



De Scheg-Oost te Amstelveen

**aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-
beoordeling**

projectnummer 0466433.100
definitief revisie 01
2 juni 2021

De Scheg-Oost te Amstelveen

aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

projectnummer 0466433.100

definitief revisie 01
2 juni 2021

Auteurs

J.J.E. Brécheteau, MSc

Opdrachtgever

VORM Conceptwoningen B.V.
Hambakenwetering 5
5231 DD Den Bosch

datum vrijgave	beschrijving revisie 01	gecontroleerd	vrijgave
7-6-2021	definitief	E. van Horssen-Maas 	M.A.W.A. van de Klundert 

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?	1
1.3	Criteria voor het toetsen van activiteiten in een vormvrije m.e.r.-beoordeling	3
1.4	Leeswijzer	3
2	Kenmerken van de activiteit	4
2.1	Ligging plangebied	4
2.2	Kenmerken van de activiteit	4
2.3	Cumulatie met andere projecten	5
3	Kenmerken van het potentiële effect	6
3.1	Verkeer	6
3.2	Luchtkwaliteit	8
3.3	Geluid	9
3.4	Externe veiligheid	13
3.5	Ecologie	15
3.6	Bodem	19
3.7	Water	20
3.8	Archeologie	21
3.9	Cultuurhistorie	22
3.10	Landschap	23
3.11	Bedrijven en milieuzonering	24
4	Conclusie	26

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Binnen de gemeente Amstelveen wordt in opdracht van VORM conceptwoningen B.V. (hierna: VORM) het plangebied de Scheg-Oost te Amstelveen ontwikkeld. Het plan van de Scheg-Oost omvat de realisatie van 172 woningen. De ontwikkeling van de Scheg-Oost maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van 'Scheg' een ontwikkelgebied aan de zuidrand van Amstelveen tegen de J.C. van Hattumweg. De gehele ontwikkeling van Scheg betreft de herontwikkeling van het kasgebied, en is opgedeeld in drie deelgebied. Het deelgebied Scheg-Oost is gelegen tussen de Spoordijk en Bovenkerkerweg (zie figuur 1.1).



Figuur 1-1: Globale ligging plangebied Scheg-Oost (rode kader).

Voor de ontwikkeling van Scheg-Oost is een wijziging in het bestemmingsplan noodzakelijk. De voorliggende aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag (gemeente Amstelveen) kan en moet besluiten of er sprake is van "belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken.

1.2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

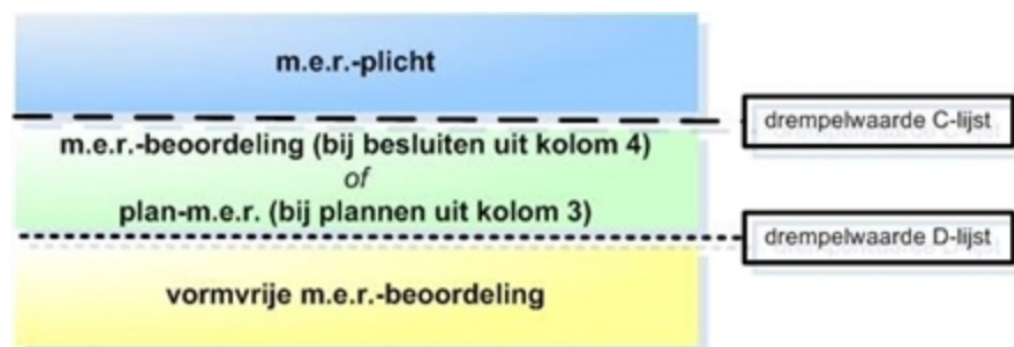
De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van een m.e.r. zijn vastgesteld in de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r.. Door te toetsen aan de bepalingen uit het Besluit m.e.r. kan voor de Scheg-Oost worden bepaald welke m.e.r.-procedure van toepassing is voor de voorgenomen ontwikkeling. In het hiernavolgende wordt deze toetsing toegelicht.

In het Besluit m.e.r. zijn in onderdeel C en D van de bijlagen de m.e.r.-plichtige activiteiten (kolom 1), bijbehorende drempelwaarden (kolom 2), plannen (kolom 3) en besluiten (kolom 4) opgenomen. De voorgenomen ontwikkeling van de Scheg-Oost valt onder categorie D 11.2 “de aanleg, wijziging of uitbreiding van stedelijke ontwikkelingsprojecten met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”. In tabel 1.1 is een uitsnede van het Besluit m.e.r. weergegeven.

Tabel 1-1: Uitsnede van het Besluit m.e.r.

	Activiteiten (kolom 1)	Drempelwaarden (kolom 2)	Plannen (kolom 3)	Besluit (kolom 4)
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer	De structuurvisie, 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.	De vaststelling van het plan, 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.

Een bestemmingsplan(wijziging) valt zowel onder kolom 3 (plannen) als kolom 4 (besluiten). Dat komt omdat het bestemmingsplan een bijzondere positie inneemt. Het bestemmingsplan kan namelijk een ‘rechtstreekse bouwtitel’ hebben waardoor het in het Besluit m.e.r. wordt beschouwd als een ‘besluit’ (kolom 4). Als er echter, na vaststelling, nog (omgevings)vergunningen nodig zijn om het voornemen te realiseren dan wordt het bestemmingsplan beschouwd als een ‘kaderstellend plan’ (kolom 3). Voor de ontwikkeling Scheg-Oost maakt het ten aanzien van de m.e.r.-procedure echter niet uit of nu sprake is van een plan of besluit. De onderstaande afbeelding illustreert dit.



De activiteit die middels de bestemmingsplanwijziging wordt mogelijk gemaakt blijft namelijk ruim onder de drempelwaarde van categorie D 11.2. De oppervlakte van de activiteit bedraagt circa 9 hectare (minder dan 100 hectare), er worden maximaal 172 woningen (minder dan 2.000

woningen) gerealiseerd, binnen het plan is geen bedrijfsvloeroppervlak beoogd. Dit betekent dat er in alle gevallen (plan of besluit) een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden.

1.3 Criteria voor het toetsen van activiteiten in een vormvrije m.e.r.-beoordeling

Een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling moet voldoen aan een aantal inhoudelijke criteria zoals deze zijn vastgelegd in Bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect (zie tabel 1.2).

Tabel 1-2: Overzicht criteria 'belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu'

Criteria	Beoordelingscriterium
Kenmerken van de activiteit	▪ omvang ▪ cumulatie met andere projecten ▪ gebruik van natuurlijke hulpbronnen ▪ productie van afvalstoffen ▪ verontreiniging en hinder ▪ risico van ongevallen
Plaats van de activiteit	▪ bestaand bodemgebruik ▪ relatieve rijkdom aan de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied ▪ het opnamevermogen van het natuurlijk milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen (gevoelige) gebieden; ○ wetlands, ○ kustgebieden, ○ berg- en bosgebieden, ○ reservaten en natuurlandparken, ○ gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd, ○ speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG, ○ gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, ○ gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, ○ landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
Kenmerken van het potentiële effect	▪ het bereik van het effect ▪ grensoverschrijdend karakter ▪ orde van grootte en complexiteit van het effect ▪ waarschijnlijkheid van het effect ▪ duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect

1.4 Leeswijzer

Deze notitie is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2: de plaats van de activiteit en de kenmerken van de activiteit (aard en omvang, wijze van aanleg);
- Hoofdstuk 3: de kenmerken van het potentiële effect van de activiteit, tevens wordt ingegaan op de relevante criteria benoemd in tabel 1.2 onder plaats van de activiteit;
- Hoofdstuk 4: de conclusie.

2 Kenmerken van de activiteit

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied De Scheg-Oost te Amstelveen is onderdeel van de grote nieuwbouwwijk De Scheg in Amstelveen. De gehele nieuwe woonwijk ligt ten zuiden van de J.C. van Hattumweg onder Westwijk. De Scheg wordt in stappen ontwikkeld waarbij het gebied in drie deelgebieden is ingedeeld. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling heeft betrekking op het deelgebied De Scheg-Oost, gelegen tussen Spoordijk en Bovenkerkerweg (zie figuur 2-1). Ten zuiden en ten oosten van het plangebied ligt agrarische grond. De ontwikkeling van dit deelgebied wordt onafhankelijk gefaseerd van de overige deelgebieden.



