



HETTENHEUVELWEG 8-10

GEMEENTE AMSTERDAM

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

10 september 2024

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

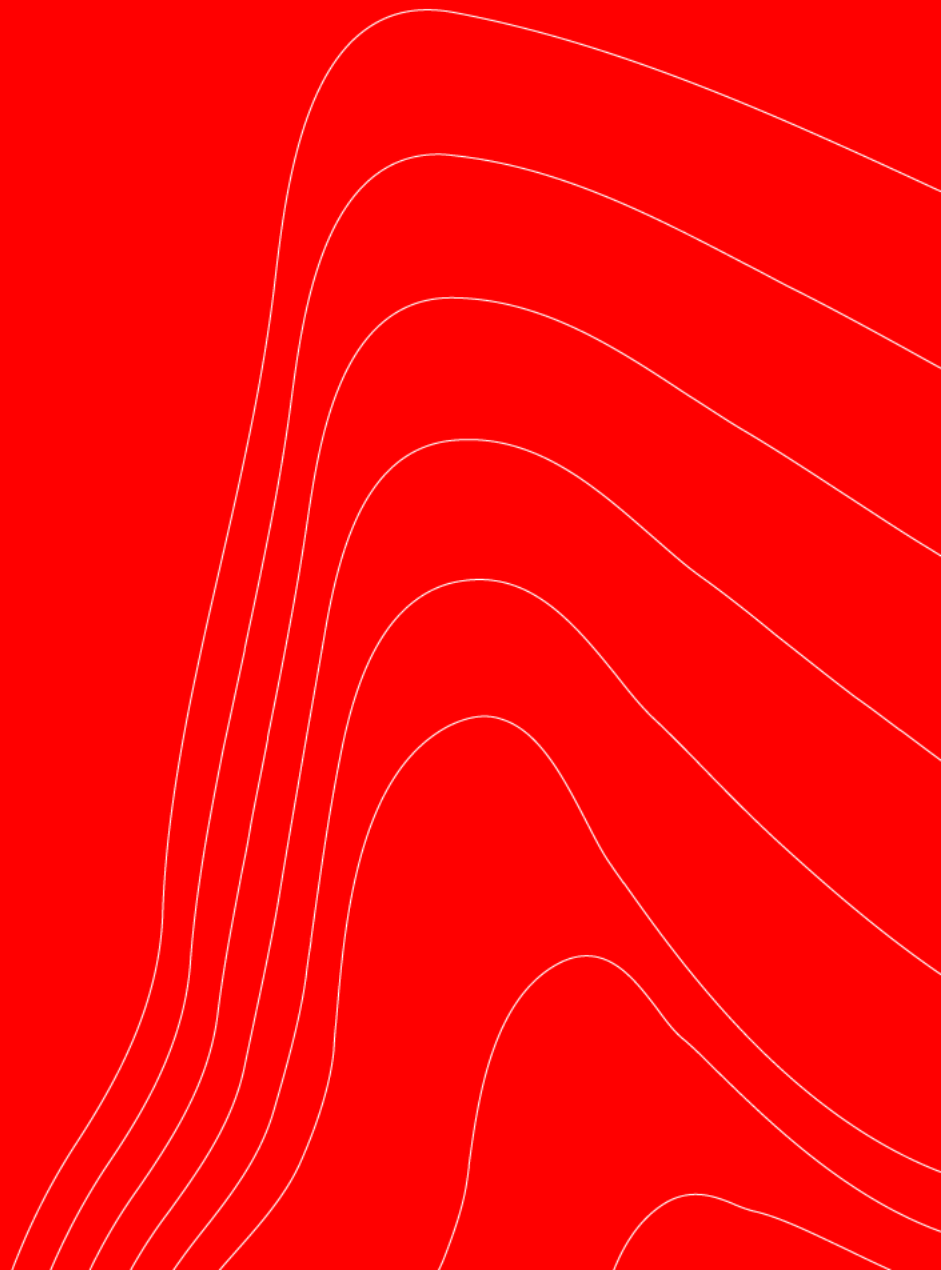
DATUM 10 september 2024
KENMERK 20210515

PROJECT Hettenheuvelweg 8-10
PROJECTLEIDER ██████████

OPDRACHTGEVER B-right Urban Living

AUTEUR ██████████

STATUS Definitief



Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	4
1.3 Leeswijzer	5
2. Plaats en omvang van het project	6
2.1 Plaats van het project	6
2.2 Kenmerken van het project	9
3. Kenmerken van de milieueffecten	14
3.1 Verkeer	14
3.2 Geluid	16
3.3 Bodem en water	17
3.4 Natuur	19
3.5 Luchtkwaliteit	20
3.6 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	21
3.7 Cultuurhistorie en archeologie	23
3.8 Bezinning	23
3.9 Windklimaat	24
3.10 Aanlegwerkzaamheden	25
3.11 Mitigerende maatregelen	25
4. Conclusie	26

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Amsterdam heeft voor de kantorenwijk Amstel III de beleidslijn ingezet om hier door marktpartijen de komende jaren een levendige en multifunctionele wijk te ontwikkelen met ruimte voor wonen, werken en recreëren. De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op één van de ontwikkelingen in Amstel III, namelijk de herontwikkeling van de locatie Hettenheuvelweg 8-10 door B-Right Urban Living. Het bestaande kantorencomplex wordt gesloopt, hiervoor in de plaats komt een gemengd appartementengebouw. Het appartementencomplex wordt door verschillende doelgroepen ingevuld, namelijk studenten en jongeren. De begane grond en binnentuin worden ingevuld als een collectieve verblijfsruimte met allerlei voorzieningen.

Omdat dit bouwplan op basis van het vigerende bestemmingsplan niet vergund kan worden, wordt daarbij artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) toegepast. Daarmee kan in afwijking van het bestemmingsplan een omgevingsvergunning worden verleend indien voor de beoogde ontwikkeling een ruimtelijke onderbouwing beschikbaar is waaruit blijkt dat sprake is van goede ruimtelijke ordening. Ten behoeve hiervan is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 'een oppervlakte van 100 hectare of meer' of 'een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat' (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2). De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van 487 woningen. Hiermee blijft de ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is waarin dit document in voorziet.

1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

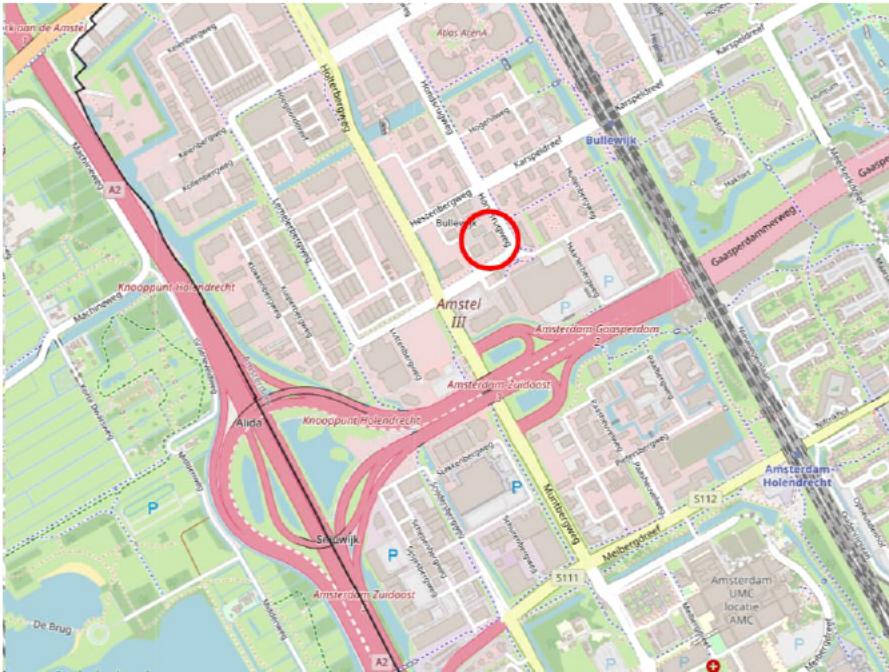
- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken welke te vinden zijn in de bijlagen van de ruimtelijke onderbouwing.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Het projectgebied ligt in de kantorenwijk Amstel III, in de bocht van de A9 en de A2 en nabij metrostation Bullewijk, tegenover IKEA en op de hoek van de Hettenheuvelweg en de Hondsrugweg. Figuur 2.1 geeft de ligging van het projectgebied weer.

