



De Scheg-Oost te Amstelveen

Aanmeldingsnotitie vormvrije
m.e.r.-beoordeling

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0489132.100

17 juni 2024

De Scheg-Oost te Amstelveen

Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

projectnummer 0489132.100

17 juni 2024

Auteur(s)

J.J.E. Brécheteau
F.J. van den IJssel

Opdrachtgever

VORM Conceptwoningen B.V.
Postbus 16
3350 AA Papendrecht

Gecontroleerd

Peter Verhoeven

datum	beschrijving	vrijgave
17 juni 2024	definitief	Marloes v.d. Klundert

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?	4
1.3	Criteria voor het toetsen van activiteiten in een vormvrije m.e.r.-beoordeling	5
1.4	Leeswijzer	6
2	Kenmerken van de activiteit	7
2.1	Ligging plangebied	7
2.2	Kenmerken van de activiteit	7
2.3	Cumulatie met andere projecten	8
3	Kenmerken van het potentiële effect	9
3.1	Verkeer	9
3.2	Luchtkwaliteit	10
3.3	Geluid	11
3.4	Externe veiligheid	13
3.5	Ecologie	15
3.6	Bodem	18
3.7	Water	18
3.8	Archeologie	19
3.9	Cultuurhistorie	20
3.10	Landschap	21
3.11	Bedrijven en milieuzonering	22
4	Conclusie	23

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 152 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 glastuinbouw en agrarische gronden, en is opgedeeld in drie deelgebieden. Het deelgebied Scheg-Oost is gelegen tussen het tramspoor en Bovenkerkerweg (zie figuur 1.1).



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

Voor de (her)ontwikkeling van Scheg-Oost is een wijziging of afwijking van het bestemmingsplan nodig. De Scheg Oost wordt in meerdere fasen gerealiseerd, en voor de ontwikkeling worden meerdere planologische procedures gevoerd. Het nieuwe plan De Scheg Oost met 152 woningen betreft een herontwikkeling, en het voorgaande plan kende 172 woningen in hetzelfde plangebied. De herontwikkeling vraagt nieuwe planologische besluiten en daarom een nieuwe m.e.r.-beoordeling. 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?

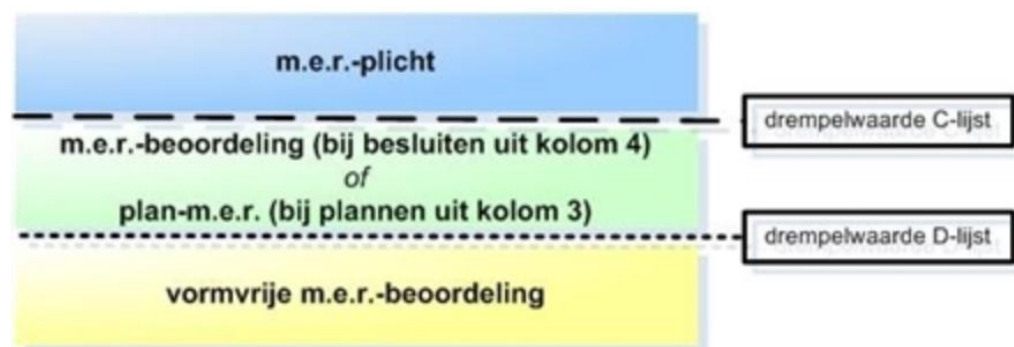
De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van 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 milieueffectrapportage 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 herontwikkeling Scheg-Oost is sprake van een besluit.



De activiteit die middels de bestemmingsplanwijziging, dan wel de omgevingsvergunning afwijking bestemmingsplan, wordt mogelijk gemaakt blijft 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 152 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 natuurschillen, ○ 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 het tramspoor 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, situatie 2021 (rode kader) binnen ontwikkelgebied Scheg (zwarte kader)(Bron: Gemeente Amstelveen).

