

Aanmeldnotitie m.e.r.
Amsterdam, Paalbergweg 1
Gemeente Amsterdam



A Kerkewijk 156
3904 JJ Veenendaal
T 0318 - 505 637
E info@kubiek.nu

WWW.KUBIEK.NU



Aanmeldnotitie m.e.r. Amsterdam, Paalbergweg 1 Gemeente Amsterdam

PLANGEGEVENS

Projectnummer: K23468
Datum: 11 december 2024
Titel: Aanmeldnotitie m.e.r. – Amsterdam, Paalbergweg 1
Projectleider: 
Auteur: 

Inhoud

1.	Inleiding.....	5
1.1.	Aanleiding.....	5
1.2.	Besluit m.e.r.	5
1.3.	M.e.r.-beoordeling.....	6
1.4.	Leeswijzer.....	7
2.	Vormvrije m.e.r.-beoordeling.....	8
2.1.	Kenmerken van het project.....	8
2.1.1.	Omvang van het project.....	8
2.1.2.	Cumulatie met andere projecten.....	9
2.1.3.	Gebruik natuurlijke hulpbronnen.....	10
2.1.4.	Productie van afvalstoffen.....	10
2.1.5.	Verontreiniging en hinder.....	10
2.1.5.2.	Geluid.....	11
2.1.5.3.	Geur.....	11
2.1.5.4.	Lucht.....	11
2.1.5.5.	Bodem(kwaliteit).....	12
2.1.5.6.	(Afval)water.....	13
2.1.5.7.	Verkeer en vervoer.....	14
2.1.1.	Parkeren.....	14
2.1.2.	Risico op zware ongevallen en/of rampen.....	18
2.1.3.	Risico's voor de menselijke gezondheid.....	20
2.1.4.	Conclusie kenmerken van het project.....	20
2.2.	Plaats van het project.....	21
2.2.1.	Bestaand en goedgekeurd landgebruik.....	21
2.2.2.	Relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen.....	21
2.2.3.	Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu.....	21
2.2.4.	Conclusie plaats van het project.....	23
2.3.	Kenmerken van het potentiële effect.....	24
2.3.1.	De orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten.....	24
2.3.2.	De aard van het effect.....	24

2.3.3.	Grensoverschrijdende karakter van het effect	24
2.3.4.	Intensiteit en complexiteit van het effect	24
2.3.5.	Waarschijnlijkheid van het effect.....	24
2.3.6.	Aanvang, duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect	24
2.3.7.	Cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten	24
2.3.8.	Mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.....	24
2.3.9.	Conclusie kenmerken van het potentiële effect	25
3.	Conclusie	26

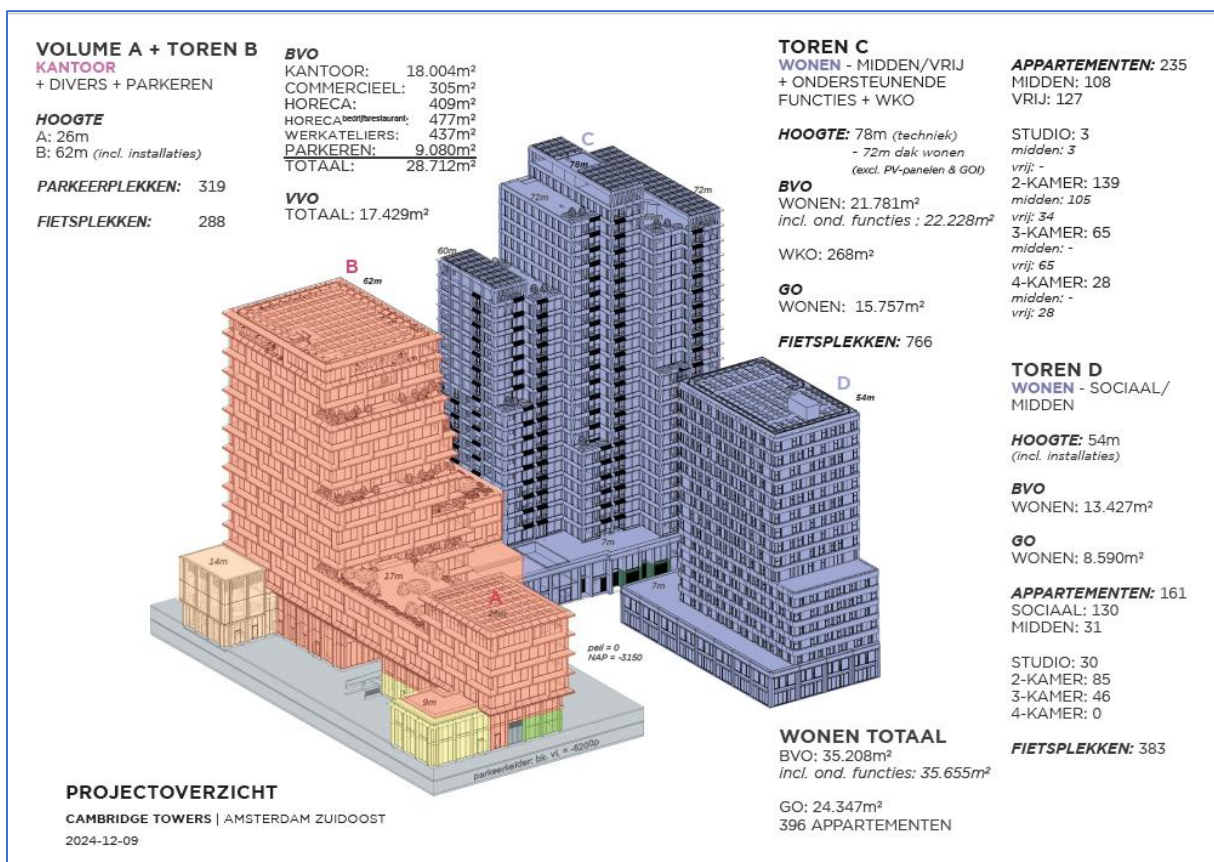
Bijlagen (zie bijbehorende ROB):

1. Projectoverzicht Cambridge Towers – DutchRE – 9-12-2024
2. Onderzoek Flora en Fauna – Grofalex – 15-12-2022 – kenmerk QS-93-2022 VS2
3. Boom effect analyse – Jansen Boomverzorging – 7 november 2022 – kenmerk 2022BEA51
4. Nader onderzoek vleermuizen – Van Reenen Ecologie – augustus 2024
5. Verkennend bodemonderzoek – Mos Milieu – 15 maart 2024 – kenmerk M.23.10632
12. Verkeersonderzoek – Gemeente Amsterdam – 15 december 2023
13. Akoestisch onderzoek – Peutz Adviseurs – 10 oktober 2024 – kenmerk G19120-4-RA-004
14. Onderzoek Externe Veiligheid – Peutz Adviseurs – 16 oktober 2024 – kenmerk G19120-17-RA-004
17. Onderzoek Luchtkwaliteit – Peutz Adviseurs – 16 oktober 2024 – GA19120-21-RA-003
18. Stikstofberekening – Peutz Adviseurs – 16 oktober 2024 – kenmerk G19120-22-RA-005
- 18.1 Aanlegfase – Peutz Adviseurs – 14 oktober 2024 – kenmerk G 19120-22-RA-005-BY1
- 18.2 Gebruiksfase – Peutz Adviseurs – 11 oktober 2024 – kenmerk G 19120-22-RA-005-BY2
21. Omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit SK OMG-032957 AB

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De initiatiefnemer is voornemens om aan de Paalbergweg 1 te Amsterdam een aantal nieuwe woon- en kantortorens te ontwikkelen bekend als het project Cambridge Towers. Op de planlocatie is een oud datacentrum en parkeergarage gesitueerd en de initiatiefnemer gaat hier een mixed-use ontwikkeling realiseren. De ontwikkeling bestaat uit een drietal torens (A, B, C en D) met divers programma op het gebied van wonen, werken, voorzieningen en een parkeergarage. De totale ontwikkeling heeft een BVO van zo'n 64.000m² waaronder ongeveer 20.000m² kantoor en commerciële ruimtes, zo'n 35.000m² aan woonoppervlak verdeeld over 396 woningen en een ondergrondse parkeergarage van ongeveer 9.000m² waar ruimte is voor ruim 300 auto's.



