

Vormvrije m.e.r.- beoordeling

Paasheuvelweg 15 Amsterdam



ADROMI GROEP



ADROMI GROEP

Adromi B.V.
Reeweg 146
3343 AP Hendrik-Ido-Ambacht

T 078 – 684 55 55
F 078 – 684 55 59

algemeen@adromi.nl
www.adromi.nl

K.v.K. 230.825.46 te Rotterdam
BTW: 8050.63.286.B.01
IBAN: NL75RABO0385477481

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Paasheuvelweg 15 Amsterdam

Kenmerk eb/R202198/2301
Datum: 4-7-2023
Auteur: E. Barendregt
Geaccordeerd: J. Wilschut

Inhoudsopgave

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 kenmerken van het project.....	6
2.1.	Plaats van het project.....	6
2.2.	Kenmerken van het project.....	8
2.3.	Cumulatie met andere projecten	9
2.4.	Criteria bijlage III van de EEG-richtlijn	10
3.	Kenmerken van de milieueffecten	12
3.1.	Geluid	12
3.2.	Luchtkwaliteit	14
3.3.	Externe veiligheid	14
3.4.	Bodem	15
3.5.	Water.....	15
3.6.	Ecologie	16
3.7.	Cultuurhistorie en archeologie.....	17
3.8.	Gezondheid	17
3.9.	Sloop- en aanlegwerkzaamheden	17
3.10.	Mitigerende maatregelen	17
4.	Conclusies.....	20

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Het voornemen bestaat om aan de Paasheuvelweg in Amsterdam een appartementencomplex met ondersteunende functies te realiseren. De ontwikkeling past niet binnen de vigerende bestemmingsplan 'Amstel III Oost'. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunning aangevraagd. Voorafgaand aan die vergunningprocedure dient te worden beoordeeld of sprake is van een ontwikkeling waarvoor een milieueffectrapportage dient te worden opgesteld.

Het planvoornemen kan immers worden gezien als 'stedelijk ontwikkelingsproject' zoals bedoeld in onderdeel D11.2 van de bijlagen van het Besluit milieueffectrapportage. Voor deze activiteit geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer, of;
3. een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m² of meer.

De beoogde ontwikkeling betreft 113 appartementen op een bouwperceel van circa 1.600 m². Er wordt geen drempelwaarde uit het Besluit milieueffectrapportage overschreden. Daarom kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling. Dit document bevat die beoordeling.

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 plan;
- de omvang van het plan;
- 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 het bestemmingsplan opgenomen.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de plaats en omvang van het project beschreven. In hoofdstuk 3 worden de verwachte milieueffecten voor de verschillende omgevingsaspecten beschreven. Hoofdstuk 4 bevat de conclusie van de m.e.r.-beoordeling.

2. Plaats en kenmerken van het project

2.1. Plaats van het project

Het projectgebied, kadastraal bekend als gemeente Weesperkarspel, sectie M, nummer 360, is gelegen in de wijk Amstel aan de zuidoostelijke rand van de gemeente Amsterdam. Het projectgebied omvat circa 1.625 m². Het projectgebied wordt ingesloten door water aan de noordwest- en noordoostzijde, en de Paasheuvelweg aan de zuidwestzijde. Aan de zuidoostzijde bevindt zich Paasheuvelweg 17, waar momenteel reeds een vergelijkbaar initiatief wordt uitgevoerd. De omliggende bebouwing in de wijk bestaat verder veelal uit kantorenpanden, zo ook in de directe omgeving van het projectgebied.

De projectlocatie en de wijde omgeving zijn sinds jaar en dag droog gelegd en in cultuur gebracht. Het bestaande grondgebruik van de projectlocatie zelf betreft gebruik voor kantoordoeleinden. De behoefte aan dit gebruik is sterk verminderd vanwege de automatisering en digitale communicatie (zoals minder behoefte aan archiefruimte, meer thuiswerken).

Onderstaande afbeelding geeft een impressie van de nabije omgeving van het projectgebied.



Afbeelding 1: Projectgebied indicatief weergegeven met rode omlijning (bron: Google Earth)