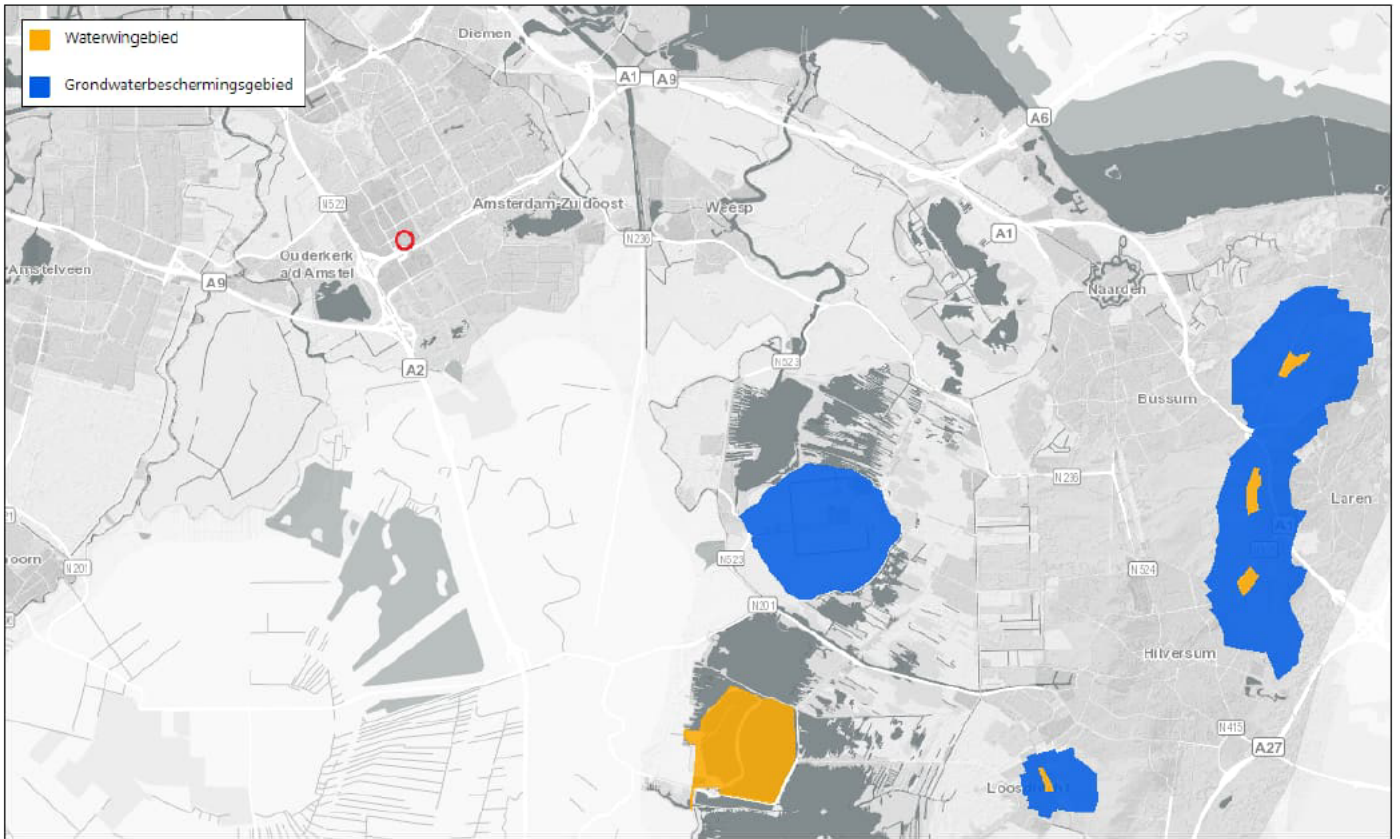


Figuur 2.1 Ligging projectgebied

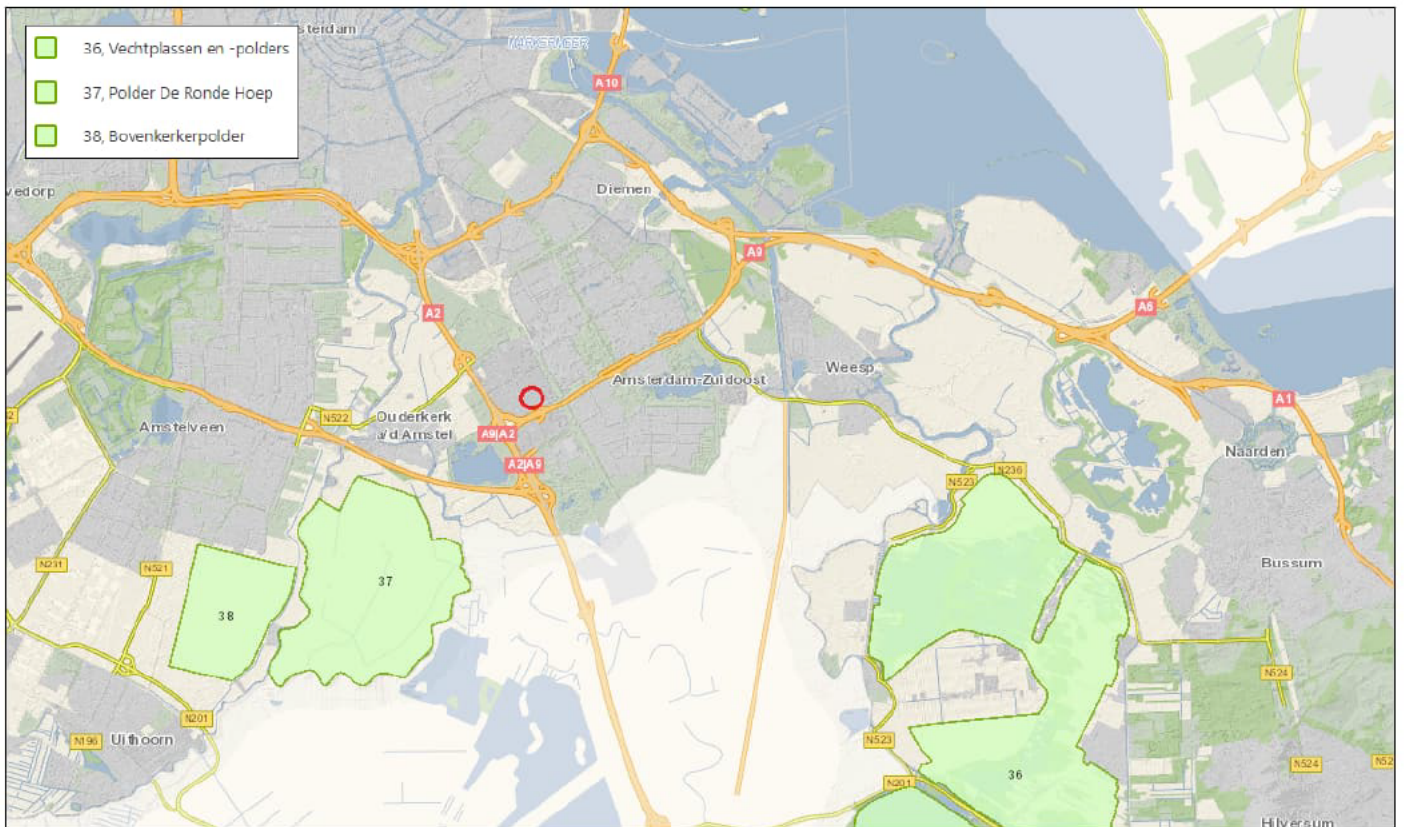
Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan 'Amstel III Oost', vastgesteld op 11 september 2013 heeft het projectgebied geen archeologische dubbelbestemming.

Het projectgebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals grondwaterbeschermingsgebieden (zie figuur 2.2). Ook bevindt het projectgebied zich niet in een stiltegebied (zie figuur 2.3). Het projectgebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland. De dichtstbijzijnde delen van het Natuurnetwerk bevinden zich circa 1 kilometer van het projectgebied (zie figuur 2.4). Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Botshol' bevindt zich op circa 4,4 kilometer (zie figuur 2.5).



Figuur 2.2 Grondwaterbeschermings- en waterwingebieden nabij de projectlocatie (rode cirkel) (bron: Provincie Noord-Holland)



Figuur 2.3 Stiltegebieden nabij de projectlocatie (rode cirkel) (bron: Provincie Noord-Holland)



Figuur 2.4 Natuurbeheerplan 2021 ten opzichte van het projectgebied (rood omcirkeld) (bron: Provincie Noord-Holland)



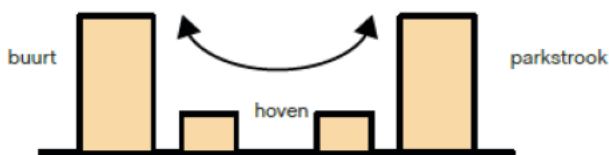
Figuur 2.5 Natura 2000 nabij het projectgebied (rode cirkel) (bron: AERIUS Calculator)

2.2 Kenmerken van het project

Met het 'Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief Amstel III' zet de gemeente Amsterdam in op transformatie van de wijk Amstel III van kantorenwijk naar een gemengde stadswijk die naast kantoren ook meer ruimte biedt aan woningen, voorzieningen en (groen) verblijfsgebieden.