Omdat de activiteit onder onderdeel D van bijlage II van het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.) valt, moet een m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd.

1.2. Besluit m.e.r.

In het Besluit m.e.r. zijn twee lijsten opgenomen met activiteiten, plannen en besluiten die mogelijk nadelige milieugevolgen kunnen hebben:

- Onderdeel C bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r. verplicht is.
- Onderdeel D bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is.

Daarnaast dient, ook bij activiteiten onder de drempelwaarden, getoetst te worden of er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Dit betreft de zogenoemde vormvrije m.e.r. beoordeling.

De voorgenomen activiteiten binnen het plangebied vallen onder de volgende categorie van het Besluit m.e.r.:

D	De aanleg, wijziging of	In gevallen waarin de	De structuurvisie,	De vaststelling van het plan,
11.2	uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Voor elke activiteit die genoemd wordt in onderdeel D van het Besluit m.e.r., moet beoordeeld worden of er sprake is van (mogelijke) nadelige milieugevolgen. Voor deze activiteiten die onder de drempelwaarde vallen zoals genoemd in kolom 3 mag de m.e.r.-beoordeling vormvrij uitgevoerd worden. Deze motivering dient qua inhoud aan te sluiten bij de m.e.r.-beoordeling, maar heeft geen vormvereisten. Wel vindt deze beoordeling doorgaans plaats in de vorm van een aanmeldnotitie. Als de activiteiten boven de drempelwaarde vallen, is de m.e.r.-beoordeling niet vormvrij. Onderhavig initiatief valt onder de drempelwaarden behorend bij D 11.2, waardoor een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat.

1.3. M.e.r.-beoordeling

De m.e.r.-beoordeling bestaat uit een toets aan Bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particulier projecten'. De volgende drie hoofdcriteria staan daarbij centraal:

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van het potentiële effect.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is het gevolg van de uitspraak van het Europese hof over de manier waarop de EU-richtlijn in de Nederlandse regelgeving was geïmplementeerd. De essentie van die uitspraak is dat altijd een m.e.r. noodzakelijk is als belangrijke nadelige milieugevolgen niet kunnen worden uitgesloten.

Het bevoegd gezag dient vervolgens binnen zes weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen. Dit besluit hoeft, anders dan in de formele m.e.r.-beoordelingsprocedure, niet in de Staatscourant

gepubliceerd te worden. De initiatiefnemer voegt het m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de vergunningaanvraag.

1.4. Leeswijzer

In deze vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt aandacht besteed aan de criteria die zijn opgenomen in Bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. Dit zijn achtereenvolgens de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect.

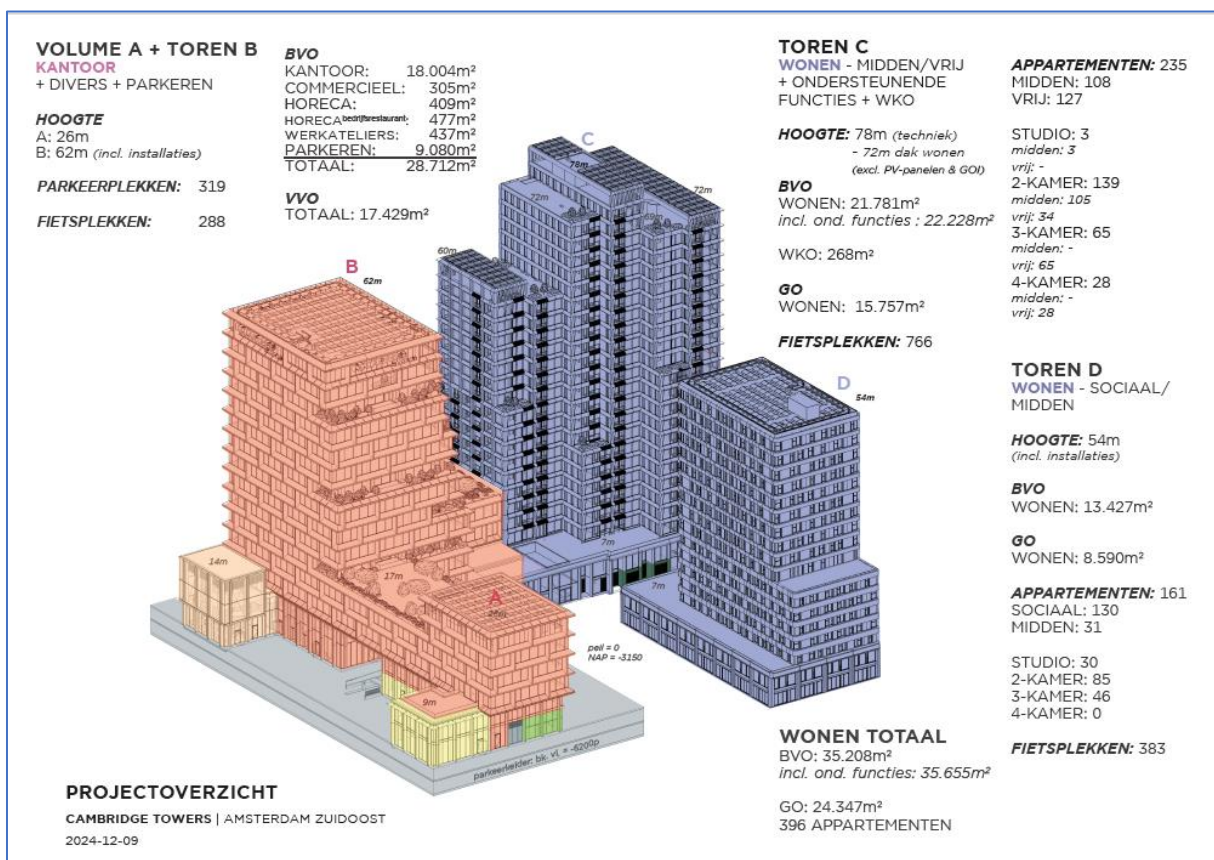
In de hoofdstuk 2 wordt getoetst aan de hoofdcriteria. In paragraaf 2.1 komen de kenmerken van het project aan de orde. In paragraaf 2.2 staat de plaats van het project centraal. Vervolgens worden in paragraaf 2.3 de kenmerken van het potentiële effect beschreven. Hoofdstuk 3 bevat ten slotte de conclusie van deze m.e.r.-beoordeling.

2. Vormvrije m.e.r.-beoordeling

2.1. Kenmerken van het project

2.1.1. Omvang van het project

In de gewenste situatie worden er gefaseerd op de planlocatie een viertal torens met parkeergarage ontwikkeld bekend als het project Cambridge Towers. In de gewenste situatie worden op de planlocatie vier gebouwen ontwikkeld die deels onderling geschakeld zijn en waarin woningen, kantoren en commerciële ruimten gesitueerd zijn. Er wordt een ondergrondse parkeergarage gerealiseerd ten behoeve van het parkeren. In de navolgende afbeelding en plandelen wordt een gedetailleerde beschrijving gegeven van de verschillende gebouwen.



Toren A + B

Toren A betreft samen met toren B het kantoor en commerciële gedeelte van de ontwikkeling en zijn ook onderling met elkaar verbonden. Toren A betreft een gebouw van zo'n 26 meter hoog en hierin zijn met name kantoorvoorzieningen gevestigd. De toren heeft vier verdiepingen. Op de begane grond zijn diverse gemengde functies voorzien, waaronder commerciële ruimtes en werkateliers in de plint van het gebouw. Vanaf de eerste verdieping is er ruimte voor kantoor uitwisselbaar met laboratoria.