2.1.1. Ligging projectgebied ten opzichte van beschermde/bijzondere gebieden

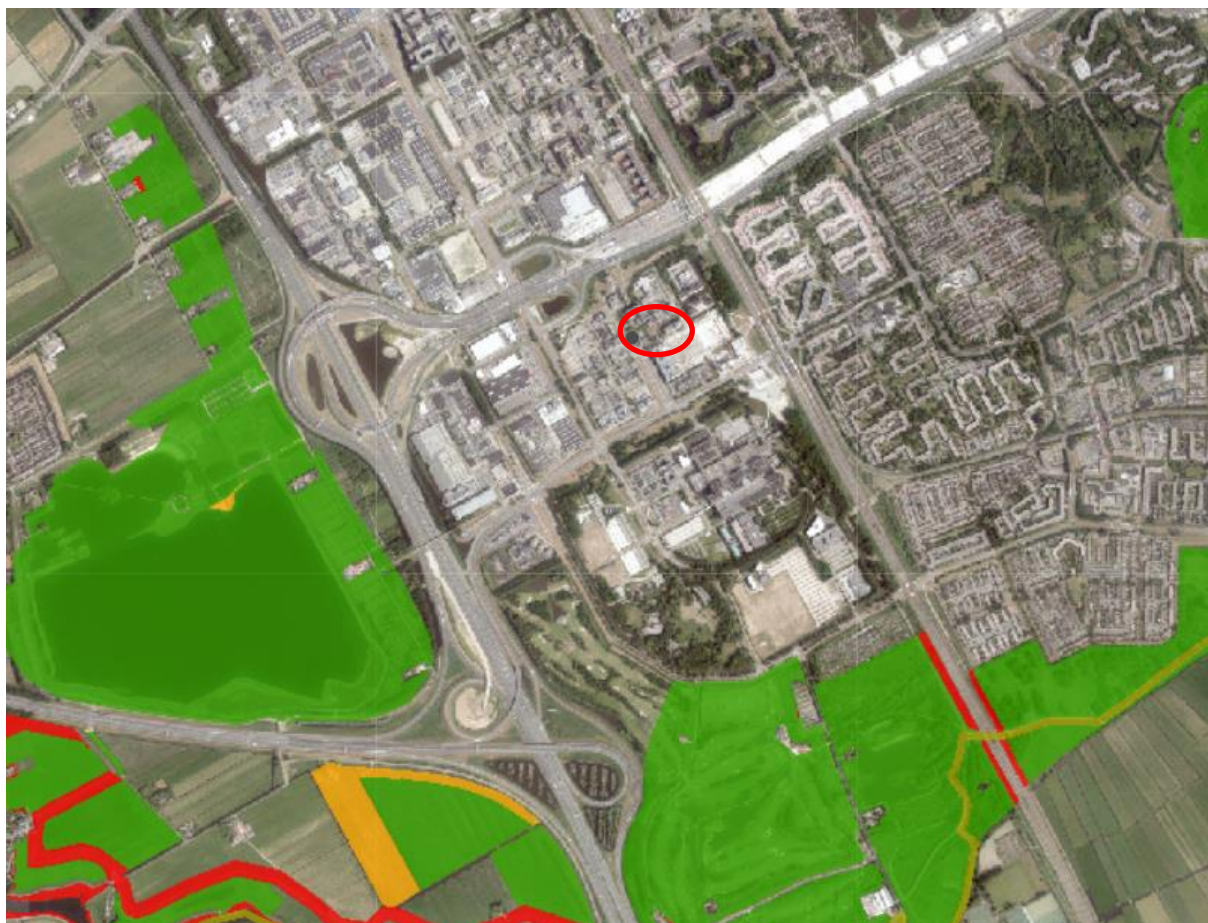
Archeologie

In 2008 is door het Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam een archeologisch bureauonderzoek gedaan (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Amstel

III, stadsdeel Zuidoost, BMA, december 2018). Hierin werd geconcludeerd dat voor heel Amstel III (waarbinnen de projectlocatie is gelegen) geen verwachting meer geldt ten aanzien van archeologie. Door grootschalig grondverzet voorafgaand aan de bebouwing en de aanleg van bijbehorende infrastructuur in de jaren '70 van de 20^e eeuw zijn er geen archeologische overblijfselen meer in de bodem te verwachten. Om die reden geldt voor het gebied een vrijstelling voor verder archeologisch onderzoek.

Natuur

In de directe omgeving van het projectgebied zijn geen gebieden gelegen die onderdeel uitmaken van een Natura 2000-gebied of Natuur Netwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het gebied 'Botshol' dat zich op een afstand van ruim 4 km bevindt. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op een afstand van circa 1,1 km ten westen van het projectgebied.



Afbeelding 2: Ligging projectgebied t.o.v. NNN (bron: provincie Noord-Holland)

Het projectgebied ligt niet in waterwin- of grondwaterbeschermingsgebieden, wetlands, kustgebieden, berg- of bosgebieden of reservaten en natuurparken.

De milieukwaliteit binnen het plangebied wordt mede bepaald door de infrastructuur in de omgeving (spoor en wegen) en de omliggende bedrijven. In hoofdstuk 3 is nader ingegaan op de milieusituatie (waaronder de optredende geluidbelasting).

2.2. Kenmerken van het project

Initiatiefnemer is voornemens het huidige kantoren pand te slopen en op die plek een appartementencomplex met 113 appartementen te realiseren.