Het plangebied was voorheen in gebruik als akkerland en ligt momenteel braak. 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 152 woningen, groenzones en waterpartijen gerealiseerd. Het plan bestaat uit diverse typen grondgebonden woningen. 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	38
Twee-onder-één-kap	60
Vrijstaande woningen	4
Beneden-boven (bebo) woningen	50
Totaal	152



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 zijn reeds m.e.r.-beoordelingsbesluiten genomen. De ontwikkeling van De Scheg Oost betrof voor die m.e.r.-beoordelingen een autonome ontwikkeling. De onderhavige ontwikkeling De Scheg Oost betreft een herontwikkeling van het eerdere plan. De Scheg Oost kan zelfstandig worden ontwikkeld. Voor De Scheg West en Midden is sprake van saldering.

De ontwikkeling van de overige deelgebieden West en Midden kan deels leiden tot soortgelijke effecten als bij De Scheg Oost. Omdat De Scheg Oost zelfstandig wordt ontwikkeld, met een eigen verkeersontsluiting, en een ander type gebied betreft, valt te verwachten dat beperkt tot geen cumulatie van effecten gaat optreden vanuit en met de overige andere deelgebieden. Een potentieel aandachtspunt is daarbij de stikstofemissies die de ontwikkeling van de deelgebieden Midden en West met zich meebrengen. Echter worden stikstofeffecten van die deelgebieden gesalderd. 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.

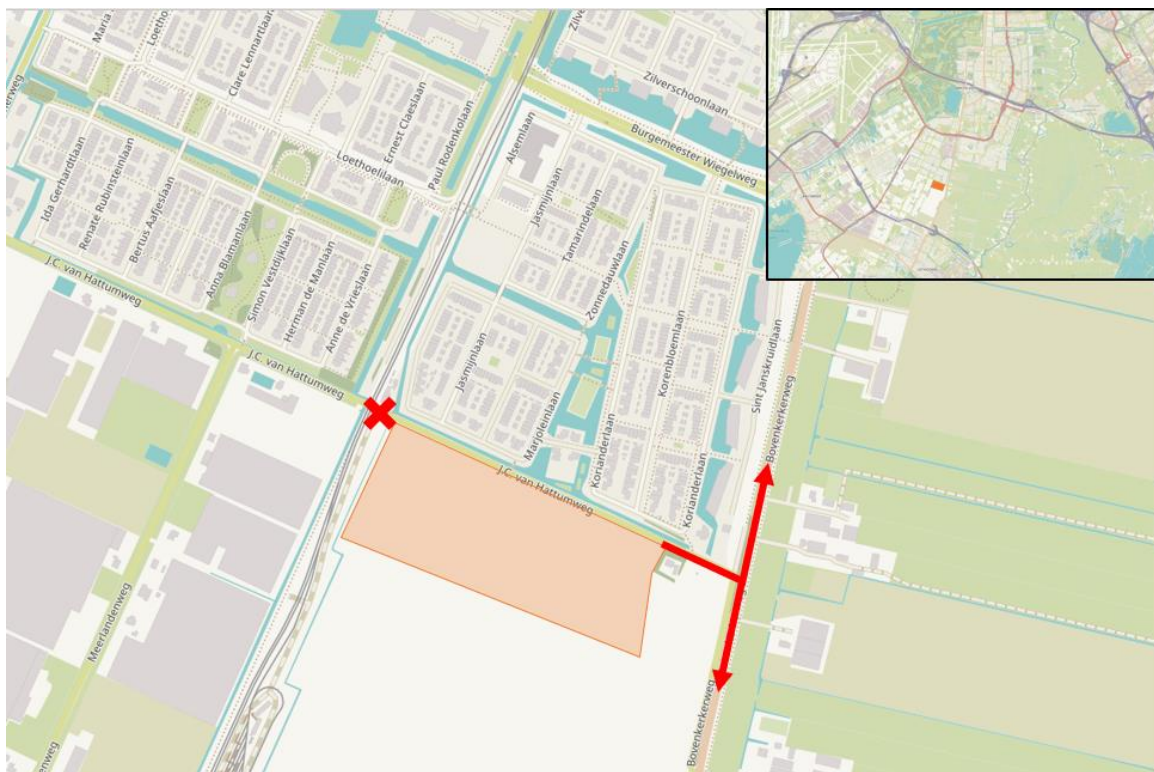
3 Kenmerken van het potentiële effect

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 genereerd 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. Tevens wordt er een nieuw kruispunt aan de Bovenkerkerweg gerealiseerd.