De keuze uit het ontwikkelperspectief om voor Amstel III in te zetten op transformatie naar een gemengde stadswijk, is in stedenbouwkundige zin verder uitgewerkt door West 8 in de Deelgebiedsvisie Nieuw Amsterdam. Deze visie geeft met name kaders mee aan de afzonderlijke initiatiefnemers die met de (her)ontwikkeling van het gebied aan de slag gaan. De belangrijkste uitgangspunten van die Gebiedsvisie zijn:

- langs de Hondsrugweg - waar nadere varianten worden afgewogen om deze autoluw of autovrij te maken en zo een aantrekkelijker openbaar gebied ontstaat - wordt ingezet op de positionering van hogere bouwmassa's;
- parallel aan de Hondsrugweg, door de bestaande bouwpercelen, wordt een nieuwe, groene as voorzien: het hof;
- aan het hof worden lagere bouwmassa's voorzien;
- daar weer achter, kunnen weer hogere bouwmassa's gerealiseerd worden waardoor de dwarsdoorsnede van dit gebied als het ware een kom-vorm laat zien;

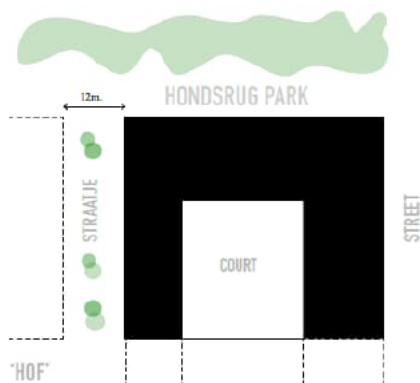


Figuur 2.6 Schematische dwarsdoorsnede bebouwingsstructuur

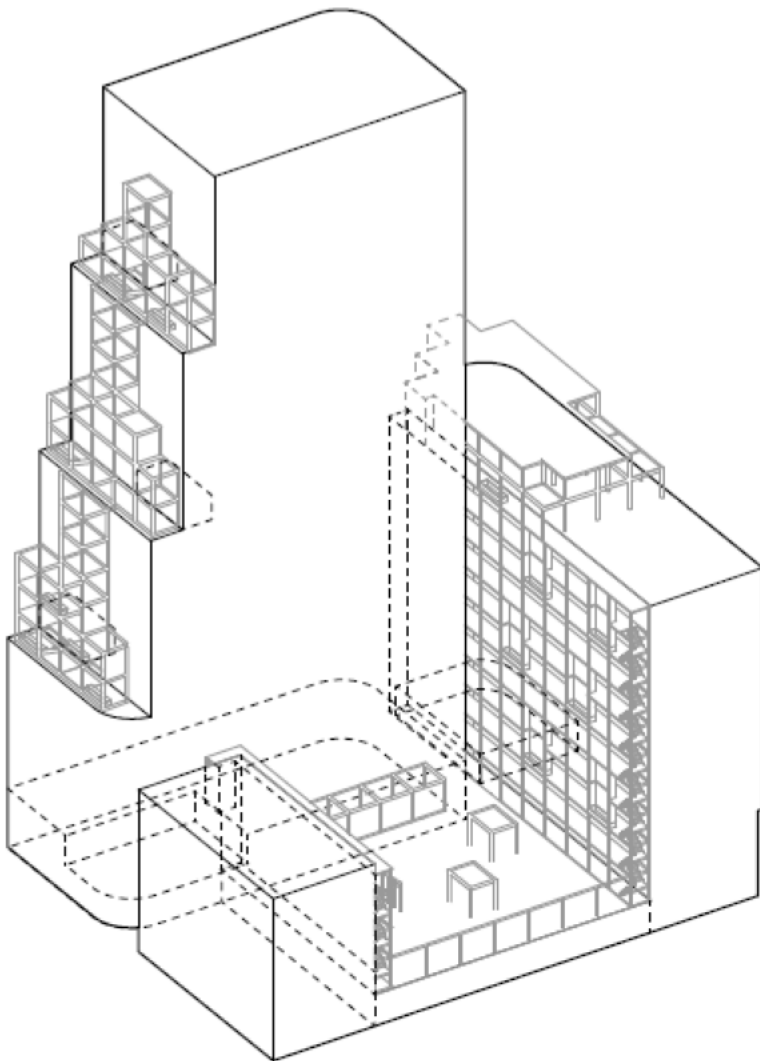
- de bestaande zijstraten vormen samen met nieuw aan te leggen paden de dwarsverbindingen door het gebied;
- er wordt onderscheid gemaakt in de breedte van assen en wegen, die correspondeert met het niveau waarop deze as of weg functioneert;
- door toepassing van setbacks in de bebouwing, ontstaat er een duidelijke straatwand die voor eenheid zorgt tussen de hogere en lagere bouwmassa's.

Het project: Hettenheuvelweg 8-10

De ontwikkeling aan de Hettenheuvelweg 8-10 is één van de projecten binnen Amstel III. Het gebouw is opgebouwd uit getrapte volumes om zo de lichtinval op de omgeving te vergroten. Verder krijgt het gebouw een U-vormige structuur. Figuur 2.7 en 2.8 geven een impressie over hoe de ontwikkeling er ongeveer uit gaat zien.

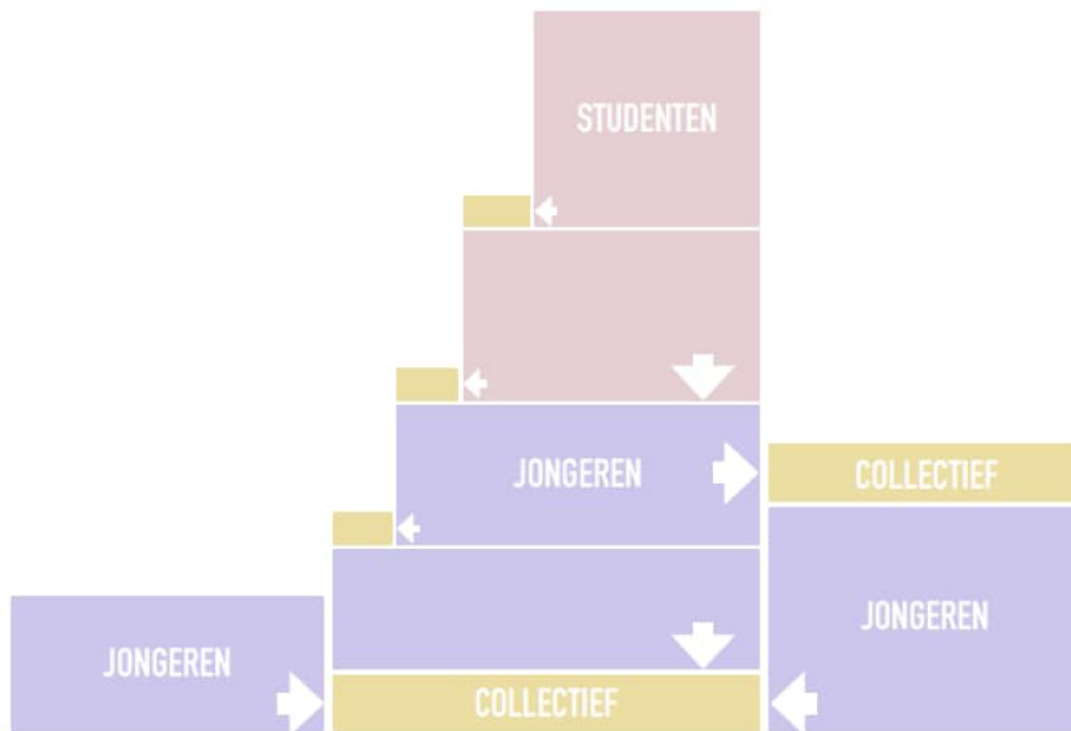


Figuur 2.7 Structuur ontwikkeling Hettenheuvelweg 8-10



Figuur 2.8 Getrapt volume ontwikkeling Hettenheuvelweg 8-10

In het gebouw gaan studenten en jongeren wonen. Zij hebben gezien hun leeftijdscategorie behoefte aan gemeenschappelijke ruimtes waar ze elkaar kunnen ontmoeten, met elkaar kunnen samenwerken of zich lichamelijk in kunnen spannen. Deze ruimtes zijn op verschillende locaties in het gebouw geplaatst zodat er in de buurt van de appartementen altijd een gemeenschappelijke ruimte te vinden is. In de plint is de grootste gemeenschappelijke ruimtes die ook toegankelijk is voor mensen van buitenaf. De binnentuin en de dakterrassen zijn collectief voor de bewoners. Onderstaande afbeelding laat zien hoe het gemeenschappelijke programma en de appartementen door elkaar heen vervlochten zijn.