Onder het gebouw is voorzien in een stallingsgarage voor auto's en fietsen. De ontwikkeling past qua gebruiksfuncties binnen de wijzigingsbevoegdheid van het geldende bestemmingsplan. Op de begane grond en eerste verdieping wordt een zogeheten 'broedplaats' gerealiseerd. Deze broedplaats zal een BVO hebben van 1.761 m² en behelst diverse functies, te weten:

- een theaterzaal (189 m²);
- kleinschalige culturele, sociaal-maatschappelijke en dienstverlenende functies;
- kleinschalige bedrijfsmatige functies in de vorm van ambachtelijke/niet-seriematige productie (zoals kunstateliers/-studio's, fitness en vervaardiging/testen van prototypes door start-ups);
- kleinschalige kantoren;
- lichte horeca (206 m²) in de vorm van bijvoorbeeld een theehuis/lunchroom. Het uitgangspunt hierbij is dat de horeca in de avond- en nachtperiode gesloten is. Er wordt geen terras gerealiseerd.



Afbeelding 3: Impressie beoogde nieuwbouw vanaf wegzijde (Bron: InProperty Development Group BV)

2.2.1. Ontsluiting

Het projectgebied ligt aan de Paasheuvelweg. Dit is een weg op het bedrijventerrein waar een maximum toegestane snelheid van 30 km/h geldt en het fietsverkeer de rijbaan deelt met het gemotoriseerde verkeer. Er is aan beide zijdes een trottoir aanwezig.

Het projectgebied is eveneens te bereiken met het openbaar vervoer. Op een loopafstand van 620 meter is het trein- en metrostation Amsterdam Holendrecht aanwezig. Via dit station zijn Uitgeest en Rotterdam Centraal met een directe treinverbinding te bereiken. Het centrum van Amsterdam is via de metrolijn goed te bereiken.

2.2.2. Verkeer en parkeren

Er zal op eigen terrein worden voorzien in de parkeerbehoefte. Het bouwplan omvat een stallingsgarage onder de nieuwe te realiseren woningen en andere functies. Op deze wijze zal geen parkeervraag in openbaar gebied ontstaan.

Het voorliggende bouwplan voorziet in een appartementencomplex met daarin 113 appartementen en enkele andere functies. In de huidige situatie is sprake van een kantoor. Gelet op de ligging nabij openbaar vervoervoorzieningen en gelet op het feit dat sprake zal zijn van huurappartementen (starterswoningen), zal het eigen autobezit van de bewoners relatief laag zijn.

Desalniettemin wordt rekening gehouden met een iets grotere verkeersgeneratie. Per slot van rekening neemt ook het bouwvolume, en daarmee de gebruiksintensiteit van het perceel, toe. De nieuwe functies leiden tot een betere spreiding van de verkeersbehoefte over het etmaal ten opzichte van de huidige situatie waarin een kantoor vooral in de ochtendspits en de avondspits een parkeerbehoefte heeft.

Omliggende wegen (Paasheuvelweg, Paalbergweg, A9) en kruispunten bieden voldoende capaciteit om deze groei van verkeer op een goede wijze kunnen verwerken. Dit mede gelet op de beschreven verbeterde spreiding van de verkeersbehoefte ten opzichte van een gebruik voor uitsluitend kantoordoeleinden.

2.3. Cumulatie met andere projecten

Het project is solitair gelegen. Er is geen sprake van cumulatie met andere projecten die nog in ontwikkeling zijn, ook al wordt door de gemeente ingezet op een wijkbrede transformatie van monofunctioneel kantorenpark naar een gemengd woon- en werkgebied.

Eventuele cumulatieve effecten hebben betrekking op de verkeersbewegingen / verkeersaantrekkende werking. Het plan voorziet op eigen terrein in parkeren, zodat in zoverre

geen rekening behoeft te worden gehouden met cumulatieve milieueffecten vanwege parkeren.

Het aspect verkeer is reeds verdisconteerd: Zoals blijkt uit de ruimtelijke onderbouwing wordt rekening gehouden met enige toename van de verkeersbelasting. Eventuele cumulatie op het vlak van verkeer is verdisconteerd in het Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Uit raadpleging van deze online informatie blijkt niet van een geprognosticeerde (dreigende) overschrijding van de luchtkwaliteitseisen ter plaatse. Er blijkt evenmin van een relevante stikstofdepositie op daarvoor gevoelige beschermde natuurgebieden.

Het voorliggende plan is zodanig kleinschalig dat hierop het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit) van toepassing is (hierna ook: NIBM). De grens op grond van dit besluit is immers meer dan 1.500 woningen¹. In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen is vastgelegd in welke situaties sprake is van een ontwikkeling van zodanig geringe omvang dat kan worden aangenomen dat geen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is.