Figuur 2-1: Ligging plangebied Scheg-Oost (rode kader) binnen ontwikkelgebied Scheg (zwarte kader)(Bron: Gemeente Amstelveen).

Het plangebied is momenteel in gebruik als akkerland. In het uiterste noordoostelijke gedeelte staat een huis. Dit huis valt buiten het plangebied en blijft met de ontwikkeling van de Scheg-Oost behouden.

2.2 Kenmerken van de activiteit

In het plangebied worden in totaal 172 woningen, groenzones en waterpartijen gerealiseerd. Het type woningen dat wordt gerealiseerd varieert van vrijstaande woningen tot appartementen. Het

aantal woningen en type woningen is opgenomen in tabel 2.1, in figuur 2-2 is de verbeelding van de ontwikkeling weergegeven.

Tabel 2-1: Woning typen en aantallen.

Type woningen	Aantal woningen
Rijwoningen	29
Twee-onder-één-kap (klein)	14
Twee-onder-één-kap (groot)/ Driekapper	13
Geschakelde woningen 82-97	16
Vrijstaande woningen	24
Appartementen	76
Totaal	172



Figuur 2-2: Verbeelding van de toekomstige situatie (Bron: Stedenbouwkundig plan, VORM Conceptwoningen B.V.)

Voor de aanleg van de huizen, groenzones en waterpartijen worden graafwerkzaamheden verricht. De precieze funderingswijze van de huizen is niet bekend, echter zullen de graafwerkzaamheden over het gehele plangebied tot circa 2 m – mv diep zijn. Daarnaast kunnen heiwerkzaamheden benodigd zijn voor bouwwerken.

2.3 Cumulatie met andere projecten

Het plan voor de Scheg-Oost is onderdeel van een grotere woningbouwontwikkeling de Scheg (zie figuur 2.1). Daarvan wordt deelgebied Oost onafhankelijk gefaseerd van de deelgebieden Midden en West. Voor de ontwikkeling van de deelgebieden Midden en West wordt momenteel door de gemeente nog gewerkt aan de exploitatie- en bestemmingsplannen. De precieze uitgangspunten van deze deelgebieden zijn nog niet bekend.

De ontwikkeling van de overige deelgebieden kan leiden tot soortgelijke effecten. Het is echter nog niet bekend welke effecten de ontwikkeling van deze deelgebieden met zich meebrengen. Er is hiermee niet vast te stellen of er een cumulatie van effecten gaat optreden vanuit de overige deelgebieden. Een aandachtspunt is daarbij de stikstofdepositie die de ontwikkeling van de deelgebieden Midden en West met zich meebrengen. De effecten van de voorgenomen ontwikkeling van Scheg-Oost zijn beperkt ten opzichte van de autonome situatie en treden

voornamelijk (zeer) lokaal op (zie hoofdstuk 3). Wezenlijke cumulatieve effecten als gevolg van de ontwikkeling van de Scheg-Oost worden daarom niet verwacht.

3 Kenmerken van het potentiële effect

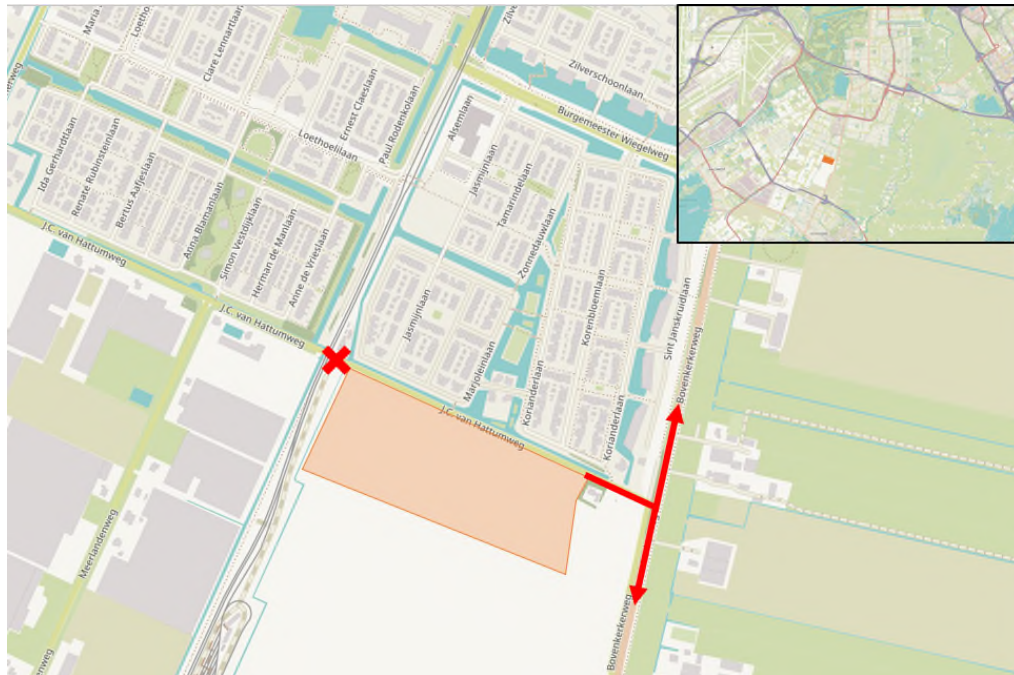
De voorgenomen ontwikkeling kan invloed hebben op het milieu. In dit hoofdstuk zijn de milieuaspecten van de voorgenomen ontwikkeling weergegeven. Enerzijds worden de verkeersgerelateerde effecten behandeld, zoals eventuele effecten van de verkeerstoenames op de bereikbaarheid, de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit. Anderzijds gaat het om de meer locatiegerelateerde effecten die te maken hebben met de bouw en ingebruikname van de Scheg-Oost. Dan gaat het bijvoorbeeld over de effecten op water en flora en fauna.

3.1 Verkeer

Voor de beoogde ontwikkeling van Scheg-Oost is in een verkeerskundige analyse¹ inzichtelijk gemaakt wat de ontwikkeling aan verkeer genereert en of dit voldoende kan worden verwerkt door het omliggende wegennet. Daarbij is ingegaan op de verkeersafwikkeling op wegvakken en op kruispuntniveau.

Het verkeer vanuit de Scheg-Oost kan op een aantal punten direct worden afgewikkeld via de J.C. van Hattumweg. Via de J.C. van Hattumweg kan de Bovenkerkerweg ten oosten van het plangebied bereikt worden. De kruising met de sneltram, ten westen van het plangebied, is afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer (zie figuur 3-1). Hierdoor is de Scheg-Oost enkel via de Bovenkerkerweg te bereiken. Via de Bovenkerkerweg zijn zowel het centrum van Amstelveen als ook Amsterdam, Uithoorn en het hoofdwegennet te bereiken.

¹ Antea Group; Memo, verkeerskundige analyse ontwikkeling De Scheg-Oost; maart 2021



Figuur 3-1: Indicatieve locatie De Scheg-Oost (oranje) met de ontsluitingsroutes (rood)) (Bron: Verkeersanalyse).

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van kencijfers afkomstig van de CROW². Tevens is gebruik gemaakt van een aantal uitgangspunten. Het gebied wordt gekenmerkt als 'zeer sterk stedelijk', waarbij de locatie voor de Scheg-Oost buiten het centrum gebied is gelegen en valt daarmee onder 'rest bebouwde kom'. Dit leidt tot een verkeersgeneratie van 1.098 motorvoertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde weekdag (zie tabel 3.1).

Tabel 3-1: Verkeersgeneratie De Scheg-oost in motorvoertuigen (mvt) per gemiddelde weekdag.

Programma	Aantal woningen	Aantal verkeersbewegingen	Verkeersgeneratie toekomstige situatie
Vrijstaande woningen	24	8,1 per woning	194
Twee-onder-een-kap	27	7,7 per woning	208
Geschakelde woningen	29	7,2 per woning	209
Rijwoningen	16	8,1 per woning	130
Appartementen	76	4,7 per woning	357
Totaal	172		1.098

Voor een gemiddelde werkdag wordt rekening gehouden met een omrekenfactor van 1,11. Dit leidt tot een verkeersgeneratie van 1.219 mvt per gemiddelde werkdag.