Figuur 2.9 Visie van verschillende gebruikers in het gebouw

Bij deze ontwikkeling is ervoor gekozen om meer gedeelde faciliteiten aan te bieden, zoals gedeelde buitenruimtes en een ruime lobby. Hierdoor zijn de appartementen zelf compacter. De studentenwoningen worden gemiddeld 19,7 m² GBO en de jongerenwoningen gemiddeld 27,7 m² GBO. Daarnaast is in de plint een bijbehorende collectieve ontmoetingsruimte (407 m²), een bijbehorende fietsenstalling van 733 m², ruimte voor horeca (categorie 3 en 4) (95 m²) en een horeca-/fitnessruimte van 106 m² gepland. Onderstaande tabel geeft het woonprogramma weer van de ontwikkeling.

Tabel 2.1 Overzicht programma Hettenheuvelweg 8-10

Woningtype Appartementen	Aantal
Studentenwoningen	150
Jongerenwoningen	337
Totaal	487



Figuur 2.10 Impressie gebouw

Duurzaamheid


Het gebouw wordt op verschillende manier duurzaam ingestoken. Door de verscheidene soorten beplanting rondom en aan het gebouw wordt er natuurinclusief gebouwd. Verder krijgt het gebouw zonnepanelen en wordt het gebouw water neutraal gemaakt.

Verder wordt in het gebied Amstel III deelmobiliteit gestimuleerd. Deze ontwikkeling gaat aansluiten bij de ontwikkelingen op dit vlak. Bij deelmobiliteit kunnen bijvoorbeeld elektrische deelscooters of fietsen beschikbaar worden gesteld.

Ontsluiting

Het projectgebied is gelegen aan de Hettenheuvelweg. Via de Hondsrugweg, Laarderhoogtweg en de Muntbergweg (S111) is een snelle verbinding met de A9 en A2 aanwezig. Vanuit de S111 is tevens een directe verbinding met de S112 en de N522 beschikbaar. De Hettenheuvelweg ontsluit nagenoeg geen doorgaand verkeer en dient voornamelijk ter ontsluiting van de aanliggende percelen. De Hondsrugweg, Laarderhoogtweg en de Muntbergweg hebben een gebiedsontsluitende functie.

Op circa 1,5 kilometer loop-/fietsafstand is het trein- en metrostation Amsterdam Bijlmer Arena te bereiken. Dichterbij, op circa 800 meter loop-/fietsafstand is het metrostation Bullewijk te bereiken. Daarnaast halteren op de Hondsrugweg meerdere buslijnen in verschillende richtingen.



Parkeren

De autoparkeerbehoefte wordt volledig afgedekt door parkeerplaatsen bij ParkBee. De fietsparkeerbehoefte voor bewoners wordt afgedekt door de realisatie van een fietsenstalling in het gebouw. De fietsparkeerbehoefte voor bezoekers wordt door de gemeente opgelost in de openbare ruimte nabij de ontwikkeling.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

De ontwikkeling maakt onderdeel uit van de transformatie van de kantorenwijk Amstel III. Deze ontwikkelingen samen vallen onder de drempelwaarden uit het Besluit milieueffectrapportage, waardoor een m.e.r. procedure niet hoeft te worden doorlopen. Voor zover bekend zijn er verder geen redelijkerwijs te verwachten toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

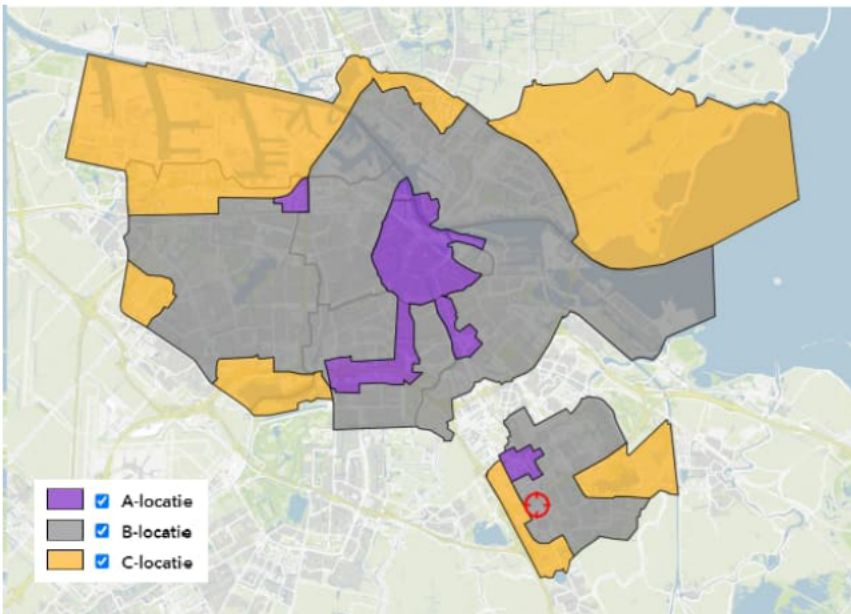
3.1 Verkeer

Verkeersgeneratie

De gemeente Amsterdam heeft in een eerdere fase voor het project een verkeersonderzoek uitgevoerd. Het gehele verkeersonderzoek is opgenomen in bijlage 2 van de ruimtelijke onderbouwing. Een addendum is opgenomen in bijlage 3 van de ruimtelijke onderbouwing). Het te ontwikkelen plan genereert op etmaalbasis iets meer autoverkeer (circa 580 extra ritten gemotoriseerd verkeer per etmaal) dan de autonome situatie.

Parkeren

Het aspect parkeren is onderzocht door Spark. Het Mobiliteitsplan wat zij hebben opgesteld staat in bijlage 4 van de ruimtelijke onderbouwing. Hierna wordt een geknopte samenvatting gegeven van het mobiliteitsplan. De gemeente Amsterdam verdeelt de stad in A-, B- en C-locaties als het gaat om parkeernormen. De Hertenheuvelweg 8-10 valt onder een B-locatie.



Figuur 3.1 Parkeernormen auto Amsterdam

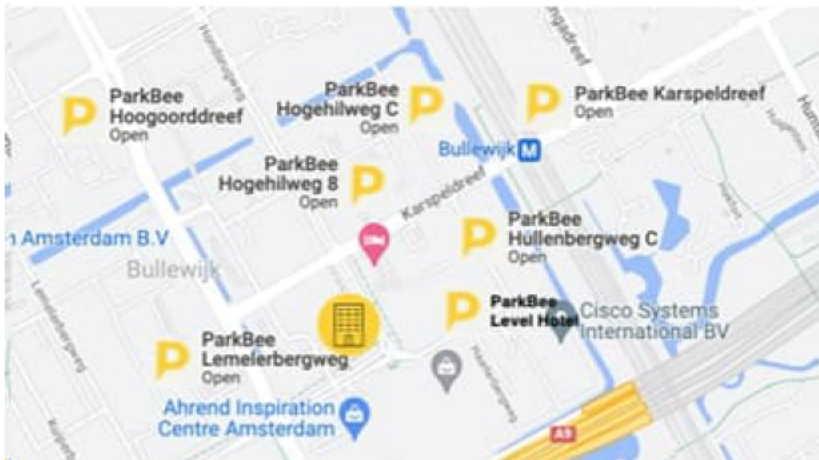
Voor nieuwbouwprojecten op B-locaties met sociale huur geldt een maximale parkeernorm van 1,0 per woning, exclusief het parkeren voor bezoekers. Voor bezoekers geldt een norm van 0,1 per woning. Uitgangspunt voor nieuwbouw is dat de minimumnorm voor het parkeren voor bezoekers op eigen terrein moet worden ingevuld.

Tabel 3.1 Normatieve parkeerbehoefte auto (Spark, 2024)

Functie	Aantal	m ²	Parkeernorm auto incl. bezoek	Normatieve parkeerbehoefte
Wonen				
Student < 30 m2	150	< 30 m2	0,1	15,0
Jongere < 30 m2	221	< 30 m2	0,1	22,1
Jongere > 30 m2	<u>116</u>	> 30 m2	0,1	<u>11,6</u>
Subtotaal woningen	487			48,7
Horeca IV ⁴		173 m2	8 per 100 m2 bvo	13,8
Totaal				62,5

De parkeerbehoefte bedraagt in totaal 63 parkeerplaatsen, waarvan 48 voor bezoekers en 14 plaatsen voor de horeca. De horecafunctie is primair bedoeld voor de buurt. Eventuele bezoekers voor de horecafunctie komen uit de buurt en komen niet met de auto. Eventuele bezoekers die wel met de auto komen naar het gebied komen hebben daar een andere bestemming waar een parkeerplaats voor beschikbaar is. Het toepassen van de kencijfers van het CROW op de ontwikkeling ten behoeve van horeca is om deze reden dan ook niet nodig.

Voor de overige 48 parkeerplaatsen is contact gezocht met ParkBee. Zij kunnen voorzien in minimaal 48 parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners binnen 500 meter loopafstand tot het appartementencomplex. Met ParkBee is een contract afgesloten over het beschikbaar stellen van deze parkeerplaatsen voor bezoekers. Dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen is mogelijk omdat bewoners en bezoekers niet elk deel van de dag aanwezig zijn en er geen sprake is van vaste parkeerplekken.