In de context van een goede ruimtelijke ordening dient los daarvan worden nagegaan of een ontwikkeling geen gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Uit de NIBM-tool² blijkt dat pas vanaf 1.280 motorvoertuigen per dag extra, in betekenende mate wordt bijgedragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

2.4. Criteria bijlage III van de EEG-richtlijn

Voor het realiseren van de nieuwbouw zullen indirect natuurlijke hulpbronnen worden gebruikt in de vorm van onder meer bouwmaterialen, water en energie. Gebruik van deze hulpbronnen zal gangbaar zijn voor hedendaagse woningbouw. Er worden in het kader van dit project geen uitzonderlijke bouwmethoden of materialen toegepast. Waar mogelijk worden gerecyclede materialen en/of recyclebare materialen toegepast.

Verder wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van prefab gebouwonderdelen. Dit vermindert de hinder die voor de omgeving zal worden veroorzaakt op de bouwplaats (bouwgeluid e.d.). Dit vermindert verder het ontstaan van bouw- en sloopafval doordat materialen op de bouwplaats op maat dienen te worden gemaakt, met bijbehorende extra aan- en afvoerbewegingen. Tot slot zijn de betrokken elementen als geheel herbruikbaar in geval van een toekomstige sloop van de nieuwbouw.

¹ Bijlage 3a, voorschrift 3A2 van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) – uitgaande van een bepalende ontsluitingsweg. In de overige gevallen, die niet in het Besluit NIBM genoemd worden, zal op een andere manier, bijvoorbeeld door middel van berekeningen, aannemelijk gemaakt moeten worden dat de bijdrage niet in betekenende mate is of dat de grenswaarden niet worden overschreden.

² <https://www.nsl-monitoring.nl/>

Voor materiaalgebruik en energieprestatie zijn de eisen zoals opgenomen in het Bouwbesluit leidend. Het plan zal, binnen de randvoorwaarden voor een sluitende planontwikkeling, zo materiaal- en energie-efficiënt mogelijk worden uitgevoerd.

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen zal zich na voltooiing beperken tot het gebruik van nutsvoorzieningen in de context van de bewoning. Er dient in lijn daarmee rekening te worden gehouden met het gebruik van natuurlijke hulpbronnen voor verwarming, ventilatie, koeling, warm water en het bereiden van maaltijden.

Voor zover de grond beschouwd dient te worden als natuurlijke hulpbron is relevant dat deze hulpbron al in gebruik is geweest voor de bedrijvigheid. De aanwezige bodemverontreiniging wordt gesaneerd en kan zo nodig met aanvullende saneringsmaatregelen geschikt worden gemaakt voor woongebruik. Onderhavig project draagt bij aan efficiënt hergebruik van grond als natuurlijke hulpbron. Het project maakt optimaal gebruik van de reeds aanwezige infrastructurele voorzieningen, waardoor uitbreiding van infrastructuur ter ontsluiting van het plangebied niet aan de orde is.

Er dient rekening te worden gehouden met het ontstaan van bouw- en sloopafval tijdens de bouw. Hierbij moet gedacht worden aan de gangbare restanten van bouwmaterialen.

Na realisatie zal rekening moeten worden gehouden met regulier communaal afval afkomstig van de bewoners.

Geconcludeerd kan worden dat er op dit punt geen bijzonderheden te verwachten zijn, zowel qua aard als qua omvang van het te verwachten afval.

3. Kenmerken van de milieueffecten

3.1. Geluid

3.1.1. Wegverkeer- en spoorweglawaai

Het appartementencomplex is een geluidgevoelig object. De projectlocatie ligt binnen de geluidzone van de rijksweg A9, de Meibergdreef, de Muntbergweg, de Paalbergweg en de Paasheuvelweg. Daarnaast bevindt zich op ca. 375 meter de spoorlijnverbinding tussen Duivendrecht en Abcoude en Utrecht waar zowel rail- alsook metroverkeer aanwezig is. Derhalve is onderzocht of met de geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de beoogde appartementen gesproken kan worden van een goed woon- en leefklimaat.

Door de K+ Adviesgroep bv is op 13 december 2022 een rapportage opgesteld van een akoestisch onderzoek naar optredende gevelbelastingen.

Uit dit onderzoek komt naar voren dat als gevolg van het wegverkeer op de Meibergdreef, de Muntbergweg en de Paalbergweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nergens wordt overschreden.

Daar waar de maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor de autosnelweg A9 wordt overschreden wordt een afscherming aan het gebouw aangebracht waarmee de gevelbelasting zal worden teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB of lager. Daar waar de gevelbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, doch lager dan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt verzoek gedaan voor het vaststellen van een hogere grenswaarde. Ten gevolge van de spoorlijn Duivendrecht – Abcoude (inclusief metro) zijn plaatselijk overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde vastgesteld. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden. Nergens binnen het plan is de gecumuleerde geluidbelasting LVL_{cum} meer dan 3 dB hoger dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde (63 dB bijwegverkeerslawaai).

Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied en aan het gebouw bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch om hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai afkomstig van de autosnelweg A9 en de Paasheuvelweg en spoorweglawaai afkomstig van de spoorlijn Duivendrecht – Abcoude van:

- Autosnelweg A9: 53 dB;
- Paasheuvelweg: 51 dB
- Spoorlijn Duivendrecht – Abcoude: 62 dB.

De voorwaarde voor het verlenen van een hogere toelaatbare waarde is dat de betreffende woningen in principe een stille zijde dienen te hebben. Daaronder wordt verstaan dat de gevelbelasting niet hoger mag zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Daar waar de maximale

ontheffingswaarde vanwege verkeerslawaaï van de autosnelweg A9 zal worden overschreden wordt door middel van een voorhangscherm een stille gevel gerealiseerd. Hier wordt de gevelbelasting teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde. Hiermee is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

3.1.2. Industrielawaai

In de nabijheid van het project is géén geluidgezoneerd industrieterrein gelegen. Het beoogde complex is evenmin gelegen in de directe omgeving van noemenswaardige bedrijvigheid. In de directe omgeving van de beoogde woningen bevinden zich enkel woningen, kantorenpanden, ondergeschikte horeca en commerciële ruimtes. Van geluidbelasting afkomstig van omliggende bedrijven is dus geen sprake.

Krachtens de geldende gemengde bestemming is het toegelaten om lichte bedrijvigheid (milieucategorie 1 en 2) en diverse maatschappelijke en dienstverlenende functies te vestigen. Hierbij geldt voor milieucategorie 2 bedrijvigheid in principe een minimale afstand van 30 meter tot een hindergevoelig object. In gebieden met functiemenging kan deze afstand worden teruggebracht tot 10 meter (de naastgelegen lichtere categorie) voor wat betreft de aspecten geluid en geur. De omgeving kan, gelet op het veelvoud aan functies dat de geldende gemengde bestemming toelaat, worden beschouwd als gemengd gebied.

Geconcludeerd kan worden dat er ten aanzien van het aspect Industrielawaai geen aspecten zijn die zich verzetten tegen de komst van het appartementencomplex.

3.1.3. Geluidhinder vanwege het bouwplan, waaronder onderlinge geluidhinder

Met uitvoering van het bouwplan zal conform bestemmingsplan eveneens ruimte gereserveerd worden voor diverse kleinschalige innovatieve en dienstverlenende bedrijven, waaronder lichte horeca. Mede gelet op de gemengde invulling die het bouwplan biedt, zal hiermee het gemengde karakter van het gebied worden versterkt. Door het treffen van bouwkundige maatregelen (-zo nodig- verdergaande wering van geluid tussen ruimten, doelmatige afzuiging van horecakeukens, positionering laden en lossen) zal worden voorkomen dat de nieuwe woningen en de overige functies onderling hinder van elkaar kunnen ondervinden.

3.1.4. Luchtvaartverkeerslawaaï

Onderhavige projectlocatie is gelegen op een afstand van ruim 10 kilometer van luchthaven Schiphol. Ten aanzien van ontwikkelingen in de buurt van Schiphol gelden beperken omwille van de aanwezigheid van het luchtverkeer. Deze beperkingen zijn vastgelegd in het LIB (Luchthavenindelingsbesluit). Binnen de zogeheten LIB-zone geldt dat geen gevoelige functies mogen worden gerealiseerd. Tevens geldt dat gebouwen omwille van de opstijgende en landende vliegtuigen een maximum bouwhoogte hebben.

Onderhavige locatie is niet gelegen binnen de zogeheten LIB-zone, waardoor de beperkingen die hierbinnen gelden niet relevant zijn.

3.2. Luchtkwaliteit

Onderhavige ontwikkeling is zodanig kleinschalig dat hierop het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit) van toepassing is (hierna ook: NIBM). De grens op grond van dit besluit is immers meer dan 1.500 woningen. In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen is vastgelegd in welke situaties sprake is van een ontwikkeling van zodanig geringe omvang dat kan worden aangenomen dat geen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is.

In de context van een goede ruimtelijke ordening dient los daarvan te worden nagegaan of een ontwikkeling geen gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Uit de NIBM-tool blijkt dat pas vanaf 1.370 motorvoertuigen per dag extra, in betekenende mate wordt bijgedragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Geconcludeerd kan worden dat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de totstandkoming van het plan.

3.3. Externe veiligheid

Het te realiseren appartementencomplex met de verschillende voorzieningen in de onderste twee lagen wordt aangemerkt als kwetsbaar object in het kader van de externe veiligheid. Voor dit plan is een inventarisatie uitgevoerd van mogelijke risicobronnen in de omgeving door risicokaart.nl te raadplegen.