Toren B betreft een van de hogere torens met een bouwhoogte van zo'n 62 meter waar eveneens ruimte is voor horeca en kantoor. De toren bestaat uit dertien verdiepingen waarbij op de begane grond,

tussenverdieping en 1^e verdieping in de plint ruimte is voor gemengde ruimtes waaronder horeca. Vanaf de tweede verdieping is de toren bestemd voor kantoor uitwisselbaar met laboratoria.

Het totale oppervlak van volumes A en B samen betreft 19.632 m² BVO exclusief parkeergarage. Hier zijn eveneens 288 fietsparkeerplaatsen voorzien.

Toren C

Toren C betreft een van de woontorens en is het hoogste gebouw van de gehele ontwikkeling met een bouwhoogte van zo'n 78 meter. Hierin worden 235 huurwoningen gerealiseerd met verschillende oppervlakten, onderverdeeld in 108 middenhuur-, en 127 vrije sectorwoningen. Er zijn 2-kamer appartementen en studio's in het middenhuur segment en 3- en 4-kamer appartementen in de vrije sector. De toren telt 22 verdiepingen. De begane grond, de 1^e en 2^e verdieping kennen multifunctionele ruimtes, gemixt met wonen. Vanaf de 3^e verdieping is de toren compleet bestemd voor woningen. Op de 22^e verdieping bevindt zich een collectief dakterras.

Het totale oppervlak van toren C betreft 21.781m² wonen, wat inclusief ondersteunende functies komt op 22.228m² en 268m² ten behoeve van de WKO. Er zijn hier tevens 766 fietsparkeerplaatsen voorzien. De voorziene multifunctionele ruimtes zijn ten behoeve van het woonconcept, en betreft onder meer een fitness/gymruimte of een woonkamer/kookstudio voor het ontvangst van grotere groepen.

Toren D

Toren D betreft de tweede woontoren en is zo'n 54 meter hoog. Hierin wordt het sociaal programma gerealiseerd. De toren heeft 16 verdiepingen waarin sociale huurwoningen worden gerealiseerd bestaande uit 161 appartementen (130 sociaal, 31 middensegment). Op de begane grond en de 1^e verdieping is tevens een inpandige fietsenstalling voorzien. Vanaf de 2^e verdieping is de toren compleet ingericht ten behoeve van woningen. In totaal worden er 130 sociale huurwoningen gerealiseerd en heeft de toren een totaal oppervlak van 13.427m² BVO. Er zijn hier tevens 383 fietsparkeerplaatsen voorzien.

Parkeergarage

De totale ontwikkeling wordt voorzien van een ondergrondse parkeergarage van 8.846 m² waar plaats is voor 319 auto's. De parkeergarage wordt aangelegd onder de torens A en B en is toegankelijk vanaf de Paalbergweg. Met de parkeergarage wordt in de parkeerbehoefte van de gehele ontwikkeling voorzien. Voor de volledige parkeerberekening en verkeersstromen wordt verwezen naar paragraaf 2.1.5.7.

2.1.2. Cumulatie met andere projecten

Het plangebied met ontwikkeling van de Cambridge Towers maakt deel uit van Amstel III, specifiek de Paasheuvelwijk, waar de gemeente Amsterdam de ambitie heeft om dit kantorengedebied te transformeren naar gemengde stadswijk voor wonen en werken. De overige (toekomstige) ontwikkelingen binnen het gebied staan in ruimtelijke zin los van de planlocatie en zullen, zover aan de orde, in een ruimtelijke afwijkingsprocedure ook worden getoetst aan de dan geldende regels en beleid betreffende de relevante (cumulatieve) omgevings- en milieueffecten. De verwachting is niet dat

eventuele overige ontwikkelingen in de nabijheid de milieueffecten vanuit het plangebied onaanvaardbaar beïnvloeden en omgekeerd. Van een significant effect door cumulatie met andere projecten is naar verwachting dan ook geen sprake.

2.1.3. Gebruik natuurlijke hulpbronnen

Tijdens de realisatie van het plan wordt vanzelfsprekend energie gebruikt. Dit zou echter op elke willekeurige locatie het geval zijn. In het project worden geen relevante natuurlijke hulpbronnen gebruikt, anders dan voor de realisatie van het plan. Hierbij geldt dat het grootste gedeelte van de grond die wordt afgegraven gebruikt wordt ten behoeve van de terreininrichting. Voor het bouwen van de woningen worden bouwmaterialen gebruikt, maar dit betreft een eenmalige gebruikelijke verrichting. Ook in de gebruiksfase zal zoveel als mogelijk gebruik worden gemaakt van duurzame energie. De nieuwe woningen worden niet aangesloten op het aardgasnetwerk. Voor de opwekking van energie wordt uitgegaan van duurzame bronnen zoals zonnepanelen. Hierdoor zal het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, zoals gas en elektriciteit minimaal zijn.

2.1.4. Productie van afvalstoffen

Het ontstaan van afval tijdens de bouw is vanzelfsprekend. Het bouwafval wordt zoveel mogelijk hergebruikt of afgevoerd naar een erkende verwerker. Het afval van de toekomstige bewoners zal volgens de geldende regelgeving worden gerecycled/verwerkt. Dit zou op elke locatie het geval zijn. Er vindt tijdens de aanleg- en gebruiksfase geen productie van stoffen plaats die leiden tot gevaarlijke of milieubelastende (afval)stoffen.

2.1.5. Verontreiniging en hinder

2.1.5.1. Algemeen

Op basis van de Handreiking Bedrijven en milieuzonering van de VNG kan vooraf een inschatting worden gemaakt van de te verwachten milieuhinder. Deze wordt in de handreiking uitgedrukt in minimale richtafstanden tot gevoelige objecten, zoals woningen. Een woning is geen milieubelastende functie in het kader van bedrijven en milieuzonering. Wel is een woning in dat kader een gevoelig object. Voor onderhavig project dient te worden getoetst of de nieuwe functie mogelijk belemmeringen ondervindt als gevolg van de milieuhinder van naburige bedrijven en/of bedrijvigheid.

De omgeving van het plangebied kan, gelet op de ligging aan de Paalbergweg 1 met de afwisseling van kantoren, gemengde bestemming, spoor en wegen worden gekarakteriseerd als gemengd gebied.

De woningen betreffen een gevoelige functie in het kader van de Wet milieubeheer. Hiertoe dient getoetst te worden of er in de omgeving van de planlocatie functies zijn gesitueerd die een milieutechnische belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkeling. De omgeving van het plangebied bestaat uit diverse gemengde bestemmingen waar diverse functies zijn toegestaan zoals kantoren maar ook bedrijven uit categorie 1 en 2, horeca, maatschappelijke en culturele voorzieningen. De minimale richtafstand voor het gebiedstype gemengd gebied betreft dan ten minste 10 meter. Gesteld mag worden dat voor de omliggende percelen geldt dat deze op meer dan 10 meter van de planlocatie gelegen zijn. Integraal binnen de ontwikkeling worden alleen kantoor- en commerciële voorzieningen gerealiseerd welke behoren tot milieucategorie 1 en daarmee een richtafstand hebben

van 0 meter. Hier wordt ten alle tijden aan voldaan waarmee gesteld mag worden dat de gevoelige functies geen milieuhinder zullen ondervinden van nabij gelegen functies.

Andersom dient gemotiveerd te worden dat de bouw van de gevoelige functies niet leidt tot beperkingen van bestaande bedrijfsvoering. De woningen bevinden zich buiten de richtafstanden van de omliggende functies waarmee bedrijfsvoering niet wordt beperkt.

