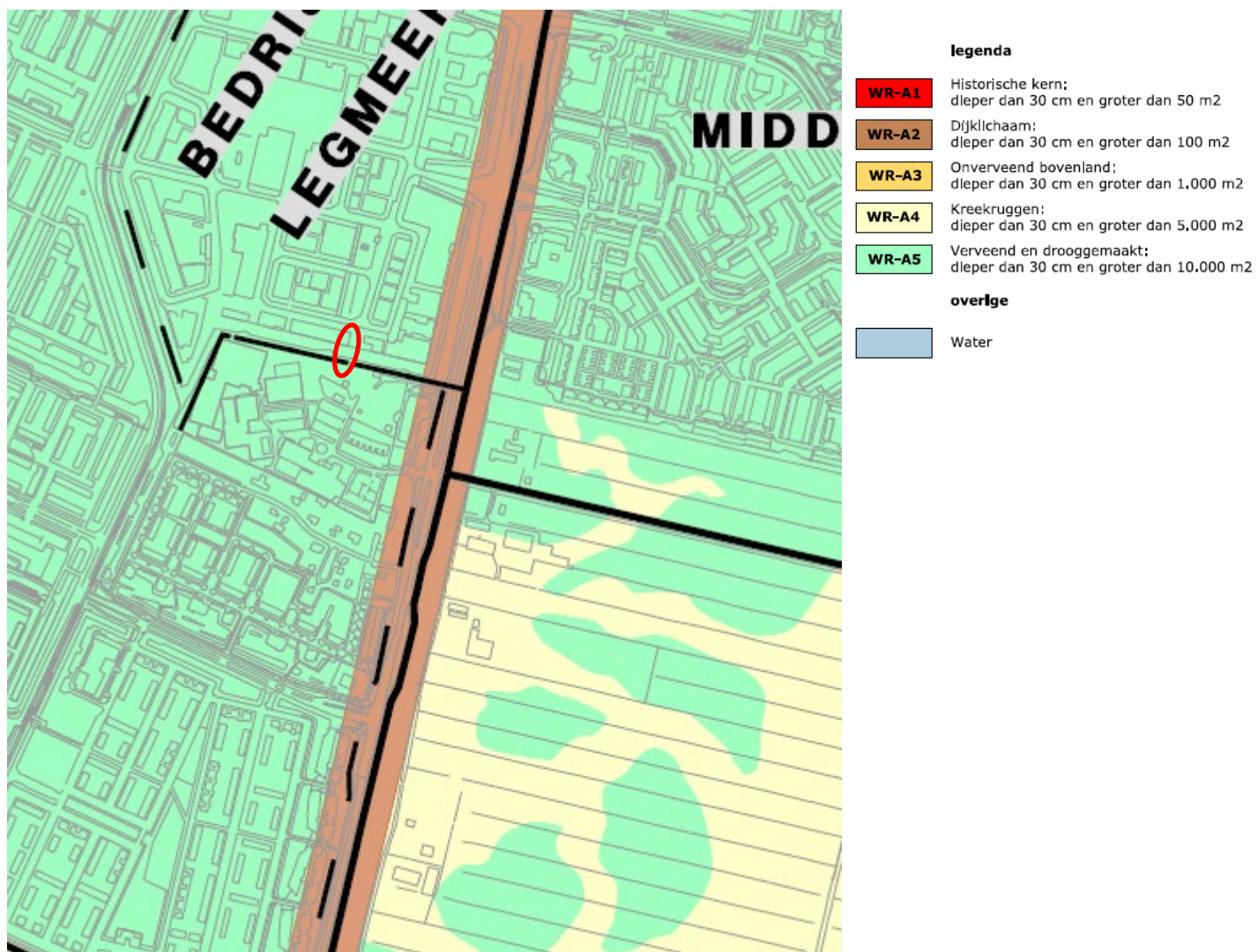
In de directe omgeving en binnen de grenzen van het plangebied komen geen beschermde monumenten voor. Het plangebied ligt niet in de nabijheid of is geen onderdeel van een beschermd stads- dorpsgezicht. In of in de nabijheid van het plangebied komen geen andere objecten of structuren voor met een cultuurhistorische waarde op grond van ander beleid (structuurvisies, omgevingsvisies en/of – verordeningen en bestemmingsplannen).