Om de verkeerseffecten van de ontwikkeling van De Scheg-Oost te kunnen weergeven is een vergelijking gemaakt tussen de autonome verkeerssituatie en de plansituatie (zie tabel 3.2).

² CROW-publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie; december 2018.

tabel 3-2: Intensiteiten autonome en plansituatie De Scheg-Oost

Wegvak	Autonome situatie	Plansituatie
J.C. van Hattumweg (ten westen van Bovenkerkerweg)	200	1.400
Bovenkerkerweg (ten noorden van J.C. van Hattumweg)	22.400	23.500
Bovenkerkerweg (ten zuiden van J.C. van Hattumweg)	24.500	24.700

Door de ontwikkeling van De Scheg-Oost nemen de verkeersintensiteiten toe op de wegen in de omgeving. De grootste toename van verkeer vindt plaats op J.C. van Hattumweg, waar het verkeer met ongeveer 1.200 mvt/etmaal toeneemt. Deze toename leidt echter niet tot doorstromingsproblemen op de genoemde wegvakken doordat dit een beperkte toename betreft.

Naast de verkeersintensiteit op de wegvakken is ook de verkeersafwikkeling op het kruispunt Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg relevant. De ontwikkeling van de Scheg-Oost leidt op dit kruispunt toename van verkeer en heeft daardoor effect op de doorstroming. De verkeersafwikkeling van dit kruispunt is daarom in zowel de autonome situatie als voor de plansituatie in beeld gebracht (zie tabel 3.3).

Tabel 3-3: Verkeersafwikkeling per kruispunt in autonome en plansituatie

Kruispunt	Intensiteitscriterium autonome situatie	Intensiteitscriterium plansituatie
Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg	0,34	1,20

De verkeersafwikkeling op het kruispunt neemt door de ontwikkeling van De Scheg-oost toe. In zowel de autonome situatie als in de plansituatie zijn echter geen maatregelen benodigd. De verkeersafwikkeling op de kruispunten blijft onder de gestelde grenswaarde van 1,33 voor de drietaks kruising 'Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg'.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt tot een toename van verkeersbewegingen op het omliggende wegennet. De verkeerstoename leidt niet tot verkeersknelpunten of doorstromingsproblemen. Er worden ten aanzien van het aspect verkeer dan ook geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu verwacht.

3.2 Luchtkwaliteit

Beleidskader

In de Wet milieubeheer (Wm) is de belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit vastgesteld. Een bestuursorgaan kan een besluit nemen, dat gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit, wanneer aan één of meer van de grondslagen wordt voldaan genoemd in artikel 5.16, lid 1 van de Wm. De concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) zijn maatgevend voor de beoordeling van de luchtkwaliteit. In het 'Besluit niet in betekend mate bijdragen' is bepaald dat een project 'niet in betekende mate' kan bijdragen aan de luchtkwaliteit. Indien dit het geval is dan hoeft er geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden. Daarbij is de grens gesteld op een toename van de concentratie stikstofdioxide en fijn stof van maximaal 3% als gevolg van de nieuwe ontwikkeling. Bij een bouwprogramma van maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij

één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden is er sprake van 'niet in betekende mate' bijdragen.

Effecten

De voorgenomen ontwikkeling gaat uit van de realisatie van maximaal 172 woningen. Hierbij wordt een beperkte toename van verkeer verwacht. Er wordt geen kantooroppervlak gerealiseerd. Voor de realisatie van Scheg-Oost kan daarmee worden teruggevallen op de regeling in 'Besluit niet in betekende mate bijdragen'. Er worden met deze ontwikkeling geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu verwacht ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit.

Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat er ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu verwacht worden.

3.3 Geluid

Beleidskader

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn voor geluidgevoelige bestemmingen geluidsgrenswaarden opgenomen waaraan een ontwikkeling getoetst moet worden. Volgens de Wgh moet er ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen getoetst worden aan de voorkeursgrenswaarde op wegverkeerslawaaï. Voor wegen met een geluidzone bestaat een inspanningsverplichting tot het verrichten van akoestisch onderzoek. Daarnaast dient in het kader van goede ruimtelijke ordening te worden nagegaan of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor wegen waarop de Wet geluidhinder niet van toepassing is (30 km/h wegen). Voor de beoogde ontwikkeling is daarom een akoestisch onderzoek uitgevoerd³.

De grenswaarden waaraan getoetst moet worden zijn weergegeven in tabel 3.4.

tabel 3-4: Grenswaarden voor woningen (inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh).

	(voor)keursgrenswaarde (dB)	Maximale toegestane geluidsbelasting (dB)	
		Binnenstedelijk	Buitenstedelijk
Nieuw te bouwen woningen	48	63	53

Effecten

Rondom het plangebied van de Scheg-Oost bevinden zich twee gezoneerde wegen, de Bovenkerkerweg gelegen ten oosten van het gebied en de Hammarskjöldsingel ten westen van het plangebied. De geluidbelasting van deze gezoneerde wegen op plangebied in het akoestisch onderzoek in beeld gebracht.

Gezoneerde wegen

Bovenkerkerweg

Uit de rekenresultaten blijkt dat de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB als gevolg van het verkeer op de Bovenkerkerweg bij één woontoren wordt overschreden. Dit betreft de woonadressen Scheg 167-172. Deze overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde vindt plaats aan de zuidelijke en de

³ Antea Group; Akoestisch onderzoek, woningbouwontwikkeling Scheg-oost te Amstelveen; mei 2021.

oostelijk georiënteerde gevel, op de drie hoogste etages van de woontoren. De maximale grenswaarde wordt niet overschreden (zie tabel 3.5). Wel dienen hogere waarden te worden toegepast op deze woningen.

Tabel 3-5: Geluidbelasting per toetspunt als gevolg van de Bovenkerkerweg (incl. ex art 110 Wgh)

Rekenpunt	Geluidbelasting Bovenkerkerweg (dB)	Geluidbelasting Bovenkerkerweg (dB) incl. bronmaatregel
294_F	51	50
294_E	51	50
294_D	51	50
295_F	50	49
295_E	50	48
294_C	50	48
295_D	49	47

Het toepassen van bronmaatregel in de vorm van het geluidreducerend wegdek neemt de overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde bij drie toetspunten weg (zie tabel 3.5). Bij de overige toetspunten zorgt deze bronmaatregel voor een reductie van 1 dB. Het toepassen van deze bronmaatregel wordt als doelmatig geacht. Met het toepassen van deze maatregel dienen de voor de woningen aan Scheg 167-172 op etage 3, 4 en 5 een hogere waarde van 50 dB te worden toegepast. Indien de maatregel niet wordt toegepast dienen de volgende hogere waarden te worden toegepast:

- Scheg 167-172, etage 2; 50 dB
- Scheg 167-172, etage 3; 51 dB
- Scheg 167-172, etage 4; 51 dB
- Scheg 167-172, etage 5; 51 dB

Hammarskjöldsingel

Uit de rekenresultaten blijkt dat de (voorkeurs)grenswaarden als gevolg van het verkeer op de Hammarskjöldsingel niet wordt overschreden.

30 km/uur wegen

In het kader van goede ruimtelijke ordening is ook de geluidbelasting als gevolg van de omliggende 30 km/uur wegen getoetst. Voor alle omliggende 30 km/uur wegen wordt voldaan aan de (voorkeurs)grenswaarden van 48 dB (incl. ex art 110 Wgh).