2.1.5.2. Geluid

Door de ontwikkeling ontstaat geen relevante geluidhinder naar de omgeving. Zoals reeds genoemd gelden op basis van de VNG-handreiking voor woningen geen onderlinge richtafstanden en is er geen verontreiniging en hinder vanuit de woningen te verwachten. Hoogstens de verkeersaantrekkende werking van het plan leidt tot een geluidbelasting naar de omgeving. Blijkens het verkeersonderzoek Cambridge Towers (zie bijlage) leidt tot een verkeerstoename van 800 motorvoertuigen per etmaal van en naar dit gebied op een werkdag ten opzichte van de autonome situatie in 2033. Dit verkeer rijdt vooral via de Muntbergweg van en naar de A9. Het verkeer gaat vanaf het plangebied snel op in het heersende verkeersbeeld aan de omliggende straten, waardoor de geluidbelasting verwaarloosbaar is.

Wonen betreft een geluidgevoelige functie. De locatie is niet gelegen binnen de geluidzone van een industrieterrein. Wel ligt het plan binnen de geluidzone van wegverkeer, namelijk van diverse Rijkswegen, lokale ontsluitingswegen en spoorverbindingen. Zodoende is door Peutz Adviseurs akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat de (cumulatieve) geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde uitstijgt en in sommige gevallen ook boven de maximaal te ontheffen waarde. Hiertoe is onderzocht of bronmaatregelen (zoals geluidschermen, raildempers e.d.) doelmatig en haalbaar zijn. Geconcludeerd wordt dat dit niet het geval is vanwege met name de bouwhoogte van het torencomplex. Hiertoe heeft het adviesorgaan op het gebied van geluid (TAVGA) geadviseerd dat er maatregelen worden genomen zoals loggia's die afschermbaar zijn en een geluidwerende afscherming.

Het aspect geluid is voor deze notitie afdoende onderzocht en vormt met in acht name van de conclusies en maatregelen uit het onderzoek geen belemmering.

2.1.5.3. Geur

Er vinden bij de voorgenomen activiteiten in de bouw- en gebruiksfase geen relevante geurveroorzakende werkzaamheden plaats.

2.1.5.4. Lucht

Effect van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit

De ontwikkeling kan, gezien de beperkte omvang, aangemerkt worden als een project dat niet in betekenende mate van invloed is op de luchtkwaliteit. Toetsing van het aspect luchtkwaliteit is daardoor, op grond van artikel 4 van de Regeling NIBM niet noodzakelijk. Er hoeft dus niet getoetst te worden aan de grenswaarden.

Luchtkwaliteit ter plaatse

Vanuit de wet milieubeheer gelden grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}). Daarnaast hanteert de World Health Organization (WHO) advieswaarden voor

stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof. In de volgende tabel wordt een overzicht gegeven van de waarden ter plekke van het plangebied, de grenswaarden en de advieswaarden. De kaarten met concentratie luchtverontreinigende stoffen in de lucht op de onderhavig planlocatie zijn gebaseerd op de grootschalige depositiekaarten van het RIVM.

Stof	Jaar 2023	Jaar 2030	Grenswaarde	Advieswaarde
NO ₂	17.1 µg/m ³	14.1 µg/m ³	40 µg/m ³	10 µg/m ³
PM ₁₀	15.2 µg/m ³	14.2 µg/m ³	40 µg/m ³	15 µg/m ³
PM _{2,5}	8 µg/m ³	7 µg/m ³	20 µg/m ³	5 µg/m ³

Waarden in het plangebied, grenswaarden en advieswaarden luchtkwaliteit

Op de planlocatie wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}.

Ten behoeve hiervan is door Peutz Adviseurs een aanvullende notitie opgesteld waarin bovenstaande eveneens is opgenomen en de ontwikkeling nogmaals is getoetst door middel van NIBM-tool. Deze notitie is als bijlage bij notitie opgenomen.

2.1.5.5. Bodem(kwaliteit)

Met oog op de voorgenomen ontwikkeling is door Umos Milieu een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Uit de onderzoeksresultaten van het bodemonderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- De bodemopbouw op de onderzoekslocatie bestaat tot op de maximaal geboorde einddiepte uit zwak siltig matig fijn zand op veen. Op een enkele plek is een kleilaag aangetroffen.
- In de grond zijn afgezien van een plaatselijk zwakke bijmenging met (zandcement en) baksteen geen bijmengingen, asbestverdachte materialen of andere kenmerken waargenomen die kunnen duiden op bodemverontreiniging.
- Uit de toetsing van de analyseresultaten blijkt dat zowel de bovengrond als de ondergrond niet noemenswaardig zijn verontreinigd met de onderzochte parameters. In de bovengrond zijn geen verhoogde gehalten voor de onderzochte stoffen aangetoond. Alleen de kleiige ondergrond van 3,0 tot 4,0 m-mv is (uiterst) licht verontreinigd met molybdeen.

Op basis van de resultaten van veld- en laboratoriumonderzoek bestaan er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen voor de voorgenomen uitvoering van MilieuBelastende Activiteiten (MBA), de geplande werkzaamheden in de grond of de beoogde nieuwbouw op de locatie. In de grond zijn geen overschrijdingen van de interventiewaarden bodemkwaliteit aangetoond. In de grond is ten hoogste een lichte verontreiniging aangetoond, die naar onze mening geen aanvullend onderzoek behoeft.

In het grondwater zijn overschrijdingen van de signaleringsparameters voor arseen en barium aangetoond, die naar onze mening geen aanvullend onderzoek behoeven aangezien deze als van een natuurlijke oorsprong moeten worden beschouwd. Het grondwater is niet verontreinigd met de overige onderzochte parameters. In het kader van de aangetoonde overschrijding van de signaleringsparameters arseen en barium in het grondwater wordt geadviseerd onderhavig rapport ter beoordeling neer te leggen bij het bevoegd gezag. Het is mogelijk dat op basis van het oordeel van het bevoegd gezag aanvullend onderzoek verricht dient te worden naar het voorkomen van (een van) deze

stoffen in het grondwater. De overschrijding van zowel arseen als barium is vermoedelijk gerelateerd aan natuurlijke processen in de bodem. Derhalve wordt niet verwacht dat de hier aangetoonde concentraties aanleiding geven tot aanvullend onderzoek.

Uit de indicatieve toetsing van de onderzoeksresultaten aan de normwaarden van de Regeling bodemkwaliteit blijkt dat alle eventueel vrijkomende grond uit de bodemtraject kan worden ingedeeld in de kwaliteitsklasse 'landbouw/natuur' ('altijd toepasbaar', AW2000). Dit met uitzondering van de kleigrond van 3,0 tot 4,0 m-mv welke indicatief is ingedeeld in de klasse 'wonen'.

Voor de geplande werkzaamheden is geen veiligheidsklasse conform de CROW 400 noodzakelijk. Wel zijn de standaard veiligheidsmaatregelen conform de basishygiëne voor werken met grond van toepassing. Definitieve vaststelling van de veiligheidsklassen ligt bij de aannemer.

Geadviseerd wordt om na sloop van de bestaande bebouwing navolgend aanvullend onderzoek te verrichten teneinde de ontwikkeling en (nieuw)bouw op de locatie mogelijk te maken:

- Aanvullend onderzoek ter plaatse van de terreindelen met de bestaande gebouwdelen
- AP04 onderzoek (partijkeuringen) ter plaatse van de toekomstige gebouwdelen

Het aanvullend onderzoek naar de kwaliteit van de bovengrond ter plaatse van de terreindelen met de bestaande gebouwdelen dient gericht te zijn op het (na sloop) bepalen- en actualiseren van de kwaliteit van de bovengrond ter plaatse.

Het onderzoek dient derhalve gericht te zijn op de bodemlaag (van 0,0 tot 0,5 m-mv) die in de huidige situatie direct onder de bebouwing gelegen is. Uit de resultaten van het aanvullend onderzoek zal tevens moeten blijken of op de hierin onderzochte locatie geen puin of (half-)verhardingslagen aanwezig zijn, geen asbesthoudend bouwwerk is gesloopt of sprake is terreindelen waarin bijmengingen met bodemvreemd materiaal in de grond aanwezig zijn.