Op basis van de professionele risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied de volgende relevante risicobronnen aanwezig zijn:

- vervoer gevaarlijke stoffen over de A9 en de spoorlijn Duivendrecht – Abcoude

Wegtransport

De A9 is in de Regeling basisnet aangewezen als basisnetroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De maatgevende stof voor de A9 betreft GF3 met een invloedsgebied van 74 meter. De afstand van het projectgebied tot de A9 bedraagt circa 290 meter. Het invloedsgebied reikt niet tot het projectgebied.

Luchttransport

De locatie is niet gelegen in een risicocontour van een luchthaven.

Spoorwegtransport

Het spoorwegtraject Duivendrecht – Abcoude is opgenomen in het basisnet spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uit de risicokaart komt naar voren dat de PR107-contour voor

dit traject 31 meter bedraagt. De afstand van het projectgebied tot de spoorlijn bedraagt circa 380 meter. Het invloedsgebied reikt derhalve niet tot het projectgebied.

3.4. Bodem

Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Amsterdam komt naar voren dat de locatie gelegen is binnen 'Zone 1'. Voor deze zone geldt dat het generieke beleidskader van toepassing is. Hierbij wordt benoemd dat de bodemkwaliteitskaart voor vrijstellingen van de onderzoeksverplichtingen pas gebruikt kan worden op het moment dat de herkomst- en toepassingslocatie van de grond bekend is en als deze niet als verdacht is aan te merken.

Aangetoond moet worden dat de bodem binnen het projectgebied geschikt is voor het beoogde nieuwe gebruik. Om die reden is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd³.

Uit het bodemonderzoek is naar voren gekomen dat in de bovengrond sprake is van lichte verontreinigingen met enkele metalen, PAK en PCB. In de diepere ondergrond is dit niet het geval. In het grondwater zijn verhoogde waarden voor barium en arseen aangetroffen. Voor wat betreft arseen is sprake van een bekende hogere achtergrondwaarde die ter plaatse van nature aanwezig is.

Kortom staat de milieukundige bodemsituatie niet in de weg aan de beoogde ontwikkeling.

3.5. Water

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van het oppervlakte- en grondwater worden duurzame, niet-uitloegbare materialen gebruikt, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op het watersysteem ter plaatse kunnen dan ook worden uitgesloten.

In de bestaande situatie bestaat het projectgebied overwegend uit verharding en bebouwing. Hierdoor is er geen sprake van (ruimte voor) het vasthouden en vertraagd afvoeren van water. In de beoogde situatie zal het plangebied flink worden vergroend en wordt bufferopvang gecreëerd door zowel de huidige verharde parkeerplaats te vervangen voor een deels verharde, deels groene tuin en tevens een daktuin aan te leggen op de westervleugel. Door deze opvang en deze vergroening wordt er meer water vastgehouden waarna het geleidelijk kan infiltreren en/of wordt afgevoerd.

In de beoogde ontwikkeling is dus geen sprake van toename, maar van een afname in afwaterend oppervlak. Verder is sprake van maatregelen waarmee vertraagde afvoer van

³ Verkennend bodemonderzoek en asbest-in-grond onderzoek – Paasheuvelweg 15 te Amsterdam (Adromi Groep 22-3-2022)

hemelwater wordt gerealiseerd. Gelet hierop zijn er geen andere maatregelen nodig, zoals compensatie door realisatie van extra oppervlaktewater.

Risico's op rampen door klimaatverandering

De ontwikkeling betreft de ontwikkeling van een locatie in bestaand stedelijk gebied. Risico's op rampen door klimaatverandering nemen ten gevolge van de beoogde ontwikkeling dan ook niet toe.

3.6. Ecologie

3.6.1. Gebiedsbescherming

In de directe omgeving van het projectgebied zijn geen gebieden gelegen die onderdeel uitmaken van een Natura 2000-gebied of Natuur Netwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het gebied 'Botshol' dat zich op een afstand van ruim 4 km bevindt. Er is een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd voor de bouwfase en de gebruiksfase⁴. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van relevante stikstofdepositie.

De woningen worden gasloos uitgevoerd. De enige stikstofdepositie is afkomstig van de verkeersgeneratie van de woningen, afgezet tegen de verkeersgeneratie die te verwachten is van het huidige gebruik als kantoor. De te verwachten depositie is kortom verwaarloosbaar, overigens ook gezien de afstand tot stikstofgevoelige natuurgebieden.

3.6.2. Soortenbescherming

Er is het voornemen voor de sloop en nieuwbouw van de Paasheuvelweg 15 te Amsterdam. Deze activiteit zou kunnen samengaan met effecten op beschermde planten- en diersoorten.

Op grond hiervan is een verkennend veldonderzoek⁵ uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten. In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels in de omgeving is het noodzakelijk om de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken).

Mogelijk vliegen en foerageren er vleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven vliegen en foerageren. Er zijn daarnaast mogelijk algemene nationaal beschermde amfibieën en zoogdieren aanwezig. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling in de Provincie Noord-Holland. Het voorkomen van en negatieve effecten op broedvogels met vaste rust- en verblijfplaatsen en verblijfplaatsen van vleermuizen wordt uitgesloten.