Trambaan

Uit de rekenresultaten blijkt dat de (voorkeurs)grenswaarden van 48 dB als gevolg van het trambaan op 14 adressen wordt overschreden. De maximale grenswaarden worden niet overschreden (zie

tabel 3-6).

tabel 3-6: Geluidbelasting per wooneenheid met en zonder maatregelen

Rekenpunt	Geluidbelasting trambaan (dB)	Geluidbelasting Trambaan (dB) incl. bronmaatregel	Geluidbelasting Trambaan (dB) incl. bron- en overdrachtsmaatregel
224_C	53	50	50
224_B	53	50	50
224_D	53	50	50
224_E	53	50	50
224_F	53	50	50
132_C	51	49	48
129_C	51	49	48
128_C	51	48	48
125_C	51	48	48
132_B	51	48	47
129_B	51	48	47
128_B	51	48	47
120_C	50	48	47
118_C	50	48	47
112_C	50	48	47
125_B	50	48	47
115_C	50	48	47
43_C	50	48	47

Het toepassen van bronmaatregel met betrekking tot de trambaan is mogelijk in de vorm van raildempers. Een maatregel is (in het kader van de Wgh) doeltreffend indien de geluidbelasting met die maatregel wordt teruggebracht tot de (voorkeurs)grenswaarde. Het toepassen van raildempers leidt tot een totale geluidreductie van 39 dB en voorkomt een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde bij 7 adressen. Echter wordt de toepassing van raildempers niet financieel doelmatig geacht. Wel kunnen deze door de behaalde geluidsreductie in overweging worden genomen. Indien de voorgestelde maatregel niet wordt toegepast, dienen voor de volgende adressen hogere waarden te worden aangevraagd:

- Scheg 98-108, etage 2: 53 dB
- Scheg 98-108, etage 3: 53 dB
- Scheg 98-108, etage 4: 53 dB
- Scheg 98-108, etage 5: 53 dB
- Scheg 98-108, etage 6: 53 dB
- Scheg 1: 51 dB
- Scheg 2: 51 dB
- Scheg 3: 51 dB
- Scheg 4: 51 dB
- Scheg 5: 50 dB
- Scheg 6: 50 dB
- Scheg 7: 50 dB
- Scheg 8: 50 dB
- Scheg 81: 50 dB

Cumulatieve geluidbelasting

Naast het wegverkeerslawaai kan in het plangebied ook geluidhinder ervaren worden door luchtvaartlawaai en geluid afkomstig van de nabij gelegen opstelplaats. Ook de cumulatieve geluidbelasting dient daarom inzichtelijk gemaakt te worden.

Het geluid afkomstig van de opstelplaats (maximaal 45 dB(A)) leidt niet tot een significante bijdrage aan de cumulatieve geluidbelasting. In onderstaande tabel is daarom enkel de cumulatieve geluidbelasting als gevolg van de wegen (L_{cum}) en de cumulatieve geluidbelasting als gevolg van de wegen en het vliegverkeer (L_{cum} + luchtvaartlawaai) opgenomen.

tabel 3-7: Cumulatieve geluidbelasting per toetspunt op de hoogst belaste toetspunten

Rekenpunt	Geluidsbelasting cumulatief, inclusief bronmaatregel Bovenkerkerweg(dB) (excl. ex art 110 Wgh)		Geluidsbelasting cumulatief, inclusief bronmaatregel Bovenkerkerweg en trambaan(dB) (excl. ex art 110 Wgh)	
	L_{cum}	L_{cum} + luchtvaartlawaai	L_{cum}	L_{cum} + luchtvaartlawaai
294_F	55	59	55	59
294_E	55	59	55	59
294_D	55	59	55	59
295_F	54	59	54	59
224_C	59	61	57	60
224_B	59	61	57	60
224_D	59	61	57	60
224_E	59	61	57	60
224_F	59	61	57	60
132_C	58	60	56	59
129_C	58	60	56	59
128_C	58	60	56	59
125_C	57	60	56	59
120_C	57	60	55	59
118_C	57	60	55	59
112_C	57	60	55	59
115_C	57	60	55	59
43_C	57	60	55	59
224_A	56	59	54	59

In gemeentelijk beleid is beschreven dat hogere waarden alleen worden verleend indien de bijbehorende gecumuleerde geluidbelasting niet hoger is dan de ten hoogste verlenen hogere waarden (63 dB) + 3 dB, hieraan wordt voldaan.

Conclusie

Binnen het plangebied wordt de maximale toegestane geluidbelasting niet overschreden. Wel wordt door het wegverkeerslawaai afkomstig van de Bovenkerkerweg en door de trambaan de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB overschreden. Hiervoor dienen hogere waarden te worden aangevraagd. Het toepassen van geluidreducerend wegdek wordt als een doelmatige bronmaatregel beschouwd waardoor bij drie toetspunten de overschrijding van de

(voorkeurs)grenswaarde wordt weggenomen. Tevens leidt deze maatregel tot een geluidsreductie van 1 dB op de overige toetspunten. Ook met het toepassen van de bronmaatrel dienen nog enkele hogere waarden te worden aangevraagd. Het toepassen van raildempers wordt niet als financieel doelmatig geacht, maar kan door de gemeente worden overwogen. Met het eventueel toepassen van deze mitigerende maatregel en het vaststellen van de hogere waarden worden ten aanzien van het aspect geluid geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu verwacht.

3.4 Externe veiligheid

Beleidskader

Externe veiligheid gaat als milieuthema in op de kans en de bijbehorende effecten van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Hierbij kan het gaan om opgeslagen stoffen bij onder ander bedrijven en LPG-tankstations, maar ook stoffen die worden getransporteerd over de weg, het water, per spoor of door buisleidingen en luchthavens. Voor inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het relevante beleidskader, voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en voor transport het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Daarnaast staan binnen het beleidskader voor externe veiligheid twee kernbegrippen centraal: plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Deze begrippen tonen onderlinge samenhang maar hebben ook wezenlijke verschillen.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Dit wordt weergegeven met een contour, die aangeeft tot waar het risico groter is dan 1 op een miljoen (10^{-6}) per jaar om te komen te overlijden als een fictief persoon het hele jaar zich binnen deze contour bevindt. Binnen deze contour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn of worden geprojecteerd.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep of slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Voor het berekenen van de hoogte wordt gekeken hoeveel mensen op welke afstand tot de risicobron er aanwezig zijn binnen het invloedgebied van de risicobron. Het invloedgebied is een contour vanaf de risicobron, die aangeeft tot waar 1% van de mensen komt te overlijden bij een calamiteit. Voor het GR geldt geen harde normering. Het bevoegd gezag bepaalt of de kans op een ongeval en het potentieel aan slachtoffers voor haar acceptabel is.

In het Bevi, Bevb en Bevt is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht, bijvoorbeeld door maatregelen die de zelfredzaamheid bij ongevallen met gevaarlijke stoffen kunnen bevorderen.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd⁴.

⁴ Antea Group; Externe Veiligheid, Scheg-Oost Amstelveen; december 2020

Effecten

In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende risicobronnen namelijk: een hogedruk aardgastransportleiding, de provinciale weg N521, de Rijksweg A9 en Schiphol.

Hogedruk aardgastransportleiding

Direct ten westen van het plangebied bevindt zich een hogedruk aardgastransportleiding van de N.V. Nederlandse Gasunie. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de hogedruk aardgastransportleiding (figuur 3-2).



Figuur 3-2: Globale ligging van het plangebied (zwart) t.o.v. aardgasleiding (rood) met invloedsgebied (blauw).

Uit de risicoberekening blijkt dat de hogedruk aardgastransportleiding geen $PR 10^{-6}$ -contour heeft. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarde uit het Bevb voor het plaatsgebonden risico.

Het berekende groepsrisico voor de hogedruk aardgastransportleiding blijkt zowel in de huidige als in de toekomstige situatie lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde (0,0042 keer de oriëntatiewaarde). Door het voornemen neemt het groepsrisico niet toe. Het deel van de buisleiding met het hoogste groepsrisico is namelijk niet gelegen ter hoogte van het plangebied. Er kan daarom worden volstaan met een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico conform het Bevb.

Provinciale weg N521

Circa 100 meter ten oosten van het plangebied bevindt zich de provinciale weg de N521. Deze weg is niet opgenomen in de Regeling basisnet, het landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In principe zijn provinciale wegen (zoals de N521) wel opengesteld voor alle transport van gevaarlijke stoffen. Op basis van het 'Verkennd onderzoek vervoer gevaarlijke stoffen over Provinciale wegen' (Provincie Noord-Holland, 2010) wordt voor deze weg daarom uitgegaan van 300 transporten GF3 per jaar. Voor deze stoffen is het invloedgebied 355 meter.