Ten behoeve van het AP04 onderzoek (partijkeuring ten behoeve van het bepalen van de afzetmogelijkheden van de grond) dient op basis van voorliggend onderzoek onderscheid te worden gemaakt tussen de volgende bodemlagen:

- de zandige grond van 0,0 tot 2,5 m-mv (te verwachten kwaliteit 'altijd toepasbaar');
- de kleiige grond van 2,0 tot 3,0 m-mv (te verwachten kwaliteit 'altijd toepasbaar');
- de kleiige grond van 3,0 tot 4,0 m-mv (te verwachten kwaliteit 'wonen');
- de venige grond van 2,0 tot 4,5 m-mv (te verwachten kwaliteit 'altijd toepasbaar').

Ten aanzien van de op de locatie aanwezige olie-opslag tanks wordt geadviseerd om in overleg met het bevoegd te bepalen of de nu beschikbare bodemrapporten volstaan of dat het nodig is om de eindsituatie van het tankenpark opnieuw vast te stellen nadat de tanks, door een gecertificeerd bureau, zijn verwijderd van de locatie.

Tijdens de realisatie van het plan worden geen bodemvervuilende materialen gebruikt. Er worden bodembeschermende maatregelen genomen bij gebruik van (eventuele) bodembedreigende stoffen.

Met inachtneming van het voorgaande is er geen aanleiding om dit aspect nader te laten onderzoeken in het kader van het opstellen van een milieueffectrapport.

2.1.5.6. (Afval)water

Tijdens de ontwikkeling van het plan wordt geen gebruik gemaakt van uitlogende materialen. Als gevolg van het plan ontstaat enkel afvalwater van huishoudelijke aard.

2.1.5.7. Verkeer en vervoer

Het plangebied wordt ontsloten via de Paalbergweg. Met oog op de ontwikkeling is door de gemeente Amsterdam een uitgebreid verkeer- en parkeeronderzoek uitgevoerd (zie bijlage).

Het plangebied wordt ontsloten via de Paalbergweg.

Door de gemeente Amsterdam is een uitgebreid verkeer- en parkeeronderzoek uitgevoerd welke als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is opgenomen. De samenvattende conclusies uit dit rapport zijn navolgend samengevat.

Het project Cambridge Towers leidt tot een verkeerstoename van 800 motorvoertuigen per etmaal van en naar dit gebied op een werkdag ten opzichte van de autonome situatie in 2033. Dit verkeer rijdt vooral via de Muntbergweg van en naar de A9.

Het project Cambridge Towers draagt bij aan de toename van verkeersdrukke op de kruisingen in het gebied, maar leidt niet tot nieuwe knelpunten. Cambridge Towers maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van Amstel III en de Zuidoostflank. De transformatie van Amstel III tot een gemengde woon- en werkomgeving leidt tot wijzigingen in de mobiliteit en daarmee veranderingen van de verkeersstromen. De veranderingen worden periodiek gemonitord en de prognoses bijgesteld. Daarnaast is een maatregelenpakket opgesteld dat uitgevoerd kan worden mochten nieuwe inzichten daar aanleiding toe geven.

2.1.1. Parkeren

Autoparkeren

Op basis van de Nota parkeernormen Auto van de gemeente Amsterdam uit 2017 kan inzicht worden verkregen in de toekomstige parkeersituatie. De plangebied kan worden aangeduid als een B-locatie. Het minimum te maken parkeerplaatsen voor sociale huur is hierbij 0, het maximum 1. Voor bezoekersparkeren geldt een norm van 0,1 parkeerplaats per woning. Zie onderstaande afbeelding voor de parkeernorm van vrije sector woningen. Voor kantoren worden alleen maximumparkeernormen gehanteerd en geen minimumparkeernorm. Ook de voorziene multifunctionele functies kennen geen minimumparkeernorm. Voor de torens A en B geldt daarom geen minimumparkeernorm. Zie navolgende afbeeldingen de parkeerbalans voor toren D en toren C.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	B-locaties	
	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm
Vrije sector		
-Woningen tot 30 m ² bvo	0,1 ⁸	1
-Woningen tussen 30 m ² en 60 m ² bvo	0,3	1
-Woningen boven de 60 m ² bvo	0,6	1
Sociale- en middeldure huur	geen	1

Parkeernorm vrije sector woningen (bron: Nota parkeernormen Auto)

2268 / Cambridge Towers / Woontoren C / ZZDP Architecten						
Paalbergweg / Amsterdam zuidoost / 2024-10-04						
Autoparkeerplekken	Minimum			Maximum		
	Parkeernorm *1	N=	PP	Parkeernorm	N=	PP
Middeldure huur	0	108	0	1	108	108
Vrije sector woningen						
woning tot 30m2 bvo	0,1	0	0	1	0	0
woning 30m2 - 60m2 bvo	0,3	0	0	1	0	0
woning > 60m2 bvo	0,6	127	76	1	127	127
Totaal bewoners		235	76		235	235
Bezoekers parkeren - alle woningen	0,1	235	24	0,1	235	24
Totaal			100			259

Parkeerbilans toren C

Parkeerbilans Cambridge Towers - Sociaal woongebouw, Blok D							
Amsterdam zuidoost / B-locatie							
Autoparkeerplekken		Minimum			Maximum		
		norm	aantal	pp	norm	aantal	pp
Sociale huur	woningen < 30m ² bvo	0	0	0	1	0	0
	woningen 30m ² - 60m ² bvo	0	90	0	1	90	90
	woningen > 60m ² bvo	0	71	0	1	71	71
	Subtotaal			0			161
	bezoekersparkeren	0,1	161	17	0,1	161	17
	Totaal			17			178
	Gerealiseerd		Zie berekening MVSA				

Parkeerbilans toren D

Als onderdeel van onderhavig initiatief wordt onder blok AB een parkeerkelder met 319 plekken gerealiseerd. Deze parkeerbak heeft één in- en uitgang op de Paalbergweg. Er komt geen openbaar parkeren in het Paasheuvelweggebied.

Van de 319 parkeerplaatsen worden er 95 gereserveerd voor het naastgelegen gebouw Marie. Toren A+B kent geen minimumparkeernorm. Toren C kent een minimumparkeernorm van 100 parkeerplaatsen, waarvan 24 voor bezoekersparkeren. Toren D kent een minimumparkeernorm van 17 parkeerplaatsen, allen voor bezoekersparkeren. Dit geeft samen met de gereserveerde parkeerplaats een minimumnorm van 212 parkeerplaatsen. Met 319 parkeerplaatsen wordt ruim voldaan aan de

minimumparkeernorm. De maximumparkeernorm wordt niet overschreden. De parkeerplaatsen boven de minimumparkeernorm zijn onder meer beschikbaar voor de medewerkers van toren A+B. De parkeerplaatsen zullen openbaar toegankelijk zijn tegen betaling op uurtarief. Door bewoners kunnen vaste parkeerplaatsen gehuurd worden.

Fietsparkeren

Voor een berekening van het minimum aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen is de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter van de gemeente Amsterdam geraadpleegd. Het aantal parkeerplekken per woning in een gezamenlijke fietsenberging moet volgens Bouwbrief 2015-130 voldoen aan onderstaand schema. Dubbellaags parkeren is toegestaan, maar er moeten per woning altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn. Daarnaast is goede bereikbaarheid vanaf het maaiveld voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging en stelt het Bouwbesluit eisen aan het beheer van de stalling.

Volgens de toelichting op het Bouwbesluit is de individuele berging ook bedoeld voor andere zaken. Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenberging is het daarnaast verplicht om een individuele berging van minimaal 2,7 m² in of bij de woning te realiseren.

