

**Nota van beantwoording zienswijzen op ontwerp-
omgevingsvergunning Verlenging Joan Muyskenweg
(nummer 2017-066436 / D2018-03-020164)**

1 mei 2018

De ontwerp omgevingsvergunning voor de activiteiten 'aanleg' en 'RO (afwijking)' en de daarbij behorende stukken hebben samen tot en met 14 maart 2017 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van terinzagelegging kon een ieder zienswijzen inbrengen inzake de ontwerp omgevingsvergunning. Er zijn twee zienswijzen ingebracht:

1. De heer Laurens de Vroom, Joan Muyskenweg 2m, 1096 CJ Amsterdam;
2. De heer Martin Bijleveld, Joan Muyskenweg 2N, 1096 CJ Amsterdam.

De zienswijzen zijn alle tijdig ingekomen en ontvankelijk.

Omdat de zienswijzen een gelijke strekking hebben, worden zij gelijktijdig beantwoord. Allereerst een aanleiding voor de context van de vergunning, om de antwoorden te kunnen plaatsen.

Aanleiding

In de toekomstige verkeerskundige hoofdstructuur van het plangebied De Nieuwe Kern heeft de Holterbergweg een centrale functie. Waar deze in de huidige situatie voornamelijk doorgaand verkeer verwerkt, is de Holterbergweg in de toekomst de hoofdontsluiting van het plangebied De Nieuwe Kern. De verlenging van de Joan Muyskenweg vervult hierin een lokale en een verbindende functie.

Tevens biedt de verlengde weg een goede ontsluiting voor het postsorteercentrum van PostNL en nog te ontwikkelen aanpalende kavels langs het spoor. Ook zal de bereikbaarheid van de zuidzijde van Amstel Business Park Zuid verbeteren, bijvoorbeeld doordat er nieuwe in- en uitritten voor de Sligro en Makro ontstaan. Dit ontlast de De Flinesstraat, die een bekend knelpunt is. De nabijgelegen aansluiting van de Flinesstraat op de Spaklerweg is een verkeersonveilige kruising. Om dit knelpunt duurzaam op te lossen is een vermindering van de hoeveelheid verkeer op de Flinesstraat gewenst. De verlenging van de Joan Muyskenweg levert een bijdrage aan de ontlasting en verbetering van de verkeersveiligheid van de Flinesstraat.

De vele bouw-, transformatie- en verdichtingsplannen in de omgeving van het plangebied De Nieuwe Kern (Amstelkwartier, Weespertrekvaartgebied, Amstel Business Park Zuid, ArenAPoort en Amstel III) en het evenementenverkeer vragen ook in algemene zin om verbetering van de auto- en de fietsverbindingen. Een toekomstbestendig en robuust infranetwerk is nodig en moet geschikt zijn voor bewoners, bezoekers, werkenden, evenementenverkeer en langzaam verkeer. De wegenstructuur in het gebied wordt robuuster gemaakt door de doortrekking van Joan Muyskenweg vanaf de Van der Madeweg richting station Duivendrecht (via de Stationsweg).

De indieners van de zienswijzen willen meer inzicht in:

1. De onderliggende stukken.
2. Inzicht in het effect van de doorgetrokken Joan Muyskenweg op de verkeersintensiteiten, geluid en luchtkwaliteit op het noordelijke deel van de bestaande Joan Muyskenweg en de te nemen mitigerende maatregelen.
3. Deugdelijk plan voor de verkeersafwikkeling van het verkeer naar de A2 (gedoeld wordt op de situatie na afwaardering).

Ad 1. De onderliggende stukken

Ten behoeve van het project is er een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Deze kent een bijpassende bijlagen. De stukken zijn in te zien op:

<http://ruimtelijkeplannen.ouder-amstel.nl/ruimtelijkeplannen/NL.IMRO.0437.JMuyskenweg-0001>

Deze stukken zijn ook gepubliceerd bij de ontwerp omgevingsvergunning, zodat iedereen hier kennis van heeft kunnen nemen. De stukken zijn tevens onderdeel van de te verlenen omgevingsvergunning.

Tenslotte, de verlenging van de Joan Muyskenweg maakt onderdeel uit van de Ruimtelijk-economische visie Amstel Business Park Zuid en de Samenwerkingsovereenkomst De Nieuwe Kern. De gemeenteraad van Ouder-Amstel heeft beide documenten vastgesteld. De omgevingsvergunning is daarmee gebaseerd op door de gemeenteraad vastgesteld beleid. Het is een consistente uitvoering hiervan.

Ad2. Het effect van de doorgetrokken Joan Muyskenweg op de verkeersintensiteiten, geluid en luchtkwaliteit op het noordelijke deel van de bestaande Joan Muyskenweg en de te nemen mitigerende maatregelen

Voor de bijlagen verkeerslawaaai en luchtkwaliteit zijn er met het verkeersmodel Amsterdam (VMA) verkeerintensiteiten berekend. Deze zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek en hebben bij de stukken ter inzage gelegen. In een bijlage van deze Nota van Beantwoording staan op vier kaarten de verkeersintensiteiten aangegeven, die benut zijn voor zowel het akoestisch onderzoek als het onderzoek naar de luchtkwaliteit.

Bij de beantwoording van de vraag van de indieners wordt ingezoomd op 2 wegvakken (zie onderstaande figuur). Ouder-Amstel kiest voor deze wegvakken, omdat de indieners woonachtig zijn aan dit deel van de Joan Muyskenweg en in de omgeving wonen. Wegvak 1 ter hoogte van de woonboten en wegvak 2 ten zuiden van de aansluiting richting Utrechtsebrug.