Op basis van het aantal transporten van GF3 per jaar blijkt dat er geen sprake is van een PR 10^{-6} -contour. Er wordt dan ook voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

Het groepsrisico van de N521 is zowel in de huidige als in de toekomstige situatie lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarden. In de toekomstige situatie neemt het groepsrisico wel toe. Gezien de ligging van het plangebied binnen het invloedsgebied van de N521, is een beperkte verantwoording van het groepsrisico conform Bevt noodzakelijk.

Rijksweg A9

Ten noorden van het plangebied, op circa 3.800 meter bevindt zich de Rijksweg A9. Over deze weg vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats conform de Regeling basisnet, transport van gevaarlijke stoffen. Het invloedsgebied van de A9 bedraagt 880 meter en reikt daarmee niet tot het plangebied. De A9 is daarmee geen relevante risicobron voor het plangebied.

Schiphol

De luchthaven Schiphol bevindt zich circa vier kilometer ten noordwesten van het plangebied. Op grond van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol geldt een beperkingsgebied in de omgeving van de luchthaven. Dit zijn de zogenaamde LIB-zones 1 tot en met 5.

Het plangebied is deels gelegen binnen de LIB-zone 5. Echter zijn er binnen deze zone geen woningen geprojecteerd (zie figuur 3-3).



Figuur 3-3: Ligging LIB-zone 5 (rood) ten opzichte van de geprojecteerde woningbouw (Bron: stedenbouwkundig plan).

Er is dan ook geen nadere motivering vereist ten aanzien van de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond.

Conclusie

Voor de hogedruk aardgastransportleiding en de provinciale weg N521 is een verantwoording van het groepsrisico verplicht. Met in acht neming van deze verantwoordingsplicht wordt er geconcludeerd dat ten aanzien van het aspect externe veiligheid geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu worden verwacht.

3.5 Ecologie

Beleidskader

De Wet natuurbescherming (Wnb) zorgt ervoor dat nieuwe ontwikkelingen moeten worden getoetst aan de eisen die ervoor zorgen dat er geen verstoring plaatsvindt van Natura 2000-gebieden. Verder regelt de wet soorten bescherming en de bescherming van houtopstanden. Naast de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Dit betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (NNN). De bescherming van het NNN verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro).

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door RPS een ecologisch onderzoek uitgevoerd⁵. De conclusies ten aanzien van de ecologische wet- en regelgeving (Wet natuurbescherming, NNN en overige gebiedsbescherming) zijn in onderstaande paragrafen samengevat.

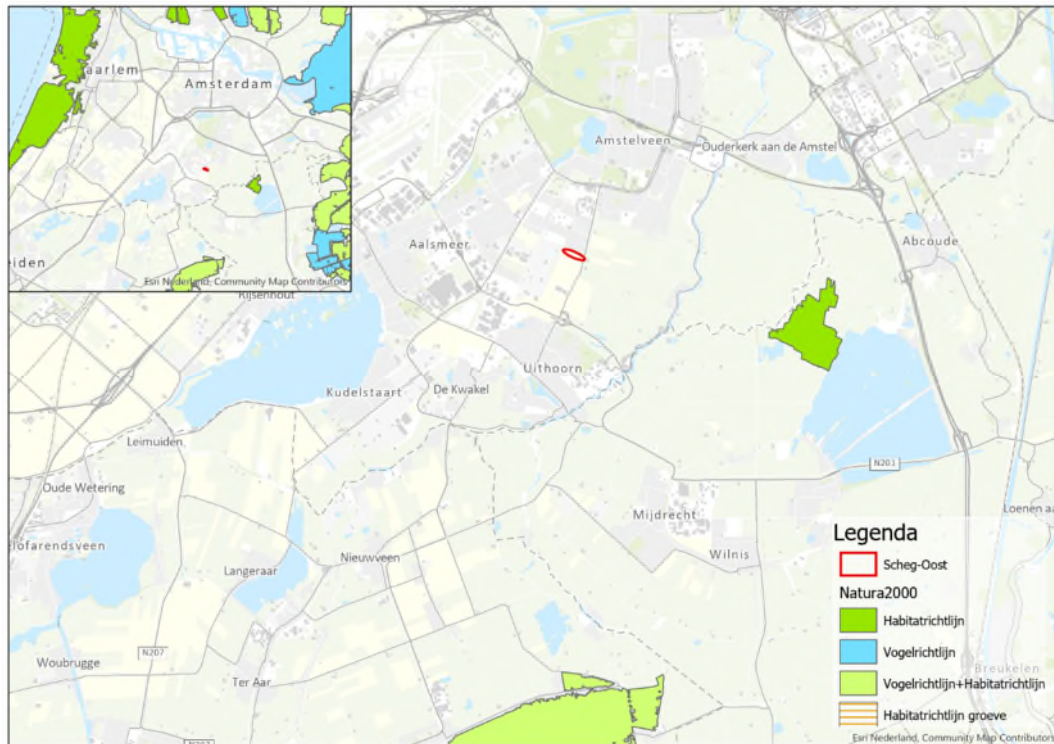
Effecten

Beschermde gebieden

Binnen het plangebied bevindt zich geen NNN-gebied of Natura 2000-gebied. binnen de invloedssfeer van het plangebied komt geen NNN-gebieden voor. Voor zowel direct als indirecte aantasting van NNN-gebieden is dan ook geen sprake. Effecten op NNN-gebieden zijn dan ook uitgesloten.

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Botshol' licht op circa 5 kilometer ten oosten van het plangebied. Op circa 11 kilometer afstand in zuidelijke richting is tevens het Natura 2000-gebied 'Nieuwkoopse Plassen & De Haeck' gesitueerd (zie figuur 3-4). Overige Natura 2000-gebieden liggen op grotere afstand van het plangebied.

⁵ RPS; Natuurtoets Wet natuurbescherming, onderdeel soorten De Scheg Amstelveen; september 2018



Figuur 3-4: Ligging Natura 2000-gebieden in de directe nabijheid van het plangebied (Bron: ArcGis).

Vanwege de afstand, de geringe omvang van de activiteit en de afscherming door omliggende elementen worden effecten zoals versnippering, verdroging, geluid-, optische en lichtverstoring op soorten, habitats van soorten of habitattypen op het Natura 2000-gebied 'Botshol' niet verwacht. Er wordt geen effect op het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied verwacht en daarom is er geen aanleiding om te verwachten dat er op Natura 2000-gebied verder verwijderd van het plangebied nog effecten zullen optreden.

De realisatie van 172 woningen en de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling kan stikstofemissie veroorzaken. De mogelijke effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zijn beschreven aan de hand van de resultaten van het stikstofonderzoek⁶. Hierin is de bijdrage van de gebruik- en realisatiefase van de ontwikkeling van Scheg-Oost aan de stikstofdepositie berekend op de omliggende Natura 2000-gebieden, ter plaatse van stikstofgevoelige habitats.

Uit de berekening volgt dat de maximale stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden ter plaatse van stikstofgevoelige habitats in de gebruiksfase minder is dan 0,00 mol/ha/jaar. De maximale stikstofdepositie ten behoeve van de aanleg van het woningbouwproject Scheg-Oost bedraagt 0,01 mol/ha/jaar in de Natura 2000-gebieden 'Botshol', 'Oosterlijke Vechtplassen' en 'Naardermeer'. Er is daarom ook een voortoets uitgevoerd⁷, waarbij locaties waar sprake is van een toename van stikstofdepositie in beeld zijn gebracht en het effect op de instandhoudingsdoelen wordt beoordeeld. Het betreft een geringe toename (0,01 mol/ha) en het

⁶ Antea Group; stikstofdepositie-onderzoek, Scheg-Oost Amstelveen; februari 2021

⁷ Antea Group; Voortoets – stikstofdepositie, woningbouw Scheg-Oost te Amstelveen; mei 2021

effect van de aanlegfase is van tijdelijke aard (circa 3 jaar) waardoor het effect van de stikstofdepositie beperkt blijft. Uit de voortoets blijkt dat er geen sprake is van significant negatieve effecten. Het plan zal gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantasten.