Zie onderstaand voor een tabellen met het verplichte aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen per woning en kantooroppervlakte.

gebruiks- oppervlakte woning	aantal fietsparkeer- plekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m ²	2	n.v.t.
>50 m ² - < 75 m ²	3	2,7 m ²
>75 m ² - <100 m ²	4	2,7 m ²
>100 m ² - <125 m ²	5	2,7 m ²
>125 m ²	6	2,7 m ²

Tabel aantal te realiseren fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging (bron: Nota Parkeernormen Fiets en Scooter)

Tabel 3.1: kantoorfunctie - fietsparkeren						
	locatie	norm aantal parkeerplekken	per	doelgroep ¹⁸	maatgevend moment	opmerkingen
kantoor medewerkers	zone 1	2,9	100 m ² bvo	medewerkers / lang parkeren	ochtend werkdag	
	zone 2	2				
	zone 3	1,45				

Tabel aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen bij een kantoorfunctie (bron: Nota Parkeernormen Fiets en Scooter)

Toren A+B

Onderhavig planlocatie bevindt zich in zone 3. Hiervoor geldt voor kantoren een minimale parkeernorm van 1,45 fietsparkeerplaatsen per 100 m² BVO. De nota kent geen norm voor de functie commercieel. Daarom is voor onderhavig initiatief bij de commerciële functie uitgegaan van dezelfde fietsparkeernorm als voor kantoren.

Functie	BVO	fietsparkeerplekken
commercieel	584 m ²	8.5
kantoor	19262 m ²	279.3
	19846 m ²	287.8

Uit bovenstaande tabel volgt een fietsparkeernorm van 288 fietsparkeerplekken voor toren A + B. In deze toren zullen 288 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Toren C

Fietsparkeerplekken			
	Fietsnorm	N=	FPP
woning tot 50m2 GO		2 3	6
woning 50m2 - 75m2 GO		3 174	522
woning 75m2 - 100m2 GO		4 52	208
woning 100m2 - 125m2 GO		5 6	30
woning > 125m2 GO		6 0	0
Totaal		235	766

Plekken in laag rek			
	Fietsnorm	N=	FPP
woning tot 50m2 GO		2 3	6
woning 50m2 - 75m2 GO		2 174	348
woning 75m2 - 100m2 GO		2 52	104
woning 100m2 - 125m2 GO		2 6	12
woning > 125m2 GO		2 0	0
Totaal		235	470

Overzicht		Fietsparkeerplekken	
		Lage rek	Totaal
<i>Fietsenstalling bewoners *2</i>			
	N=	FPP	FPP
woning tot 50m2 GO	3	6	6
woning 50m2 - 75m2 GO	174	348	522
woning 75m2 - 100m2 GO	52	104	208
woning 100m2 - 125m2 GO	6	12	30
woning > 125m2 GO	0	0	0
Totaal	235	470	766
Gerealiseerd		470	766

Uit bovenstaande tabel volgt een fietsparkeernorm van 766 fietsparkeerplekken voor toren C, waarvan 420 in laag rek. In deze toren zullen 766 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd, waarvan 420 in laag rek.

Toren D

Fietsparkeerplekken		Minimum			Minimum Lage rek		
		norm	aantal	pp	norm	aantal	pp
Sociale huur	woningen < 50m ² GO	2	115	230	2	115	230
	woningen 50m ² - 75m ² GO	3	31	93	2	31	62
	woningen 75m ² - 100m ² GO	4	15	60	2	15	30
	woningen 100m ² - 125m ² GO	5	0	0	2	0	0
	woningen > 125m ² GO	6	0	0	2	0	0
	Totaal			161	383		161
Gerealiseerd				383			322

Uit bovenstaande tabel volgt een fietsparkeernorm van 383 fietsparkeerplekken voor toren D, waarvan 322 in laag rek. In deze toren zullen 383 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd, waarvan 322 in laag rek.

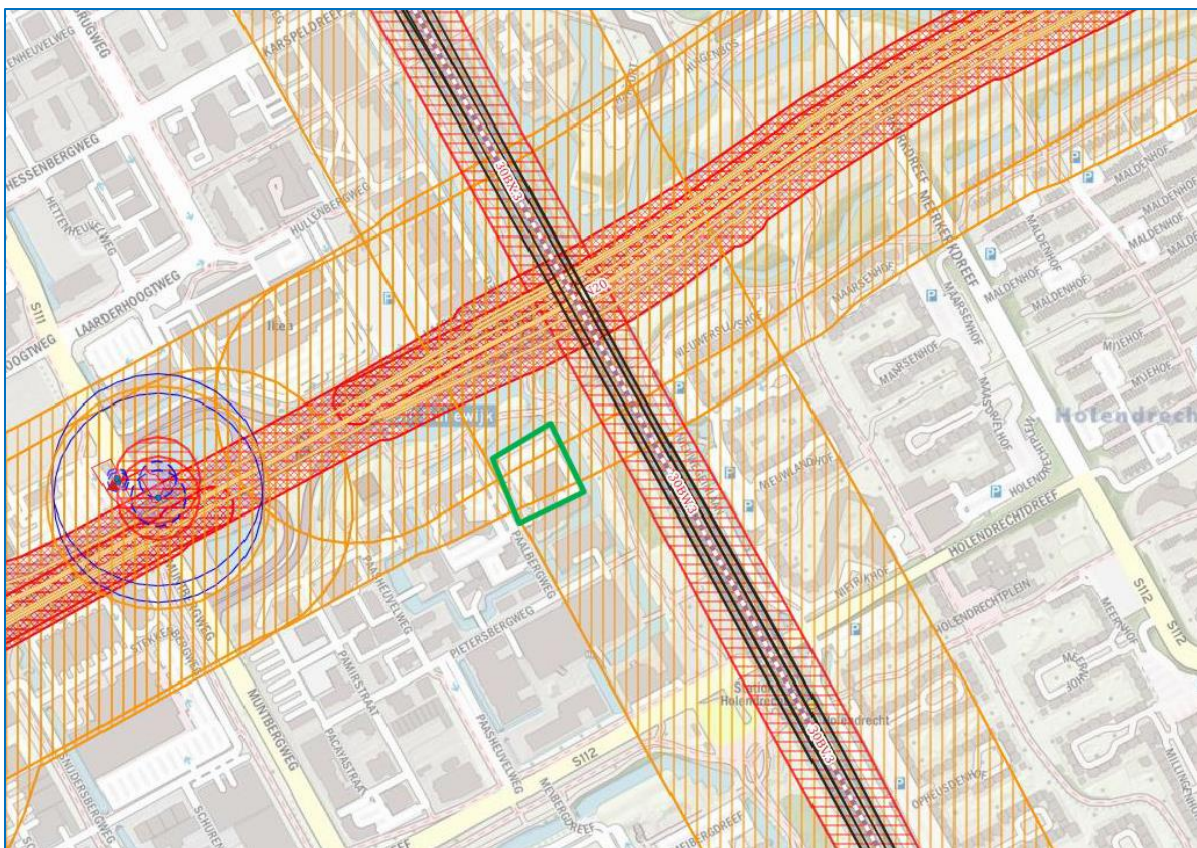
In elke toren zullen voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd conform de minimumparkeernorm die volgt uit de Nota Parkeernomen Fiets en Scooter.

Conclusie

Gezien het bovenstaande vormt het aspect parkeren geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

2.1.2. Risico op zware ongevallen en/of rampen

Met de ontwikkeling wordt geen Bevi-inrichting gerealiseerd. Zware ongevallen of rampen zijn door de ontwikkeling niet te verwachten. Wel betreffen de woningen een kwetsbaar object, waardoor de gewenste ontwikkeling getoetst dient te worden aan de wetgeving omtrent externe veiligheid. Voor de beoordeling of in de omgeving van het plangebied risicovolle inrichtingen en/of transportroutes gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, is de risicokaart geraadpleegd. Onderstaande afbeelding toont een uitsnede van deze kaart.