### *Archeologie*

Greenhouse Advies bv heeft een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor de ontwikkelingen bij sportpark de Kegel. De resultaten hiervan zijn representatief voor het voorliggende plan. Het rapport is als bijlage 6 bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

De gemeente Amstelveen heeft een eigen specifiek archeologiebeleid vastgesteld. Het plangebied ligt volgens deze kaart binnen een gebied dat voor het merendeel verveend en drooggemaakt is. Binnen deze (verveende) gebieden geldt een lage archeologische verwachting voor alle perioden (AWV5). Hierbinnen geldt een archeologische onderzoeksplicht als er voor het project dieper dan 30 cm en met een oppervlak groter dan 10.000 m<sup>2</sup> gegraven wordt. Voor de brug en de ontsluitingsweg wordt er weliswaar dieper dan 30 cm gegraven maar is het oppervlak veel kleiner dan 10.000 m<sup>2</sup>. Er is dus geen archeologisch vervolgonderzoek nodig.





Figuur 4-12: Locatie van het plangebied (rood) op de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Amstelveen.

De werkzaamheden ten behoeve van de bouw raken geen gronden met een relevante archeologische verwachtingswaarde (voor dit project). Archeologische vervolgonderzoek is vanwege de lage archeologische verwachtingswaarde en de (relatief) beperkte oppervlakte van de werkzaamheden, niet noodzakelijk. Daarom is in het kader van archeologie het plan uitvoerbaar.

### Conclusie

In het kader van Cultuurhistorie en archeologie is het plan uitvoerbaar.

## 5 Uitvoerbaarheid

### 5.1 Economische uitvoerbaarheid

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

De kosten voor de bouw, als ook de kosten voor de noodzakelijke onderzoeken/werkzaamheden voor de voorliggende ruimtelijke onderbouwing inzake de realisatie van de brug en de toegangsweg worden door de gemeente Amstelveen gedragen. Dat geldt ook voor eventuele voortvloeiende planschade als gevolg van de vaststelling van voorliggend plan. De gemeente heeft voldoende budget gereserveerd voor het dragen van deze kosten.

Het planvoornemen wordt dan ook economisch uitvoerbaar geacht.

### 5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

#### Overleg art 3.1.1 Bro

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) heeft de gemeente Amstelveen het project voorgelegd aan de relevante overlegpartners, namelijk de Provincie Noord-Holland en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) c.q. Waternet, voorafgaand aan het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening. De provincie en de waterschappen hebben geen bezwaar tegen het project aangegeven.

#### Zienswijzen

Op grond van de bepalingen in artikel 1.2.1a van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.4 van de algemene wet bestuursrecht, wordt voor een periode van 6 weken eenieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen op het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening.

## 6 Conclusie

Het voorliggende document strekt tot een goede ruimtelijke onderbouwing van het project, dat toeziet op de realisatie van een ontsluitingsweg met een brug voor gemotoriseerd verkeer, voetgangers en fietsers tussen de Bouwerij en het NTC te Amstelveen.

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

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

Er kan met de onderstaande maatregelen alsnog voldaan worden aan kaderstellende wet- en regelgeving:

- met een bodemsanering wordt de bodem geschikt gemaakt voor het voorgenomen gebruik;
- met voorzorgsmaatregelen voor beschermde soorten worden overtredingen op de Wnb voorkomen;
- met geïntegreerde maatregelen in het ontwerp van de brug wordt er voldaan aan de Provinciale Omgevingsverordening in het kader van NNN gebied.

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