Figuur 3.2 Locatie ParkBee parkeerplaatsen omgeving Hettenheuvelweg 8-10

Het CROW heeft aanwezigheidspercentages opgesteld. Onderstaande tabel geeft de parkeerbehoefte per dagdeel weer voor Hettenheuvelweg 8-10.

Tabel 3.2 Parkeerbehoefte per dagdeel (Spark, 2024)

Dagdeel	Parkeerbehoefte wonen	Dagdeel	Parkeerbehoefte wonen
Werkdagochtend	5	Koopavond	34
Werkdagmiddag	10	Zaterdagmiddag	25
Werkdagavond	39	Zaterdagavond	49
Werkdag nacht	0	Zondagmiddag	34

Voor de fiets en scooter is ook een parkeernormennota beschikbaar. Dit gebied valt onder parkeernormen 'laag fietsgebruik'. Voor scooterparkeren is deze indeling er niet. Voor nieuwbouwwoningen stelt het Bouwbesluit 2012 een fietsenberging voor. Een gemeenschappelijke fietsenstalling met dubbele fietsenrekken volstaat voor deze ontwikkeling.

Tabel 3.3 Normatieve parkeerbehoefte fiets (Spark, 2024)

Functie	Aantal	m ²	Parkeernorm fiets	Parkeerbehoefte kavel	Parkeerbehoefte visite
Wonen					
Student < 30 m2	150	< 30 m2	1,0	150	75
Jongere < 30 m2	221	< 30 m2	1,0	221	110,5
Jongere > 30 m2	116	> 30 m2	2,0	232	58
Horeca IV ⁶		173 m2	10 per 100 m2 bvo		17,3
Totaal				603	261

Voor bezoekers is de fietsnorm 0,5 fietsparkeerplaats per bezoeker. Deze worden in de openbare ruimte gerealiseerd door de gemeente. Onder het gebouw komt een fietsenstalling met maximaal 974 parkeerplaatsen, waarvan 487 in lage rekken. Er is een normatieve fietsbehoefte van 603 parkeerplaatsen.

De initiatiefnemer wil bij deze ontwikkeling deelmobiliteit stimuleren in de vorm van elektrische fietsen. In de omgeving van het projectgebied wordt een mobiliteitshub gerealiseerd. Het ontwikkelen van deelmobiliteit gaat daarom aansluiten bij andere ontwikkelingen die in Amstel III worden geboden.

Vanuit het aspect verkeer kunnen negatieve effecten uitgesloten worden.

3.2 Geluid

De geplande woonunits zijn conform de Wet geluidhinder geluidgevoelig. De nieuwe woningen bevinden zich binnen de zones langs de rijksweg A2/A9 en verschillende lokale wegen. Om die reden zijn de geluidbelastingen ter plaatse van de nieuwe woningen berekend. Uit de resultaten blijkt dat ten gevolge van verschillende wegen de geluidbelasting op verschillende gevels de voorkeursgrenswaarde en ook de maximale ontheffingswaarde overschrijdt (zie voor volledig onderzoek bijlage 5 van de ruimtelijke onderbouwing). Voor het aanvragen van hogere waarden moet worden voldaan aan het hogere waarden beleid van de Gemeente Amsterdam.

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- De geluidbelasting Lden vanwege de rijksweg A2/A9 bedraagt ten hoogste 60 dB na aftrek ex art. 110g Wgh;
- De geluidbelasting Lden vanwege Holterbergweg/Muntbergweg na aftrek ex art. 110g Wgh. bedraagt ten hoogste 50 dB;
- De geluidbelasting Lden vanwege de Laarderhoogtweg/Hullenbergweg na aftrek ex art. 110g Wgh. bedraagt ten hoogste 58 dB;
- De geluidbelasting Lden vanwege Karspeldreef/Hessenbergweg na aftrek ex art. 110g Wgh. bedraagt ten hoogste 42 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden;
- De geluidbelasting Lden vanwege de Hettenheuvelweg na aftrek ex art. 110g Wgh. bedraagt ten hoogste 44 dB;
- De geluidbelasting Lden vanwege Hondsrugweg na aftrek ex art. 110g Wgh. bedraagt ten hoogste 52 dB;
- De gecumuleerde geluidbelasting LVL,cum voldoet overall aan de grenswaarde van LVL,cum = 66 dB.

Ten behoeve van het ontdoven van de gevel worden loggia's toegepast. Bij gevels met een hogere waarde worden Harbour Fensters toegepast. Het toepassen van verschillende geluidwerende maatregelen is bij verschillende woningen niet mogelijk. Door het toepassen van geluidwerende maatregelen wordt voldaan aan de Daglicht- en BENG eis. Om te kunnen voldoen aan de eisen zijn significante wijzigingen in het ontwerp nodig. Deze kosten van de wijzigen zijn onevenredig groot.

Gebleken is dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen. Om die reden wordt geadviseerd om voor de locaties, waar niet de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai. Hieronder is per geluidbron na aftrek de hogere waarden weergegeven.

Tabel 3.4 Aanvraag hogere waarden per bron

Bron	Hogere waarde
A2/A9	53 dB
Holterbergweg/ Muntbergweg	50 dB
Laarderhoogtweg/Hullenbergweg	58 dB
Hondsrugweg	52 dB

Oplegnotitie 2024

Na de uitvoering van het akoestisch onderzoek is het woningbouwprogramma en het ontwerp van de ontwikkeling van 400 naar 487 woningen gewijzigd. Tevens zijn in het ontwerp nieuwe geluidwerende maatregelen toegepast in een deel van Blok B. In plaats van loggia's wordt de gevel hier verdiept uitgevoerd door het plaatsen van penanten langs de gevel. In dit kader is aanvullend op het onderzoek een oplegnotitie opgesteld (zie bijlage 6 van de ruimtelijke onderbouwing). In deze oplegnotitie wordt de locatie en toepassing van nieuwe maatregelen nader gemotiveerd. Op basis van de notitie kan worden geconcludeerd dat het nieuwe ontwerp voldoet aan het gemeentelijke hogere waarden beleid en dat hogere waarden kunnen worden aangevraagd.

Uitstralingseffect

Voor toetsing van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang met meer dan 40% sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor het menselijk oor hoorbaar is). Gezien de beperkte toename aan verkeersgeneratie en de ontsluitende wegen in de omgeving zal dit niet meer dan 40% extra verkeer toevoegen en zal er geen sprake zijn van een geluidstoename. Relevante negatieve uitstralingseffecten naar de omgeving zijn dan ook uitgesloten.

3.3 Bodem en water

Bodem

Voor dit projectgebied heeft IDDS een milieuhygiënisch vooronderzoek en een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is tweeledig:

- Het bepalen van de milieuhygiënische kwaliteit van de landbodem (grond incl. PFAS en grondwater) ter plaatse van de onderzoekslocatie;
- Het bepalen of ter plaatse van de onderzoekslocatie sprake is van een verontreiniging met asbest in de bodem.

Door middel van een verkennend milieukundig bodemonderzoek is de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater ter plaatse van de onderzoekslocatie vastgesteld. Het volledige onderzoek is opgenomen bijlage 7 van de ruimtelijke onderbouwing.

Algemene bodemkwaliteit

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt de volgende conclusie vastgesteld:

- De grond bevat plaatselijk bijmenging met slakken en koolas;
- Plaatselijk bevindt zich een puinlaag bestaande uit sterke bijmenging met beton, grind, metselpuin, puingranulaat, sintels en slakken;

- Visueel is geen asbestverdacht materiaal waargenomen;
- De toplaag (0 - 0,5 m-mv) is licht verontreinigd met PCB;
- De toplaag (0,5 - 1,0 m-mv) is plaatselijk licht verontreinigd met lood en PCB;
- De diepe laag (>1,0 m-mv) is niet verontreinigd met de onderzochte parameters;
- Het grondwater is niet verontreinigd.

Gelet op de onderzoeksresultaten, te weten de aangetoonde overschrijding van de betreffende achtergrondwaarden (grond) dient de hypothese 'onverdacht' voor de onderzoekslocatie formeel te worden verworpen. De gemeten waarden zijn dermate gering dat aanvullend onderzoek naar het voorkomen van deze stoffen in de bodem op het perceel niet noodzakelijk is.

PFAS

- Op basis van de uitgevoerde PFAS-toetsing aan het landelijk beleid blijkt dat de grond is ingedeeld als zijnde klasse 'landbouw en natuur'
- Op basis van de uitgevoerde PFAS-toetsing aan het gemeentelijk beleid blijkt dat de grond (0 - 1,0 m-mv) is ingedeeld als zijnde 'niet verontreinigd'.

Asbest

In een enkel grondmonster en een enkel puinmonster is een gehalte asbest gemeten van respectievelijk 21 en 3,8 mg/kg ds. Voor de overige grond- en puinmonsters is een gewogen asbestgehalte aangetoond welke lager is dan de betreffende detectiegrens. De gewogen asbestconcentraties in de grond en in het puin zijn kleiner dan de helft van interventiewaarde (0,5 x 100 mg/kg ds.). Derhalve wordt het criterium voor nader onderzoek niet overschreden en is vervolgonderzoek niet nodig.