Uitsnede risicokaart met aanduiding plangebied (bron: www.risicokaart.nl)

Transport gevaarlijke stoffen

Er ligt in de directe omgeving van het plangebied (binnen 200 meter) geen hoofdvaarweg of spoorbaan waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Ook bevindt zich in of nabij het plangebied geen buistransportleiding met een PR 10-6 contour. Wél ligt de planlocatie binnen het invloedsgebied van de transportader Rijksweg A9 waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In het kader hiervan dient nader onderzoek te worden uitgevoerd en een motivering te worden opgesteld. Dit is uitgevoerd door Peutz adviseurs en als bijlage opgenomen. Hieruit wordt geconcludeerd dat;

- Het plangebied is gelegen buiten de plaatsgebonden risicocontour van 10-6 per jaar ten gevolge van zowel de Rijksweg A9 als het spoortraject Amsterdam – Utrecht. Er wordt voldaan aan deze grenswaarden.
- Ten hoogte van het plangebied is zowel voor de A9 als het spoor een plasbrandaandachtgebied van toepassing. De buitenste kantstreep van de A9 én de buitenste spoorstaaf van het spoortraject Amsterdam – Utrecht zijn echter gelegen op meer dan 30 meter van de geprojecteerde nieuwbouw, waardoor het aspect plasbrandaandachtgebied niet relevant is en verder buiten beschouwing kan worden gelaten.
- Met betrekking tot het groepsrisico is voor de maatgevende kilometer van het beschouwde spoortraject bepaald dat deze in de huidige situatie de oriëntatiewaarde overschrijdt ($9,81 \cdot OW$). Na de realisatie van het plan blijft het groepsrisico voor de maatgevende kilometer gelijk, het groepsrisico voor de totale gemodelleerde route neemt met circa 9% toe (van $11,7 \cdot OW$ naar $12,8 \cdot OW$).

- Met betrekking tot het groepsrisico is voor het beschouwde wegtraject bepaald dat deze in de huidige situatie de oriëntatiewaarde niet overschrijdt ($0,53 \cdot OW$). Na de realisatie van het plan neemt het groepsrisico met circa 12% toe naar $0,59 \cdot OW$.

Voor het groepsrisico geldt geen harde norm maar een oriëntatiewaarde en in bepaalde gevallen een verantwoordingsplicht. In het onderzoek van Peutz is een nadere toelichting gegeven welke maatregelen in het project worden getroffen teneinde eventuele risico's zoveel mogelijk te reduceren. Door het treffen van de aangegeven maatregelen kan de toename van (de overschrijding van) het groepsrisico o.i. als aanvaardbaar worden aangemerkt. De uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de verantwoording van het groepsrisico blijft een taak van het bevoegd gezag.

Inrichtingen

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen EV-relevante inrichtingen gevestigd, zodat er geen sprake is van een belemmering. Anderzijds is de voorgenomen planontwikkeling geen risicovolle inrichting in het kader van de BEVI, waardoor de ontwikkeling geen gevaar vormt voor de omgeving.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling, mits wordt voldaan aan de aanbevelingen van het onderzoek in het kader van externe veiligheid welke als bijlage is opgenomen.

2.1.3. Risico's voor de menselijke gezondheid

De risico's voor de menselijke gezondheid als gevolg van de voorgenomen activiteit, zijn van beperkte omvang. De ontwikkeling betreft als bovenstaand uiteengezet geen risicovolle inrichting. Bij een ongeval als brand ontstaan naast 'reguliere' rookgassen, geen (zeer) gevaarlijke verbrandingsproducten, die de gezondheid van omwonenden in gevaar kan brengen. De normale voorzorgsmaatregelen (ramen en deuren van woningen dicht) zijn afdoende ter bescherming van de gezondheid.

2.1.4. Conclusie kenmerken van het project

Gelet op alle kenmerken van het project en de uitkomsten van de daarbij verrichte onderzoeken, kan worden uitgesloten dat het plan belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu en leefomgeving heeft.

2.2. Plaats van het project

2.2.1. Bestaand en goedgekeurd landgebruik

In de huidige situatie is op de planlocatie een parkeergarage met meerdere lagen en een kantoorgebouw gesitueerd. Dit conform de vigerende bestemming. De omgeving wordt gekenmerkt als kantorenpark en de locatie heeft meerdere toegangswegen vanaf de Paalbergweg.

2.2.2. Relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen

Onder natuurlijke hulpbronnen wordt verstaan alle van nature aanwezige stoffen die van economisch nut kunnen zijn (zoals zoet water, delfstoffen, bos als houtleverancier). Voor zover natuurlijke hulpbronnen aanwezig zijn, worden deze niet aangesproken of worden beïnvloed door de voorgenomen activiteiten.

2.2.3. Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu

Wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, natuurreservaten en -parken

Doordat in de directe omgeving van het plangebied geen wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden en natuurreservaten en -parken zijn, is er geen sprake van invloed op het opnamevermogen.

Nationaal beschermde gebieden, Natura 2000-gebieden

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Botshol' ligt op een afstand van circa 4,3 kilometer. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op een afstand van circa 1,3 kilometer. Het plangebied ligt hiermee niet binnen een Natura 2000-gebied of NNN-gebied. Gelet hierop is er geen sprake van kwaliteitsverlies, versnippering of oppervlakteverlies van de desbetreffende natuurgebieden.

Stikstofdepositie Natura 2000-gebied

Om ook overige negatieve effecten op Natura 2000-gebieden uit te sluiten, is door Peutz Adviseurs een stikstofdepositieberekening uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit volgt dat het planvoornemen gerealiseerd kan worden zonder dat er sprake is van stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied. Voor het planvoornemen is dan ook geen vergunning noodzakelijk in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb).

Quickscan flora en fauna

Voorts is, mede met oog op soortbescherming, een quickscan flora en fauna uitgevoerd door Grofalect (zie bijlage).

Bronnenonderzoek geeft aan dat beschermde soorten in potentie aanwezig kunnen zijn. Veldonderzoek toont echter aan dat op het specifieke plangebied alleen vleermuizen er hun vaste rust- en voortplantingsplaatsen kunnen hebben.

Gebouw B (kantoorpand) kan van waarde zijn voor vleermuizen met mogelijke aanwezige verblijfplaatsen (achter dakoverstekten, openingen achter regenafvoer en tussen de spouwmuur). Met voorgenomen sloop- en bouwactiviteiten vindt hierdoor een mogelijke overtreding plaats van artikel 3.1 en 3.5 van de Wet natuurbescherming.

Er is gericht nader onderzoek nodig naar vleermuizen om de functie van het gebouw B te bepalen. Voor de te kappen en te verplaatsen bomen zal een geschiktheidsonderzoek gedaan moeten worden om te bepalen in hoeverre deze geschikt zijn als verblijfplaats voor beschermde diersoorten.

Nader onderzoek vleermuizen

Om de functie van gebouw B te bepalen is door Van Reenen Ecologie nader onderzoek vleermuizen uitgevoerd (zie bijlage).

Er zijn geen bomen met holten of losse schots aanwezig waarin vleermuizen zouden kunnen verblijven. de waterpartij met bomen aan de NW-zijde van gebouw C (parkeergarage) een belangrijk foerageergebied te zijn voor Gewone en Ruige dwergvleermuis en een incidentele gewone grootovleermuis. Omdat er in de omgeving meer bomen en waterpartijen aanwezig zijn kan niet gesproken worden van een essentieel foerageergebied. Bij verwijdering van bomen aan de zuid- en westkant wordt er sterk aanbevolen hier in de nieuwe situatie bomen terug te plaatsen.

De Laatvlieger en Rosse vleermuis kunnen buiten beschouwing worden gelaten. Konijn en Veldmuis werden waargenomen binnen et plangebied, echter geldt hiervoor binnen de provincie Noord-Holland een vrijstelling. Voor Klein graskruid wordt aangeraden grond met zaden van het perkje te behouden aangezien deze soort dermate schaars is.

In het kader van Wet natuurbescherming is alleen een ontheffing vereist voor de vernietiging van twee zomerverblijfplaatsen van Gewone dwergvleermuis. Deze ontheffing is aangevraagd en verleend. Het besluit is opgenomen als bijlage.