Beschermde soorten

Uit bureaustudie en veldonderzoek is gebleken dat het voorkomen van beschermde flora in de omgeving van het plangebied kan worden uitgesloten wegens het ontbreken van geschikt biotoop.

De volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten kunnen aanwezig zijn/of mogelijk verwacht worden in het plangebied van de Scheg-Oost:

- Algemene broedvogels;
- Vogelsoorten met jaarrond beschermde nest- of verblijfplaats;
- Vleermuizen (foerageergebied en vliegroutes);
- Algemene grondebonden zoogdieren;
- Amfibieën.

Alle in gebruik zijnde nesten van vogelsoorten in Nederland zijn beschermd in het kader van de Wet natuurbescherming. In het plangebied zijn verschillende broedvogels waargenomen in de aanwezige bomen, struiken en grasvelden. Tijdens het veldonderzoek zijn geen nesten waargenomen van algemene broedvogels. Het is echter niet uitgesloten dat broedvogels nesten gaan maken in de bomen en struiken aan de rand van het plangebied. Met de meeste broedvogels kan echter in het algemeen rekening worden gehouden door gedurende de periode van broeden geen werkzaamheden uit te voeren die het broeden kan verstoren. Wanneer het niet mogelijk is om werkzaamheden buiten het broedseizoen (maart t/m juli) uit te voeren dient circa één week voor de start van de werkzaamheden door een kundige op het gebied van vogels een controle op de aan- of afwezigheid van broedvogels te worden uitgevoerd. Indien tijdens de werkzaamheden een broedgeval aanwezig is dient een deskundige op het gebied van vogels geraadpleegd te worden.

In de woonwijk ten noorden van het plangebied en de boerderij grenzend aan het plangebied zijn geschikte nestlocaties waargenomen voor de huismus en gierzwaluw. Negatieve effecten op de verblijfplaatsen worden niet verwacht gezien er geen werkzaamheden aan de boerderij of in de woonwijk plaatsvinden. Ook negatieve effecten op het leefgebied van de huismus en gierzwaluw worden niet verwacht gezien het plangebied geen functie heeft als foerageer- of leefgebied van deze soorten. Overige vogels met een jaarrond beschermd nest gebruiken het plangebied als foerageergebied of als overtrekgebied. Gezien er in directe omgeving van het plangebied voldoende foerageergebied beschikbaar blijft worden negatieve effecten op de buizerd, kerkuil, roek en ooievaar niet verwacht.

De randen van het plangebied dient als vliegroute en/of foerageergebied voor vleermuizen. Echter blijven de aanwezige bomen langs het plangebied behouden, hierdoor blijft het potentieel foerageergebied en de vaste vliegroutes behouden. Het gebruik van kunstlicht bij de (bouw)werkzaamheden zal tevens niet leiden tot extra verstoring gezien door de aanwezigheid van de kassencomplexen buiten het plangebied weinig foerageeractiviteiten plaatsvinden in het plangebied.

In het plangebied en de directe omgeving worden geen streng beschermde grondgebonden zoogdieren verwacht. Algemene grondgebonden zoogdieren kunnen wel voorkomen binnen de invloedsfeer van het plangebied. Door de maai- en graafwerkzaamheden wordt het leefgebied van de algemene grondgebonden zoogdieren ongeschikt en kunnen de soorten tijdelijk negatieve effecten ondervinden (wegnemen verblijfplaatsen, verwondingen en doden van individuen). Geschikt leefgebied blijft in de directe omgeving aanwezig voor deze soorten. Algemene grondgebonden zoogdieren zijn vrijgesteld van overtredingen van verbodsbepalingen via de provinciale verordening voor ruimtelijke ontwikkelingen. Wel geldt een zorgplicht voor deze grondgebonden zoogdieren in de provincie Noord-Holland.

De algemene amfibieënsoorten zijn vrijgesteld van overtreding van verbodsbepalingen via de provinciale verordening. Voor algemene amfibieën geldt in de provincie Noord-Holland alleen de zorgplicht voor de algemene amfibieënsoorten. In de directe omgeving blijft tevens geschikt leefgebied aanwezig voor deze soorten. Tijdelijke negatieve effecten kunnen worden ondervonden door de gewone pad of bastaardkikker door maai- of graafwerkzaamheden.

In het plangebied is geen geschikt biotoop aanwezig waardoor de rugstreeppad daar nu niet voorkomt. Door de ontwikkeling van het plangebied kan het gebied ten tijde van de werkzaamheden wel geschikt worden als leefgebied voor de rugstreeppad. Indien de rugstreeppad ten tijde van de werkzaamheden alsnog in het plangebied komt kunnen werkzaamheden in de periode mei-september voortplanting van deze soort verstoren. Het is niet toegestaan voortplantingsplaats of rustplaatsen van de rugstreeppad te beschadigen of te vernielen en eieren van deze soort te vernielen. Werkzaamheden dienen te worden stilgelegd indien de rugstreeppad zich hier tijdens de ontwikkeling vestigt, er dient dan alsnog een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd. Om kolonisatie van de rugstreeppad in het plangebied te voorkomen kunnen enkele maatregelen worden getroffen. In de periode mei-september dient de vorming van regenwaterplassen en poelen water te worden voorkomen, dit is een voortplantingsbiotoop voor de rugstreeppad. Vermijd de aanwezigheid van zandlichamen in augustus-september, dit kan dienen als winterbiotoop voor de rugstreeppad door hier diep in weg te graven. Tot slot kunnen de gebieden worden afgesloten door middel van amfibieënschermen om te voorkomen dat de rugstreeppad het projectgebied in kan komen.

Conclusie

Met in acht neming van de voorzorgsmaatregelen met betrekking tot broedvogels en de rugstreeppad worden er geen belangrijk nadelige gevolgen ten aanzien van het aspect ecologie verwacht.

In de aanlegfase van Scheg-Oost is er een stikstofdepositie van 0,01 mol/ha/jaar berekend. Uit de voortoets blijkt dat er geen sprake is van significant negatieve effecten. Het plan zal gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantasten.

In de gebruiksfase leidt de ontwikkeling van Scheg-Oost niet tot stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen. Er worden dan ook voor stikstofdepositie geen significant negatieve effecten verwacht op het milieu conform het beleid van de provincie Noord-Holland.

3.6 Bodem

Beleidskader

Voor de realisatie van Scheg-Oost worden werkzaamheden in de bodem uitgevoerd. In het kader daarvan is toetsing aan de Wet bodembescherming nodig.

Om in beeld te brengen of er conventionele explosieven aanwezig zijn in het plangebied is een QuickScan CE uitgevoerd⁸.

Effecten

In het plangebied zijn geen bodemverontreinigingen bekend. Hiervoor dient historisch bodemonderzoek uitgevoerd te worden, met als doel inzichtelijk te krijgen of er bodemonderzoek uitgevoerd moet worden. Indien uit dit onderzoek naar voren komt dient verkennend bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Met de ontwikkeling van het plangebied wordt grond ontgraven waardoor indien verontreinigingen aanwezig zijn de kwaliteit van de ondergrond enkel kan worden verbeterd.

Uit de QuickScan voor conventionele explosieven (CE) blijkt dat zich binnen het plangebied geen CE verdachte gebieden bevinden. Er wordt dan ook geen niet gesprongen explosieven (NGE) binnen het plangebied verwacht. Mochten er tijdens werkzaamheden toch een NGE aangetroffen worden dan dient het werk ter plaatse te worden stilgelegd en het NGE te worden geruimd.

Conclusie

Voor de ontwikkeling van Scheg-Oost dient historisch bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Eventuele vervolgstappen die hieruit naar voren komen dienen te worden uitgevoerd. Met dit in acht neming kan de bodemkwaliteit van het gebied met de ontwikkeling enkel verbeteren. Er worden dan ook geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu ten aanzien van het aspect bodem verwacht.

3.7 Water

Beleidskader

De 'watertoets' is een instrument dat op een expliciete en evenwichtige wijze de waterhuishoudkundige belangen laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets wordt niet achteraf uitgevoerd maar wordt in een zo vroeg mogelijk stadium meegenomen in het proces. Hierbij wordt gekeken naar de huidige en toekomstige situatie en worden eventuele knelpunten en oplossingen aangedragen. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Antea Group een watertoets uitgevoerd⁹.