Met de beoogde ontwikkeling worden geen bodemvervuilende functies mogelijk gemaakt. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect bodem uitgesloten worden.

Water

Het projectgebied maakt geen deel uit van een waterwingebied of een grondwaterbeschermingsgebied. Ook bevinden zich in de omgeving van het projectgebied geen watergangen of waterkeringen. Het projectgebied bestaat in de huidige situatie bijna geheel uit verhard terrein, deels door bebouwing en deels door terreinverharding. De beoogde ontwikkeling leidt om die reden niet tot een toename aan verhard oppervlak of tot demping van bestaand oppervlaktewater.

In het rioleringsplan van Amsterdam is de nadruk gelegd op de rainproofopgave van de stad. Het streven is om wateroverlast en schade door een hevige bui te voorkomen. Omdat het niet wenselijk is om de capaciteit van de riolering te vergroten, worden de daken, daktuinen, woonerven en openbare ruimte ingericht om water vast te houden en afvoer te vertragen. Er zijn twee richtlijnen die de basis vormen voor waterneutraal ontwikkelen:

- De capaciteit voor hemelwater berging is minimaal 60 mm per uur.
- Hemelwater wordt in minimaal 24 uur afgevoerd met een constant debiet (ca. 2,5 mm/uur). Dit wordt bij voorkeur hergebruikt of verwerkt op eigen kavel. Het hemelwater kan ook worden afgevoerd door het in de bodem te infiltreren of via het oppervlaktewater (wanneer kavel gelegen aan oppervlaktewater). Als dit niet mogelijk is, mag hemelwater worden afgevoerd via het riool.

Voor de nieuwbouw worden géén materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitloogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout. In en nabij het projectgebied is een gescheiden rioelstelsel aanwezig waarop aangesloten wordt. Hiermee heeft de beoogde ontwikkeling geen negatieve effecten voor de waterhuishoudkundige situatie.

3.4 Natuur

Gebiedsbescherming

Het projectgebied maakt geen deel uit van beschermde gebieden, zoals het Natuur Netwerk Nederland of de ecologische structuur van Amsterdam. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Botshol op circa 4,4 km afstand. Het projectgebied ligt buiten dit beschermde natuurgebied. Verder is het projectgebied niet gelegen in onderdelen van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), noch in belangrijk weidevogelgebied. Onderdelen van deze natuurterreinen bevinden zich niet op het bedrijventerrein waar het projectgebied is gelegen. Het projectgebied maakt evenmin onderdeel uit van belangrijke gemeentelijke groenstructuren van Amsterdam. Ontwikkelingen in het projectgebied leiden hierom niet tot een significant negatief effect op de wezenlijke waarden en kenmerken, de oppervlakte of de samenhang van deze groengebieden. Er is geen sprake van een conflict met de provinciale omgevingsverordening of met gemeentelijk natuurdoelstellingen. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen gezien de afstand tot deze gebieden worden uitgesloten. Gezien de afstand en de geringe ontwikkeling kunnen ook verstoring, verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten.

Om stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden door emissies in de aanleg- en gebruiksfase van de beoogde ontwikkeling uit te sluiten is hier een onderzoek voor uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 8 van de ruimtelijke onderbouwing. De achterliggende stikstofberekeningen zijn opgenomen in bijlage 9 t/m 13 van de ruimtelijke onderbouwing. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat er geen depositiebijdrage binnen Natura 2000-gebieden wordt berekend. Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr.

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat er voor de ontwikkeling geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is vereist. Negatieve effecten kunnen uitgesloten worden.

Soortenbescherming

Gelet op de sloop en nieuwbouw die met het project gemoeid is, is een ecologische quickscan uitgevoerd om de mogelijke effecten op beschermde soorten in beeld te brengen. De rapportage van deze quickscan, die is uitgevoerd door Breur Ecologie & Onderzoek, is opgenomen in bijlage 14 van de ruimtelijke onderbouwing. Hieruit blijkt het volgende:

- De geplande ontwikkeling heeft geen negatief effect op het Natuurnetwerk Nederland, Belangrijk Weidevogelgebied of belangrijke gemeentelijke groenstructuren;
- Het projectgebied is geschikt als nestplaats van algemene gebouw- en struikbroedende vogels. Sloop- en kapwerkzaamheden dienen in de periode september - februari uitgevoerd te worden om te voorkomen dat er broedvogels aanwezig kunnen zijn op het moment van de werkzaamheden;
- Maatregelen zijn nodig om te voorkomen dat de rugstreeppad zich vestigt op het terrein tijdens de werkzaamheden;
- Overige beschermde soorten worden niet verwacht in het projectgebied;
- Het projectgebied is geschikt voor onbeschermde dan wel vrijgestelde soorten (zoals algemene muizensoorten, egel, gewone pad). Het aanvragen van een ontheffing is voor deze soorten niet nodig, wel geldt te allen tijde de zorgplicht (zie aanbevelingen). Daarnaast dient de initiatiefnemer melding van deze soorten te maken bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN).

Afgezien van de wettelijk beschermde soorten geldt voor alle soorten flora en fauna te allen tijde de zorgplicht. Dit betekent dat de initiatiefnemer verplicht is om zorgvuldig te werken en dat onnodige schade aan planten of dieren altijd dient te worden voorkomen.

De herinrichting van het terrein biedt ook kansen voor de natuur: Zo kan nieuwe bebouwing voorzien worden van inbouwelementen voor vleermuizen of vogels. Groene daken kunnen naast temperatuurisolatie en wateropvang ook van waarde zijn voor planten en insecten. Ten aanzien van eventueel nieuw aan te brengen plant- en boomsoorten wordt aanbevolen om te kiezen voor inheemse soorten. Inheemse beplanting is van een veel grotere waarde voor inheemse dieren dan exotische beplanting. Ook in het beheer van het groen (bijvoorbeeld gefaseerd maaien in plaats van gazonbeheer)

kunnen kansen worden benut voor een hogere natuurwaarde. Door hiermee rekening te houden kan de biodiversiteit van de toekomstige situatie aanzienlijk verhoogd worden. Met de maatregelen om te voorkomen dat de rugstreeppad zich vestigt op het terrein tijdens werkzaamheden kunnen effecten uitgesloten worden.

De ecologische quickscan is in april 2020 uitgevoerd. De resultaten zijn daarom in principe verouderd. De huidige situatie zoals beschreven in de quickscan is echter ongewijzigd. De bebouwing en het omliggende perceel zijn nog op dezelfde wijze in gebruik. Het aanwezige groen wordt actief bijgehouden. Hierdoor blijven de bovenstaande conclusies representatief.

3.5 Luchtkwaliteit

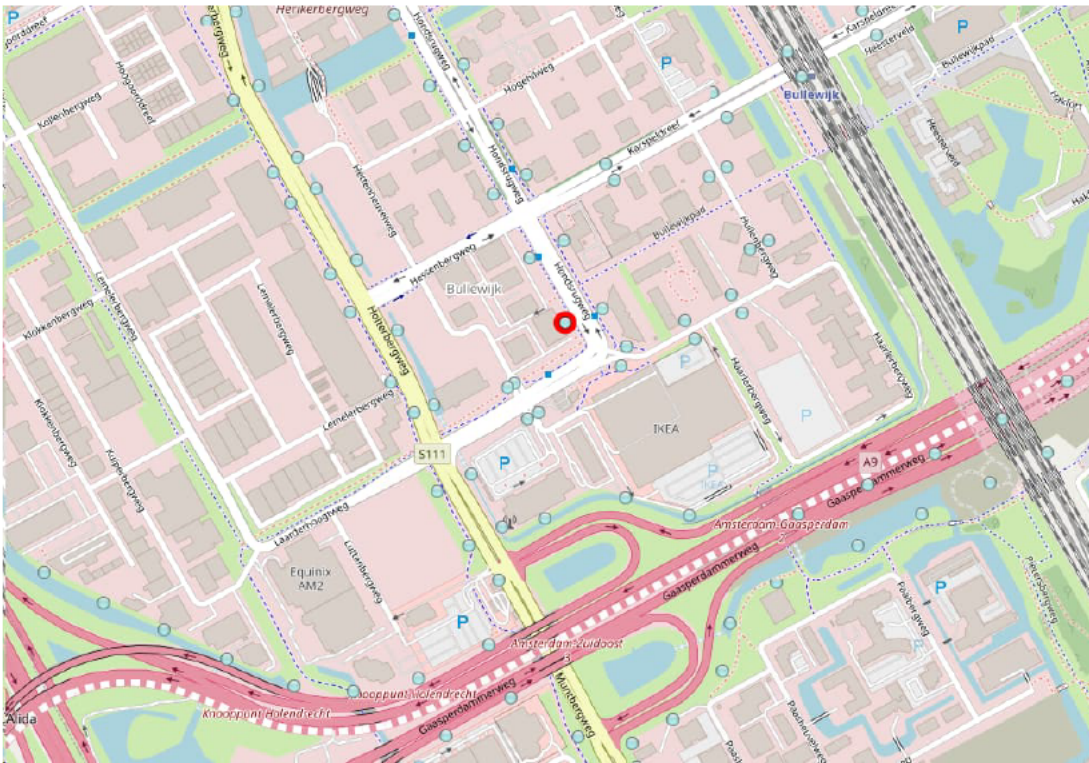
Er worden 487 woningen mogelijk gemaakt. Door de ontwikkeling is er sprake van een toename van verkeer van circa 580 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde). In de NIBM-tool is 2027 als jaar van planrealisatie aangehouden. Uit de berekening blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van 0,22 µg/m³ en van fijnstof van 0,08 µg/m³ (figuur 3.4). Beide toenames blijven onder 1,2 µg/m³. Het project draagt dan ook niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijnstof in de lucht. Een toetsing aan de grenswaarden kan achterwege blijven.