Het voorkomen van overige beschermde soorten kan tevens worden uitgesloten. Op grond van bovenstaande analyse worden negatieve effecten op beschermde planten- en diersoorten

⁴ Adromi B.V., *Notitie stikstofdepositieonderzoek Paasheuvelweg 15*, 3 maart 2023, bijlage 7

⁵ Adviesbureau Mertens B.V., *Quick Scan beschermde planten- en diersoorten Paasheuvelweg 15 te Amsterdam*, oktober 2021, bijlage 1

uitgesloten; de sloop en nieuwbouw van de Paasheuvelweg 15 te Amsterdam is niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming.

De zorgplicht blijft onverkort van kracht. Deze zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats. Dit artikel is derhalve ook gericht op het voorkomen van doden en verwonden van algemene soorten. Voor- en gedurende de uitvoering dient hierbij rekening gehouden te worden.

3.7. Cultuurhistorie en archeologie

3.7.1. Cultuurhistorie

Uit de informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland komt naar voren dat op en rondom het projectgebied geen cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Derhalve vormt dit aspect geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling.

3.7.2. Archeologie

In 2008 is door het Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam een archeologisch bureauonderzoek gedaan (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Amstel III, stadsdeel Zuidoost, BMA, december 2018). Hierin werd geconcludeerd dat voor heel Amstel III (waarbinnen de projectlocatie is gelegen) een geen verwachting meer geldt ten aanzien van archeologie. Door grootschalig grondverzet voorafgaand aan de bebouwing en de aanleg van bijbehorende infrastructuur in de jaren '70 van de 20e eeuw zijn er geen archeologische overblijfselen meer in de bodem te verwachten. Om die reden geldt voor het gebied een vrijstelling voor verder archeologisch onderzoek.

3.8. Gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer 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, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

3.9. Sloop- en aanlegwerkzaamheden

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

3.10. Mitigerende maatregelen

Voor de beoogde ontwikkeling zijn geen aanvullende mitigerende maatregelen noodzakelijk. Voor de ontwikkeling is het aanvragen van een hogere grenswaarde ten gevolge van wegverkeerslawaai (A9) en de spoorlijn nodig. Bij toepassing van de juiste geluidwerende

materialen is een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat gewaarborgd. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen zodoende worden uitgesloten.

3.10.1. SMB-richtlijn

In deze context dient verder te worden beoordeeld of de onderhavige ontwikkeling moet worden beschouwd als een zogenaamd 'plan of programma' als bedoeld in artikel 2, aanhef en onder a, van de Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 (hierna ook: de SMB richtlijn). Immers artikel 7.2, lid 1, lid 2 en lid 5 van de Wet milieubeheer jo. artikel 3, lid 3, van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (hierna ook: het Besluit mer) strekken mede ter uitvoering van het bepaalde in artikel 3, lid 2, aanhef en onder a, van de SMB-richtlijn. In kolom 3 van de onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit mer zijn op plannen benoemd waarvoor in het Nederlandse recht voor de uitvoering van het bepaalde in artikel 3, lid 2, aanhef en onder a, van de SMB-richtlijn een milieueffectrapportageplicht kan gelden.

De met onderhavige procedure toe te laten nieuwe woningen kan worden beschouwd als een klein project in de zin van artikel 2, lid 3 van de richtlijn welke verder geen mogelijk relevante milieueffecten zal hebben. Als toelichting moge het volgende dienen.

Voor wat betreft de ontwikkeling van de nieuwe woningen en flankerende functies is van belang om na te gaan of sprake kan zijn van mogelijke aanzienlijke effecten zoals bedoeld in artikel 3, lid 5 jo. bijlage II van de SMB-richtlijn. In het nu volgende wordt ingegaan op de mogelijke effecten zoals benoemd in deze bijlage, waarbij per mogelijk effect steeds in cursief een beoordeling is toegevoegd.

1. De kenmerken van plannen en programma's, in het bijzonder gelet op:
 - de mate waarin het plan of programma een kader vormt voor projecten en andere activiteiten met betrekking tot de ligging, aard, omvang en gebruiksvoorwaarden alsmede wat betreft de toewijzing van hulpbronnen;
 - *In het kader van onderhavige besluitvorming kunnen de in het bouwplan betrokken gronden worden beschouwd als hulpbron. Deze gronden zullen worden toegewezen aan de bouw van nieuwe woningen en flankerende functies. Er is sprake van een ontwikkeling die qua aard en omvang past in het stedelijke gebied ter plaatse. Er is sprake van een voor deze ontwikkeling passende en algemeen geaccepteerde gebruiksvoorwaarden.*
 - de mate waarin het plan of programma andere plannen en programma's, met inbegrip van die welke deel zijn van een hiërarchisch geheel, beïnvloedt;
 - *Het bouwplan zal geen andere plannen of programma's beïnvloeden.*
 - de relevantie van het plan of programma voor de integratie van milieuoverwegingen, vooral met het oog op de bevordering van duurzame ontwikkeling;