Effecten op de verkeersintensiteiten

In onderstaande tabel zijn voor de wegvakken 1 en 2 de intensiteiten (weekdag/etmaal) weergegeven.

- 2018 autonoom: huidige situatie zonder verlengde Joan Muyskenweg
- 2018 plan: huidige situatie met verlengde Joan Muyskenweg
- 2030 autonoom: situatie 2030 zonder Joan Muyskenweg
- 2030 plan: situatie 2030 met verlengde Joan Muyskenweg

Wegvak	2018 autonoom	2018 plan	Verschil 2018	2028 autonoom	2028 plan	Verschil 2028
1	2073	2477	404	4226	4644	418
2	4485	6439	1954	12056	13842	1786

De verlengde Joan Muyskenweg leidt met name ten zuiden van de aansluiting Muyskenweg/A2 (wegvak 2) tot een toename van verkeer. Ten noorden van de

aansluiting van de Joan Muyskenweg op de A2 (wegvak 1) nemen de intensiteiten op de Joan Muyskenweg behoorlijk af. Bovendien is het verschil in intensiteiten tussen de situatie met een verlengde Joan Muyskenweg (plan) en zonder verlengde Joan Muyskenweg (autonoom) veel kleiner dan aan de zuidkant van de aansluiting met de A2.

De toename van verkeer tussen 2018 en 2028 autonoom wordt veroorzaakt door de groeiende stad. Komende jaren worden er in het gebied Amstel-Arena verschillende woningbouwprojecten in aanbouw genomen. Het gaat bijvoorbeeld om de ontwikkeling van Overamstel en de Nieuwe Kern. Deze groei zal optreden met of zonder de verlenging van de Joan Muyskenweg, het is de autonome verwachte groei. Hiermee is rekening gehouden in de verkeersprognoses, zodat een goede vergelijking van de situatie met en zonder de verlenging mogelijk is.

Effecten op geluid

Op basis van de genoemde verkeerintensiteiten in motorvoertuigen (mvt) per etmaal tussen 2028 referentie (4226 mvt/etmaal) en 2028 plan (4644 mvt/etmaal) treedt een toename op van 10% (absoluut verschil 418 mvt/etmaal).

Deze toename levert bij gelijkblijvende verdelingen van het verkeer over de dag een toename in de geluidbelasting op van ongeveer 0,4 dB. Deze toename van 0,4 dB is beperkt te noemen. Er is dus geen sprake van zogenoemde reconstructie van de weg, als bedoeld in de Wet geluidhinder, omdat de geluidsbelasting met minder dan 2 dB toeneemt.

Effecten op luchtkwaliteit

In het luchtonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de ruimtelijke onderbouwing is gekeken naar de effecten op wegvak 2. Op wegvak 1 nemen de intensiteiten op de Joan Muyskenweg behoorlijk af. Bovendien is het verschil in intensiteiten tussen met en zonder verlengde Joan Muyskenweg veel kleiner dan op wegvak 2.

Omdat zowel de absolute intensiteiten als het verschil in intensiteiten voor locatie 1 veel lager liggen dan voor locatie 2, is locatie 1 niet gemodelleerd.

Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat op de toetspunten ter hoogte van locatie 2 voor zowel NO₂ als PM₁₀ ruim wordt voldaan aan de grenswaarden. Gezien de lagere intensiteiten ter hoogte van locatie 1 wordt langs deze weg ook voldaan aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀.

Conclusie

Als gevolg van het project "Verlengde Joan Muyskenweg" nemen de verkeersintensiteiten ter hoogte van de woonboten beperkt toe (+418 mvt/etmaal). Deze toename heeft een zeer beperkt effect op geluid en luchtkwaliteit. Op basis van wettelijke normen hoeven er geen mitigerende maatregelen genomen te worden.

Ad 3. Deugdelijk plan voor de verkeersafwikkeling van het verkeer naar de A2 (na afwaardering)

Al langere tijd is de herwaardering van functie en de ligging van de A2 / Nieuwe Utrechtseweg in het deelgebied van Overamstel (ten westen van de Duivendrechtsevaart), onderdeel van Amsterdamse beleidsopgaven. Deze beleidsopgaven zijn gerelateerd aan de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam, waaronder de gebiedsontwikkeling Amsterdam Amstel – Academisch Medisch Centrum. Met de visie Overamstel 2005 zet de gemeente Amsterdam in op "omvorming A2 tot stadsweg" en ook met de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011 zet de gemeente

Amsterdam in op afwaardering van dit deel van de A2. Dit is nog geen uitgangspunt in het verkeersmodel, eerst is nadere studie nodig.

Voor die nadere studie is een intentieovereenkomst gesloten tussen de gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel, Vervoerregio en Rijkswaterstaat om de haalbaarheid van het afwaarderen van de A2 te onderzoeken. Onderdeel van dit project is onderzoek naar de aanleg van nieuwe aansluiting op de A2 ter hoogte Van der Madeweg. Nadrukkelijk betreft het in de gesloten overeenkomst nog uitsluitend een haalbaarheidsstudie. Hiervoor moet nog veel onderzoek worden gedaan en de nieuwe wegstructuur moet nog worden ontworpen en doorgerekend. Indien deze haalbaarheidsstudie tot positief resultaat leidt, volgt later dan ook een formele ruimtelijke ordening procedure, waarin de aanpassingen mogelijk worden gemaakt en worden gemotiveerd.