Tabel 3.5 Resultaten NIBM-tool 2020

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

Jaar van planrealisatie	2027
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	580
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,22
PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel van belang aan te tonen dat ter plaatse aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan. Dit is gedaan aan de hand van de monitoringstool die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel van belang aan te tonen dat ter plaatse aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan. Dit is gedaan aan de hand van de monitoringstool die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De maatgevende weg waarop dit onderzoek is uitgevoerd betreft de Hullenbergweg. Tabel 3.6 geeft de resultaten weer. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs deze weg onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer liggen.



Figuur 3.3 Meetpunt Luchtkwaliteit nabij Hettenheuvelweg 8-10

Tabel 3.6 Uitsnede NSL-monitoring

Totale concentratie	
NO2	22,98
PM10	18,115
PM2.5	10,683
Aantal normoverschrijdingsdagen	6,355

3.6 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

Overeenkomstig de risicokaart waarin relevante risicobronnen getoond worden, zijn er in de omgeving van het projectgebied geen risicovolle inrichtingen te vinden met een externe werking. Ook vindt er geen transport van gevaarlijke stoffen plaats over het water.

Vervoer van gevaarlijk stoffen over de weg en het spoor

Ten westen vindt er vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de A2. Het projectgebied bevindt zich op een afstand van circa 835 meter. Ten zuiden op een afstand van circa 343 meter bevindt zich de A9. Ook over deze weg worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het invloedsgebied van deze wegen wordt bepaald door stofcategorie LT2 en bedraagt 880 meter. Het spoortraject Duivendrecht – Breukelen bevindt zich ten oosten van het projectgebied op een afstand van circa 450 meter. Het invloedsgebied wordt bepaald door stofcategorie D4 en bedraagt meer dan 4 kilometer. Het projectgebied bevindt zich in het invloedsgebied. Omdat de beoogde ontwikkeling voor de wegtrajecten en het spoortraject op meer dan 200 meter afstand ligt, hoeven volgens het Basisnet in principe geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik ter plaatse van het projectgebied. Desalniettemin is vanwege de ligging binnen het invloedsgebied een beknopte verantwoording noodzakelijk.

Buisleidingen

Ten westen bevindt zich de aardgasleiding A-807 op een afstand van circa 1,1 kilometer. Het betreft een buisleiding met een grootte van 30 inch en een werkdruk van 66 bar. Het bijbehorende invloedsgebied is 380 meter. Het projectgebied bevindt zich niet in het invloedsgebied van de buisleiding. Het groepsrisico hoeft niet berekend of verantwoord te worden.

Het projectgebied ligt niet binnen de PR10⁻⁶ contour of het invloedsgebied van nabijgelegen risicovolle inrichtingen. De meest nabijgelegen risicovolle inrichting betreft het Shell-station bij de afrit van de A9, op circa 650 m afstand ten zuiden van de projectlocatie. Overige risicovolle inrichtingen liggen op meer dan 1 km afstand. Deze inrichtingen kennen geen externe werking op het projectgebied.

Beknopte verantwoording

In het kader van het wettelijk vooroverleg zal voor de verantwoording aanvullend advies gevraagd worden aan de veiligheidsregio.

Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid

Voor zowel de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende geborgd zijn. De bestrijdbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om hun taken goed uit te voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen. Het projectgebied wordt ontsloten via de Hettenheuvelweg. Deze weg sluit aan op het verdere wegennetwerk van Amsterdam. Het wegennetwerk biedt vluchtmogelijkheden in verschillende richtingen, waardoor altijd van de bron af kan worden gevlucht. Het gedegen netwerk komt de bestrijdbaarheid ten goede.

Zelfredzaamheid

Het programma van bestaat uit de realisatie van 400 woningen. Als gevolg van een incident met toxische stoffen over de omliggende wegen en het spoor geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. Zelfredzaamheid in deze scenario's is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen. Denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Hiermee worden de aanwezigen beschermd tegen de blootstelling aan toxische gassen. Daarnaast dienen, in het kader van effectieve zelfredzaamheid, de gebruikers van de objecten door risicocommunicatie te worden geïnstrueerd over de risico's en de mogelijke maatregelen die zij kunnen nemen. De alarmering van de aanwezigen wordt momenteel nog gerealiseerd middels het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS). Dit systeem wordt de komende jaren uitgefaseerd. Het waarschuwingssysteem wordt vervangen door een totaal pakket aan alarmeringsmiddelen, waaronder de calamiteitenzenders, de sirenes, crisis.nl, NL-Alert en het gebruik van sociale media.

Het projectgebied ligt binnen het invloedsgebied van de A9, de A2 en het spoor Duivendrecht - Breukelen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Uit de beknopte verantwoording blijkt dat de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het projectgebied als voldoende worden beschouwd. Verder zijn in de directe omgeving van het projectgebied geen risicovolle bronnen aanwezig met een externe werking op het projectgebied. Nieuwe Bevi-inrichtingen worden binnen het projectgebied niet toegestaan. Hiermee worden geen negatieve effecten verwacht vanuit het aspect externe veiligheid.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Met de beoogde ontwikkeling vindt er geen toename van verharding plaats. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatadaptatie hiermee niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Een significant effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

3.7 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Ten aanzien van cultuurhistorie is onderzocht of er in het projectgebied of in de nabijheid daarvan monumenten of andere cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Hiervoor zijn de kaart bij de provinciale omgevingsverordening en de website maps.amsterdam.nl met kaarten van aangewezen monumenten en andere cultuurhistorische waarden geraadpleegd. Uit beide kaarten blijkt dat er zowel binnen het projectgebied als in de directe omgeving daarvan geen monumenten of andere cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Hiermee kunnen negatieve effecten uitgesloten worden.

Archeologie

In het kader van het vigerende bestemmingsplan Amstel III Oost is bureauonderzoek verricht naar de archeologische waarden in het projectgebied van dat bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat er in het projectgebied, dat midden jaren 80 van de vorige eeuw in ontwikkeling is genomen als bedrijven- en kantorenterrein, geen archeologische waarden te verwachten zijn. Naar aanleiding hiervan is het gebied vrijgesteld van archeologische maatregelen en kent het vigerende bestemmingsplan ook geen archeologische beschermingsregeling.

Wel wordt er gewezen op de wettelijke meldingsplicht, die bepaalt dat ook in het geval er geen onderzoek is vereist en er bij bouwwerkzaamheden onverhoopt toch archeologische overblijfselen van ouder dan 50 jaar worden aangetroffen, deze bij Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam gemeld dienen te worden. In gezamenlijk overleg met de opdrachtgever kunnen maatregelen worden genomen tot documentatie en berging van de vondsten. Negatieve effecten vanuit het aspect archeologie kunnen uitgesloten worden.

3.8 Bezinning

Ten aanzien van bezinning en schaduwwerking, is door de architect een vergelijking gemaakt tussen de schaduwwerking van de bestaande situatie en van de toekomstige situatie. Deze vergelijking vormt de basis voor het verdere bezinningsonderzoek, waarin de schaduwwerking van het project nader is beoordeeld. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 16 van de ruimtelijke onderbouwing.