Toekomstige ontwikkelingen moeten voldoen aan de waterbergingsnormen. Herinrichting, stedelijke vernieuwing of nieuwbouw moeten daarbij alle mogelijke kansen voor het bergen van extra water benutten. Indien het verhard oppervlak toeneemt bij een ontwikkeling dan moet daarvoor extra waterberging worden gerealiseerd.

⁸ Antea Group; QuickScan CE, Scheg-Oost te Amstelveen; juni 2021.

⁹ Antea Group; Watertoets, GOEVH gebiedsonderzoeken Scheg-oost Amstelveen; december 2020.

Effecten

De realisatie van De Scheg-Oost vindt plaats op onverhard gebied van 69.210 m². Binnen het gebied wordt 34.305 m² aan bebouwing en 9.105 m² aan verharding gerealiseerd, daarnaast wordt 15.060 m² aan groenvoorziening en 10.740 m² aan oppervlaktewater in het gebied aangelegd. De verhardingstoename ten opzichte van de huidige situatie is daarmee 43.410 m². Voor het ontwikkelen van het plangebied heeft Waternet als uitgangspunt de realisatie van minimaal 10% van het te ontwikkelen gebied moet bestaan uit oppervlaktewater. Binnen het voornemen wordt 10.740 m² aan oppervlaktewater gerealiseerd, hiermee wordt ruim voldaan aan het minimaal oppervlakte van 6.921 m² aan oppervlaktewater in het plangebied.

De huidige inrichting van het plangebied bestaat voornamelijk uit grasland met een maaiveldhoogte van circa NAP -4,6 m, met enkele afwijkingen naar NAP -5,1 m. De grondwaterstand in het plangebied ligt tussen de 1,24 m – mv en 2,04 m – mv. Om het opbarstingsrisico aan de randen van het oppervlaktewater te minimaliseren mogen de wateren niet dieper zijn dan 0,6 m – mv. Om met het beoogde waterpeil van de gemeente van NAP -5,37 m aan de ontwateringsdiepte te voldoen dient het maaiveld te worden opgehoogd. De aanbevolen ontwateringsdiepte bij wegen en bebouwing ligt tussen de 0,75 tot 1,0 m, bij de groenvoorzieningen kan de ontwateringsdiepte beperkter zijn. Het verhogen van het waterpeil leidt niet tot een te hoge grondwaterstand.

De afvoer van afvalwater bij nieuwbouw dient volgens het gemeentelijk rioleringsplan gescheiden van het hemelwater te worden afgevoerd. De perceeleigenaar is verantwoordelijk voor de verwerking van het hemelwater. Het hemelwater dient waar mogelijk geïnfiltreerd te worden in de ondergrond of te worden afgevoerd naar het oppervlaktewater.

De watergangen die met de ontwikkeling worden gerealiseerd sluit aan op de waterstructuur in de noordelijk gelegen woonwijk. Binnen het plangebied zijn geen primaire waterkeringen gelegen, negatieve effecten op de waterveiligheid zijn dan ook uitgesloten.

Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat er ten aanzien van het aspect water geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht worden.

3.8 Archeologie

Beleidskader

Sinds juli 2016 bundelt de Erfgoedwet bestaande wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Daarom dient er specifiek gekeken te worden naar de archeologische waarden die mogelijk aanwezig kunnen zijn binnen het plangebied. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een archeologisch onderzoek uitgevoerd¹⁰.

Effecten

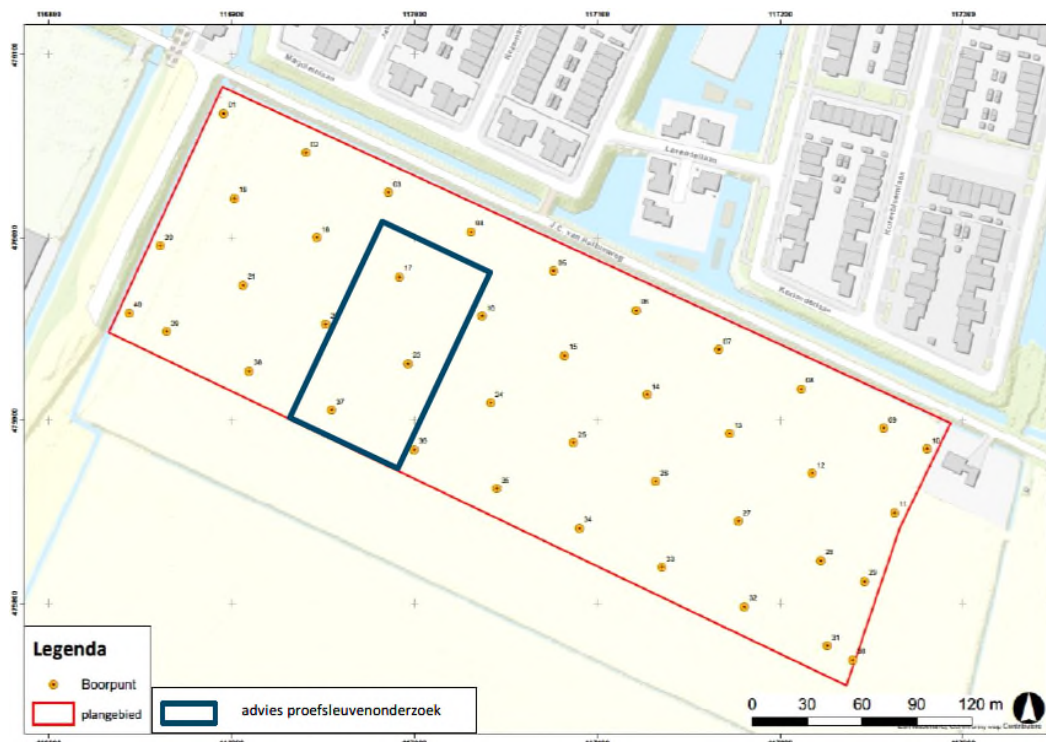
Het plangebied voor De Scheg-Oost is gelegen in het drooggemaakte Legmeer, de huidige Legmeerpolder. Het is typerend voor droogmakerijen dat de oude getijdeafzettingen relatief

¹⁰ Antea Group; Antea Group Archeologie 2020/227 Bureauonderzoek en Inventariserend veldonderzoek d.m.v. boring; mei 2021

ondiep gelegen zijn. De getijdeafzettingen kunnen bestaan uit getijdeafzettingen vlaktes, maar kunnen ook bestaan uit verzande geulen of krekken, al dan niet met lage oeverwallen. Archeologische verwachtingen zijn met name afhankelijk van de aanwezigheid van oeverwallen, die tijdens het neolithicum bewoond kunnen zijn geweest.

Tijdens het veldonderzoek zijn boringen gedaan waaruit de hoogte van de getijdeafzettingen worden geïnterpreteerd als een oeverwal. In boring 37 is een zwak gevormde laklaag aangetroffen. een laklaag markeert soms een bewoond niveau, dit niveau kan een archeologische vindplaats uit het neolithicum aanwezig zijn. De aanwezigheid hiervan is echter niet aangetoond, nadere indicatoren zijn niet aangetroffen. Wel is bij het onderzoek op het terrein van de tramremise (ten zuidwesten van het plangebied) houtskool en botmateriaal aangetroffen in de geulvulling. Dit kan wijzen op een vindplaats elders op de oeverwallen van het geulensysteem. Dit kan het huidige plangebied betreffen.

Op de locatie in het plangebied, bij boring 17, 23 en 37, bestaat dan ook een verhoogde kans op de aanwezigheid van een archeologische vindplaats. Het verkennend onderzoek heeft de zowel de omvang van de laag als de omvang van de landschapsvorm niet in kaart gebracht. Er wordt daarom geadviseerd om een karterend proefsleuvenonderzoek uit te voeren binnen het kader weergeven in figuur 3-5. Dit gebied heeft een omvang van 120 x 60 m (7.200 m²). Dit advies is in lijn met het gemeentelijk beleid. Buiten het aangegeven zoekgebied worden op basis van de resultaten uit het booronderzoek geen archeologische resten verwacht.