Voorts geldt bij uitvoering van werkzaamheden ten allen tijde een de algemene zorgplicht (artikel 1.11 Wet natuurbescherming). Deze schrijft voor dat nadelige gevolgen voor flora en fauna zoveel als mogelijk voorkomen moeten worden. Dit betekent dat wanneer tijdens uitvoering van de werkzaamheden een algemeen beschermde soort als konijn, veldmuis of gewone pad wordt aangetroffen zij de ruimte en tijd moet krijgen om een veilig heenkomen te zoeken. Indien nodig kunnen aangetroffen exemplaren verplaatst worden naar een naastgelegen ruimte waar geen werkzaamheden uitgevoerd worden.

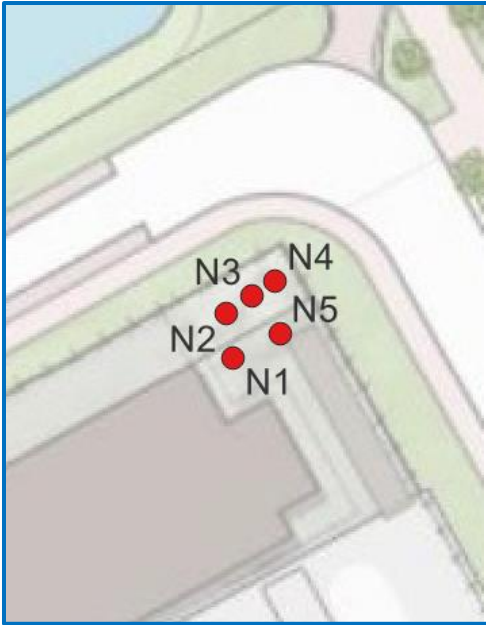
In het kader van Wet natuurbescherming een ontheffing vereist voor de verwijdering van twee zomerverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis. Vanuit regelgeving betreffende NNN of Natura 2000-gebieden worden geen beperkingen opgelegd aan onderhavig initiatief.

Boom effect analyse

Er is door Jansen Boomverzorging een boomeffectanalyse uitgevoerd welke als bijlage is gevoegd, om te bepalen in hoeverre behoud van de boom mogelijk is als de voorgenomen activiteiten in de omgeving van de boom plaatsvinden.

Op basis van de onderzoeksresultaten kunnen de bomen worden onderverdeeld in de volgende categorieën: bomen behouden, bomen verplanten en bomen kappen.

Bomen die behouden kunnen worden bevinden zich niet binnen de directe invloedssfeer van het projectplan en kunnen in de huidige verschijningsvorm op deze standplaats duurzaam in stand worden gehouden. Dit zijn in totaal vijf bomen die zijn als tabel zijn opgenomen in de analyse.



Overzicht te behouden bomen (bron: Jansen Boomverzorging)

Uit het verplantbaarheidsonderzoek is naar voren gekomen dat er 23 bomen verplantbaar zijn. Met de juiste voorbereiding voor, tijdens en na het planten, kunnen deze bomen op een andere locatie duurzaam in stand worden gehouden. Deze bomen zijn als tabel 10 opgenomen in de analyse.

Ondanks dat de conditie van 9 bomen goed is, kunnen deze om diverse redenen niet verplant worden. Denk hierbij aan uitkomst bewortelingsonderzoek, kluitomvang, kroonomvang, diameter en leeftijd van de bomen. Boom L2, een hazelaar, is meerstammig <5 en kan niet verplant worden. Indien het projectplan uitgevoerd wordt zullen de bomen gekapt dienen te worden. Deze bomen zijn als tabel 11 opgenomen in de analyse. Boom J2 kan niet duurzaam in stand worden gehouden. Deze boom is ernstig aangetast door de honingzwam en dient ook te worden gekapt.

Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid

Het gebied is gelegen in een stedelijk gebied, waarbij sprake is van een hoge bevolkingsdichtheid. Er is geen invloed op het opnamevermogen van het gebied.

Landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang

De bestaande bebouwing binnen het plangebied kent geen aanduiding als rijks- of gemeentelijk monument en is niet aangemerkt als beeldbepalend in het geldende bestemmingsplan. Geconcludeerd kan worden dat met het plan geen schade wordt toegebracht aan bestaande cultuurhistorische panden of structuren. Voorts vindt de ontwikkeling niet plaats op beschermd archeologisch gebied. Nader onderzoek in het kader van de archeologie is niet noodzakelijk.

2.2.4. Conclusie plaats van het project

De realisatie van het project heeft geen negatieve gevolgen voor flora en fauna, de natuurlijke kenmerken van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied en de omliggende NNN-gebieden. Ook is er geen negatieve invloed op waardevolle structuren of elementen in het gebied.

2.3. Kenmerken van het potentiële effect

2.3.1. De orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten

Het bereik van deze milieuaspecten (geografisch en naar grootte van de bevolking gemeten) is lokaal van aard en beperkt. De effecten zijn van een gangbare omvang. Er is geen aanleiding om het bereik van het effect, in het kader van het opstellen van een milieueffectrapport, nader te onderzoeken.

2.3.2. De aard van het effect

De aard van de effecten zijn in het voorgaande omschreven en zijn zodanig gering dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uit te sluiten. Er is geen aanleiding om de aard van het effect, in het kader van het opstellen van een milieueffectrapport, nader te onderzoeken.

2.3.3. Grensoverschrijdende karakter van het effect

Gezien de ligging van het project en de effectafstanden is geen sprake van een grensoverschrijdend karakter.

2.3.4. Intensiteit en complexiteit van het effect

Voor zover beoordeeld kan worden zijn er geen complexe, onoverzichtelijke effecten te verwachten. De intensiteit en complexiteit van de effecten zijn beperkt en worden voldoende ondervangen.

2.3.5. Waarschijnlijkheid van het effect

Het optreden van effecten is zeer waarschijnlijk. De effecten tijdens de realisatiefase zijn tijdelijk van aard. De andere effecten treden op bij het gebruik van de locatie en de daarbij gepaard gaande verkeersgeneratie. Deze effecten zijn niet onomkeerbaar, maar wel marginaal.

2.3.6. Aanvang, duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

Men is voornemens om 2024/2025 te starten met de werkzaamheden benodigd voor realisatie van de ontwikkeling. Na oplevering wordt de locatie voor onbepaalde tijd in gebruik genomen.

2.3.7. Cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten

Er is geen relevante bijdrage van stikstofdepositie op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, ook niet in cumulatie met andere projecten. Met de ontwikkeling is geen sprake van relevante cumulatie van belangrijke nadelige effecten met overige in de omgeving milieubelastende activiteiten/projecten. Zie ook paragraaf 2.1.2.

2.3.8. Mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen

Zoals beschreven zijn de verwachte effecten (onder meer verkeer en luchtkwaliteit) aanvaardbaar. Er is dan ook geen aanleiding mogelijkheden te onderzoeken om eventuele effecten doeltreffend te verminderen.

2.3.9. Conclusie kenmerken van het potentiële effect

Uit de hiervoor genoemde kenmerken en effecten, waaronder de diverse genoemde onderzoeken in het kader van het bestemmingsplan, kan geconcludeerd worden dat er als gevolg van het voorgenomen plan geen effecten zijn, die belangrijke nadelige gevolgen op de omgeving hebben.

3. Conclusie

In deze aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling is de impact van de voorgenomen herontwikkeling van de kavel naar vier gebouwen ten behoeve van een mixed-use concept op het gebied van wonen en werken onderzocht.

Op grond van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen ontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (en de omgeving) zal hebben. Er zijn geen essentiële milieueffecten, die door middel van een milieueffectrapport nader onderzocht moeten worden. Voor de verschillende milieueffecten kan op basis van beschikbare onderzoeken behorende bij het bestemmingsplan beoordeeld worden of er sprake is van potentiële effecten. Er is derhalve geen m.e.r.-procedure noodzakelijk.



kubiek