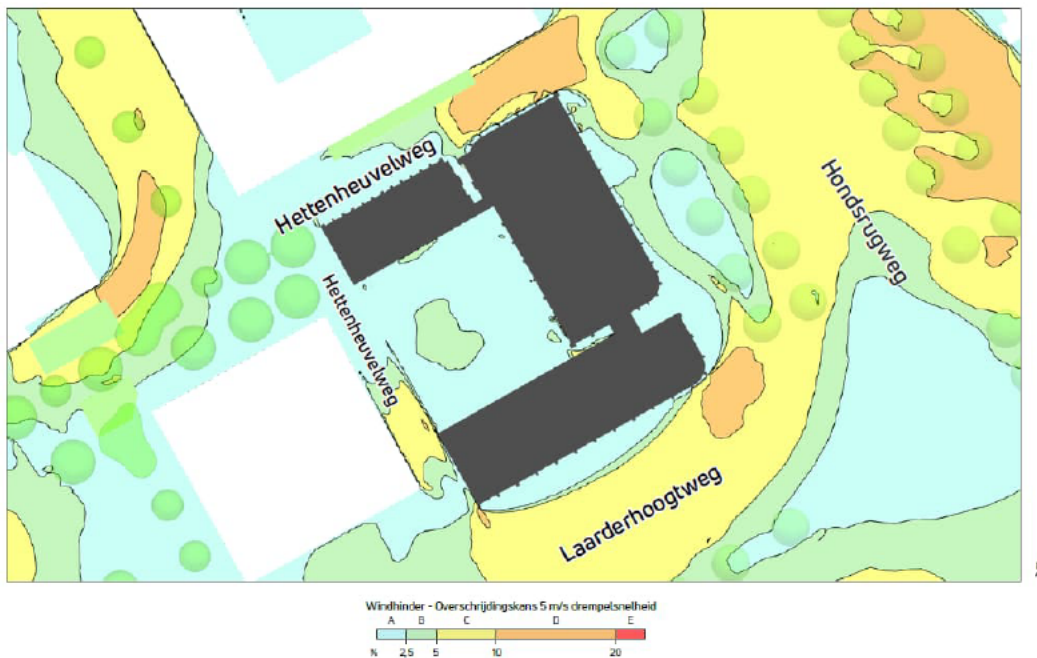
In het onderzoek is voor 4 maatgevende momenten in het jaar (21 maart, 21 juni, 21 september en 21 december) een vergelijking gemaakt tussen de schaduwwerking voor gezette tijden op de dag. Logischerwijs draait de schaduw van het project daarbij vanuit het westen (in de ochtend) via het noorden naar het oosten (in de middag/avond).

Het onderzoek geeft aan dat in een compact opgebouwde, stedelijke omgeving met hoogbouw altijd schaduwwerking zal optreden op omliggende gebouwen en openbare ruimte. Dit is zodoende inherent aan de beleidskeuze die de gemeente maakt om het gebied Amstel III te transformeren en verdichten met hoogbouw. Wel is het van belang dat er geen ruimten ontstaan die jaarrond nauwelijks direct zonlicht vangen. In het plan vangen de verschillende gebouwen en openbare ruimten op verschillende tijdstippen van de dag zonlicht. De bezonningsresultaten maken helder dat er in maart, juni en september ruimschoots (in de middag voor bovenliggende gebouwen) aan de 'lichte' TNO-norm wordt voldaan. Dit betekent dat de gebouwen en openbare ruimten over het hele jaar genomen voldoende zonlicht krijgen.

3.9 Windklimaat

In september 2024 is een windhinderonderzoek uitgevoerd door Actiflow. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 17 van de ruimtelijke onderbouwing

Uit de resultaten blijkt dat er een gevarieerd windklimaat zal optreden op en rondom de projectlocatie. De optredende condities rondom de nieuwbouw worden gekenmerkt door windhinderklasse A (goed voor iedere activiteit) tot en met windhinderklasse D (matig geschikt voor de activiteit doorlopen), zie figuur 4.8.



Figuur 4.8 Windhinder op voetgangersniveau

Ten zuidwesten van het plan ligt de Hettenheuvelweg. In deze straat heerst er voornamelijk een kalm klimaat dat voor alle voetgangersactiviteiten geschikt is (klasse A). In de richting van de Laarderhoogtweg begint halverwege de straat de kans op windhinder toe te nemen. Het klimaat is hier geschikt om doorheen te lopen en te slenteren (klasse C). In de straat is ook een zeer kleine zone aanwezig waar condities heersen die enkel geschikt zijn om doorheen te lopen (klasse D). Het gebied kent echter een zeer geringe omvang en zal daardoor niet worden opgemerkt door voetgangers, zij passeren immers binnen enkele stappen dit gebied. Nabij de zuidelijke hoek van de ontwikkeling heersen windrijke condities die behoren tot klasse D. Vanaf deze hoek vormt zich ook een groot gebied met klasse C dat de Laarderhoogtweg op stroomt in de richting van de Hondsrugweg. De condities in deze klasse lenen zich goed om door te lopen, maar bieden een matig klimaat om te slenteren.

De zuidoostelijke gevel kent louter kalme condities die geschikt zijn voor alle activiteiten (klasse A en B). Nabij de oostelijke hoek neemt de kans op windhinder toe en heersen er condities die gekenmerkt worden door klasse D. Het grote gebied met klasse C, dat afkomstig is vanaf de zuidelijke hoek, is ook nabij deze hoek aanwezig. De zone met condities die gekenmerkt worden door klasse C zijn ook op een groot gedeelte van de Hondsrugweg terug te zien.

De noordoostelijke gevel kent enkel kalme condities die zich kenmerken door windklassen A en B. Aan de noordwestelijke kant van de nieuwbouw heersen er in de Hettenheuvelweg veelal windrijke condities die niet geschikt zijn om doorheen te slenteren of langdurig te zitten (klasse D). Deze windrijke condities houden zich vooral nabij de noordelijk hoek op, in het zuidelijke deel van de straat zijn enkel nog kalme condities aanwezig (klasse A en B). In de doorgang die de Hettenheuvelweg met de binnentuin verbindt heersen louter kalme condities (klasse A en B). De binnentuin kent overwegend kalme condities die voor alle activiteiten geschikt zijn (klasse A en B). In het oostelijk deel van de tuin is echter wel een kleine zone

waargenomen waar condities gelden die behoren tot windklasse C. Deze condities zijn geschikt om doorheen te lopen en te slenteren, maar zijn niet geschikt om langdurig te zitten.

Maatregelen

De windcondities die getoond zijn in het onderzoek zijn bepaald met toepassing van een aantal elementen (maatregelen) in het ontwerp die veelal specifiek zijn toegepast in functie van het windklimaat. Deze elementen zijn aangeduid in bijlage F van het onderzoek.

De maatregelen die invloed hebben op het windklimaat in het openbaar gebied en de looproutes richting de toegang tot de woningen zijn noodzakelijk en zijn verwerkt in het ontwerp van de beoogde ontwikkeling. Dit zijn de volgende maatregelen:

- Element 1 betreft de luchtsluis die in de doorgang van de Hettenheuvelweg naar de binnentuin wordt voorzien. Deze dient gesloten (niet wind doorlatend) en verdiepingshoog uitgevoerd te worden.
- Element 2 betreft de inpassing van een verdiepingshoog windscherm dat op de galerij tussen blok A & B dient te worden toegepast. Deze dient op elke verdieping (eerste t/m de tiende) geplaatst te worden.
- Element 3 is een glazen/gesloten scherm dat over de gehele hoogte van het zuidelijke trappenhuis van blok A geplaatst dient te worden.
- Element 4 betreft de plaatsing van een windscherm aan de zuidzijde van de binnentuin. Deze dient een gesloten karakter te hebben en minimaal een hoogte van 1,6m. Het scherm dient over de gehele breedte van de binnentuin uitgevoerd te worden.

De maatregelen die invloed hebben op enkel het windklimaat ter plaatse van de private buitenruimten zijn optioneel en betreffen:

- Element 5, 6 en 7 kunnen worden toegepast om het windklimaat op de dakterrassen aan de oostzijde van blok B te verbeteren. Hier kan aan de zuidzijde een scherm van minimaal 1,5m hoogte voorzien worden. Deze maatregel zal geen invloed hebben op het windklimaat op maaiveldniveau.
- Element 8, 9 en 10 betreffen de plaatsing van windschermen rondom de dakterrassen op blok B. Deze kunnen een hoogte van minimaal 1,35m hebben. Deze maatregel zal geen invloed hebben op het windklimaat op maaiveldniveau.
- Element 11 kunnen worden toegepast om een goed windklimaat op de daktuin van blok A te realiseren. Hier kan een gesloten scherm met een hoogte van 3m worden geplaatst. Deze maatregel zal geen invloed hebben op het windklimaat op maaiveldniveau.

Met inachtneming van de noodzakelijke maatregelen op maaiveldniveau is in de directe omgeving van de ontwikkeling geen risico op windgevaar waargenomen. De locaties waar klasse D geldt worden acceptabel geacht. Geconcludeerd wordt dat rondom de nieuwbouw een acceptabel windklimaat zal heersen. Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat op het gebied van windhinder geen belangrijke nadelige milieueffecten optreden.

3.10 Aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tevens zal vanwege de beperkte ontwikkeling ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden.

3.11 Mitigerende maatregelen

Uit de voorgaande sectorale beoordeling blijkt dat het project niet tot belangrijke negatieve milieugevolgen leidt. Mitigerende maatregelen op niveau van de m.e.r.-beoordeling zijn om die reden niet nodig.

4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het projectgebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.