Figuur 3-5: Advieskaart vervolgonderzoek (proefsleuvenonderzoek) (bron: Esri & partners)

Conclusie

In het aangegeven zoekgebied binnen het plangebied dient een proefsleuvenonderzoek plaats te vinden. Archeologische resten worden in de rest van het plangebied niet verwacht. Als er in het zoekgebied geen vindplaats wordt aangetroffen kan dit gebied worden vrijgegeven. Daarmee zijn effecten op het aspect archeologie uitgesloten.

3.9 Cultuurhistorie

Beleidskader

In september 2016 heeft de gemeente Amstelveen de Erfgoednota vastgesteld. De Erfgoednota heeft als doel om het cultureel erfgoed te inventariseren en een visie te bieden met betrekking tot de cultuurhistorische waarden binnen Amstelveen. Het cultureel erfgoed omvat zowel monumenten, objecten maar ook landschappen of structuren met cultuurhistorische waarde.

Effecten

In het vigerende bestemmingsplan 'Legmeerpolder' (d.d. 02-07-2014) is geen bestemming opgenomen voor 'waarde – cultuurhistorie'. Het plangebied heeft dan ook geen dubbelbestemming met cultuurhistorische waarde. In het plangebied zijn tevens geen gebouwen aanwezig die zijn aangemerkt als gemeentelijk- of rijksmonument. Er worden dan ook geen belangrijk nadelige milieugevolgen verwacht voor het aspect cultuurhistorie.

Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat er ten aanzien van het aspect cultuurhistorie geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu verwacht worden.

3.10 Landschap

Het plangebied Scheg-Oost is gelegen ten westen van het ensemble Amstelscheg, dat onderdeel uit maakt van het Groene Hart (zie figuur 3-6). De Amstelscheg is een iconisch landschap die een groene wig vormt in de metropoolregio Amsterdam. De open ruimten en de landschappelijke karakteristieken zijn kenmerkend voor dit gebied, die een groot contrast vormen met de stedelijke omgeving.



Figuur 3-6: Ensemble Amstelscheg en het plangebied Scheg-Oost (rode kader) (Bron: Provincie Noord-Holland)

Effecten

Het behoud van de zichtbaarheid en de beleefbaarheid van het gebied is van belang. Het gebied moet open en beleefbaar blijven met behoud van het landelijk karakter. De ontwikkeling Scheg-Oost valt buiten de contouren van de Amstelscheg, en heeft geen ruimtelijke impact op dit ensemble. De beleving vanuit de Amstelscheg wordt daarnaast niet significant negatief verstoord door de inrichting van Scheg-Oost die aansluit op groene en open karakter van het landschap Amstelscheg. De zuidoost hoek van het plangebied wordt tevens ingericht met enkel groen en kan daarmee dienen als overgangsgebied.

Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat er ten aanzien van het aspect landschap geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu verwacht worden.

3.11 Bedrijven en milieuzonering

Beleidskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht om aan te tonen dat (toekomstige) bewoners en gebruikers een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Daarnaast moet tevens worden aangetoond dat (bestaande) bedrijven niet in hun belangen worden geschaad.

Een bepaalde afstand tot een milieubelastende activiteit en een milieugevoelig object kan daarvoor noodzakelijk zijn. Deze afstand wordt een milieuzone genoemd. Om te bepalen in

hoeverre er voldoende afstand tussen bedrijven en gevoelige objecten benodigd is kan gebruik gemaakt worden van de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG, versie 2009. In het kader van de ontwikkeling van Scheg-Oost is een memo opgesteld met betrekking tot de bedrijven en milieuzonering¹¹. De conclusies uit de memo zijn hier kort samengevat.

Effecten

Rondom het plangebied bevinden zich verschillende bedrijven. In tabel xx is overzicht weergegeven van de relevante nabijgelegen functies.

Tabel 3-8: Overzicht nabijgelegen functies

	Omschrijving VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering	Richtafstanden					Milieu- categorie
		Geur	Stof	Geluid	Gevaar	Grootste afstand	
Opstelsterrein	Bus-, tram- en metro- stations en -remises	0	10	100	0	100	3.2
Glastuinbouw	Bedrijfsgebouwen, kassen	30	10	30	10	30	2
Regelstation	Transformatorvermogen < 10 MVA	0	0	30	10	30	2
Agrarische bedrijven	Akker- en/of tuinbouw evt. i.c.m. het fokken en houden van dieren	100	30	30	0	100	3.2

Het opstelsterrein, de glastuinbouw, het regelstation en de agrarische bedrijven hebben op basis van de VNG-brochure een maximale hinderafstand van respectievelijk 100, 30, 30 en 100 meter. De minimale afstand tussen de betreffende functies en de meest nabijgelegen geprojecteerde bebouwing is voor alle van deze aanwezige bedrijvigheid (ruim) groter dan de maximale hinderafstand. Er is tevens geen indicatie dat deze hinderafstanden zijn onderschat ten opzichte van de bedrijvigheid.

De aanwezige bedrijvigheid worden daarnaast niet in hun milieuruimte beperkt door de ontwikkeling van de Scheg-Oost. Op gelijke of kortere afstand dan de geprojecteerde woningen bevinden zich reeds woningen. Er wordt dan ook een voldoende woon- en leefklimaat gegarandeerd op basis van de systematiek van 'Bedrijven en milieuzonering' en worden er ten aanzien van deze ontwikkeling geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu verwacht voor het aspect bedrijven en milieuzonering.

Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat er ten aanzien van het aspect bedrijven en milieuzonering geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu verwacht worden.

¹¹ Antea Group; Bedrijven en milieuzonering Scheg-Oost Amstelveen; december 2020.

4 Conclusie

Met de ontwikkeling van Scheg-Oost wordt invulling gegeven aan een van de deelgebieden onderdeel van het grotere ontwikkelgebied 'Scheg' te Amstelveen. Het gebied Scheg-Oost wordt ingericht met maximaal 172 woningen.

De ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt middels een bestemmingsplanwijziging. In deze vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn de verwachte milieueffecten als gevolg van de realisatie van Scheg-Oost beschreven.

Voor de voorgenomen ontwikkeling geldt dat er geen belangrijk nadelige milieugevolgen worden verwacht. Mits voldaan wordt aan de onderstaande maatregelen. Er is dan ook geen aanleiding om een m.e.r.-procedure te voeren voor deze ontwikkeling.

De volgende maatregelen in het kader van de voorgenomen activiteit zijn van toepassing:

- Geluid: Er dienen hogere waarden te worden verleend voor meerder woningen in het plangebied. Daarnaast wordt geadviseerd om geluidreducerend wegdek toe te passen als bronmaatregel. Inzake de trambaan, kan het toepassen van raildempers als bronmaatregel door het bevoegd gezag worden overwogen;
- Externe veiligheid: Voor de hogedruk aardgastransportleiding en de provinciale weg N521 is een verantwoording van het groepsrisico verplicht.
- Ecologie: Er dienen enkele maatregelen te worden getroffen ter voorkoming van de kolonisatie van de rugstreeppad in het plangebied. Dit betreft de volgende maatregelen:
 - o In de periode mei-september dient de vorming van regenwaterplassen en poelen water te worden voorkomen;
 - o De aanwezigheid van zandlichamen in augustus-september moet worden voorkomen;
 - o Gebieden kunnen worden afgesloten door middel van amfibieënschermen.Tevens dient rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van broedvogels in het plangebied. Wanneer het niet mogelijk is om werkzaamheden buiten het broedseizoen (maart t/m juli) uit te voeren dient circa één week voor de start van de werkzaamheden door een kundige op het gebied van vogels een controle op de aan- of afwezigheid van broedvogels te worden uitgevoerd. Indien tijdens de werkzaamheden een broedgeval aanwezig is dient een deskundige op het gebied van vogels geraadpleegd te worden.
- Bodem: Er dient een historisch bodemonderzoek te worden uitgevoerd naar mogelijke bodemverontreiniging in het plangebied.
- Archeologie: In het zoekgebied (zie Figuur 3-5) dient een proefsleuvenonderzoek plaats te vinden.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al bijna 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE
T. 06 52 03 85 38
E. info@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2020

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.