- *In het kader van de vergunningaanvraag zal overeenkomstig het geldende beleid al ingegaan worden op de relevante duurzaamheidsaspecten.*
 - milieuproblemen die relevant zijn voor het plan of programma;
 - *Voor een beoordeling van de relevante milieuaspecten wordt verwezen naar overige paragrafen van deze beoordelingsnotitie. Op dit vlak is sprake van een milieubelasting die in algemene zin dient te worden verwacht in stedelijk gebied als het onderhavige.*
 - de relevantie van het plan of programma voor de toepassing van de milieuwetgeving van de Gemeenschap (bijv. plannen en programma's in verband met afvalstoffenbeheer of waterbescherming).
 - *Verwezen wordt naar de overige paragrafen van deze beoordeling.*
2. Kenmerken van de effecten en van de gebieden die kunnen worden beïnvloed, in het bijzonder gelet op:
- de waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van de effecten;
 - *De betrokken ontwikkeling wordt als realiseerbaar beoordeeld in het kader van artikel 3.1.6 lid 1 onder f van het Besluit ruimtelijke ordening. Naar verwachting zal de nieuwbouw voor de voorzienbare toekomst aanwezig blijven en zal deze nieuwbouw continu worden gebruikt voor de daarvoor bestemde functies. Door sloop van de gebouwen en beëindiging van het gebruik zijn mogelijke effecten op gebieden in de omgeving omkeerbaar.*
 - de cumulatieve aard van de effecten;
 - *Er is sprake van een op zichzelf staand initiatief. De cumulatieve invloed van de verkeersontwikkeling in samenhang met autonome ontwikkelingen op dat vlak zijn in de beschouwing betrokken.*
 - de risico's voor de menselijke gezondheid of het milieu (bijv. door ongevallen);
 - *Onderhavige ontwikkeling sluit geen risico's in voor de omgeving. Andersom is er geen sprake van onaanvaardbare risico's voor de toekomstige bewoners en andere gebruikers van het gebied.*
 - de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden);
 - *Het ruimtelijke bereik van onderhavige ontwikkeling is zeer gering. De belangrijkste factor daarbij zal zijn dat de nieuwe bebouwing zichtbaar zal zijn voor de omgeving.*
 - de waarde en kwetsbaarheid van het gebied dat kan worden beïnvloed gelet op:
 - bijzondere natuurlijke kenmerken of cultureel erfgoed;
 - *Er zijn ter plaatse geen te beschermen elementen aanwezig.*
 - de overschrijding van de milieukwaliteitsnormen of van grenswaarden;
 - *Er worden geen milieukwaliteitsnormen overschreden met uitzondering van die voor geluid. Op dit vlak worden aanvullende maatregelen getroffen overeenkomstig de Wet geluidhinder, het Bouwbesluit en het gemeentelijke beleid.*
 - intensief grondgebruik;

- *In overwegende mate zal sprake zijn van intensief grondgebruik. Dit is passend voor de onderhavige locatie en voor het overige ook in overeenstemming met het beleid dat is gericht op zuinig ruimtegebruik.*
- de effecten op gebieden en landschappen die door een lidstaat, door de Gemeenschap, dan wel in internationaal verband als beschermd gebied zijn erkend.
 - *Er is geen sprake van relevante effecten op beschermde gebieden en landschappen. In de relevante omgeving is geen sprake van beschermde landschappen.*

4. Conclusies

De locatie kende een bedrijfsmatig gebruik (kantoor) en is nog als zodanig bestemd. Als gevolg van onderhavig plan dient rekening te worden gehouden met enige toename van verkeer van en naar de locatie. De toename van verkeer heeft een beperkte invloed op de omliggende (woon)gebieden. Dit komt omdat het gebied direct is aangesloten op de hoofdontsluitingsweg van het gebied.

Verder zal er als gevolg van deze ontwikkeling geen sprake zijn van verontreiniging en hinder. Het bodembelastingsrisico ten aanzien van woongebruik is minimaal. Uit de aard der functie en de ligging in het bebouwingslint wordt er geen verontreiniging van bodem of lucht voorzien noch geurhinder of lichthinder verwacht.

De ontwikkeling kan als weinig complex worden gekarakteriseerd, ook wat betreft het effect daarvan. Het is waarschijnlijk dat het effect van de ontwikkeling zich zal beperken tot enkele meters afstand van de perceelgrens en ook daar gering zal zijn.

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet ligt in een kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. De aard en omvang van het plan leiden niet tot belangrijke nadelige milieueffecten wanneer ook de mitigerende maatregelen worden toegepast. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is zodoende niet noodzakelijk.