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

Voordat de verkeerseffecten van het plan De Scheg-Oost in beeld gebracht kunnen worden, moet eerst de verkeersgeneratie worden bepaald. De verkeersgeneratie zijn het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen die het plan veroorzaakt (vertrek en aankomst), dit is inclusief bezoekers, bezorgdiensten, vuilniswagens, et cetera. Om de verkeersgeneratie te kunnen bepalen is gebruikgemaakt van cijfers uit het verkeersmodel. Het model rekent op basis van diverse factoren, zoals bereikbaarheid, beschikbaarheid modaliteiten en afstand tot werk- en winkellocaties, de verkeersgeneratie evenals de herkomst en bestemming van het verkeer. Deze methode van het berekenen van de verkeersgeneratie geeft een betere inschatting van de verkeersbewegingen

¹ Antea Group; Memo, verkeerskundige analyse ontwikkeling De Scheg-Oost; april 2024

dan het toepassen van kentallen (bijv. CROW-kentallen). Dit komt doordat er veel beter rekening gehouden kan worden met locatie specifieke kenmerken dan kentallen dat doen.

Het aantal verkeersbewegingen voor De Scheg-Oost komt om basis van het verkeersmodel voor 172 woningen 712 motorvoertuigen per etmaal. In totaal worden er 152 woningen gerealiseerd, dus er is sprake van een lichte overschatting van het aantal verkeersbewegingen die in deze studie wordt aangehouden.

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 3.1).

tabel 3-1: Intensiteiten autonome en plansituatie De Scheg-Oost (zie verkeersnotitie voor een nadere toelichting)

Wegvak	Autonome situatie	Plansituatie	Verschil
J.C. van Hattumweg (ten westen van Bovenkerkerweg)	300	1.050	+750
Bovenkerkerweg (ten noorden van J.C. van Hattumweg)	30.500	31.040	+540
Bovenkerkerweg (ten zuiden van J.C. van Hattumweg)	30.400	30.650	+250

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 750 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. Het kruispunt is getoetst voor de plansituatie in twee scenario's, waarbij het verkeer van De Scheg-Oost verdeeld is op basis van het verkeersmodel (70%-30%) en op basis van de CBS-cijfers (80%-20%).

Tabel 3-2: Verkeersafwikkeling per kruispunt in autonome en plansituatie

Kruispunt	Intensiteitscriterium plansituatie (verkeersmodel)	Intensiteitscriterium plansituatie (CBS cijfers)
Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg	1,24	1,32

Uit de berekening blijkt dat er in de geplande situatie geen maatregelen nodig zijn op dit kruispunt. Het resultaat van deze analyse blijft in beide scenario's onder de grenswaarde. Dit impliceert dat het kruispunt voldoende verkeer kan verwerken zonder ernstige congestieproblemen. Desondanks ligt het resultaat in de berekening met de CBS cijfers bijna op de grenswaarde. Dit zou kunnen betekenen dat tijdens drukke dagen de wachttijden op dit kruispunt toenemen en er mogelijk korte wachttijden ontstaan.

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. Wel liggen de resultaten dichtbij de grenswaarde, waardoor er op drukke dagen mogelijk de wachttijden kunnen oplopen

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 152 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 uitgevoerd².

De grenswaarden waaraan getoetst moet worden zijn weergegeven in tabel 3.3.

tabel 3-3: 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 geluidsbelasting van deze gezoneerde wegen op plangebied in het akoestisch onderzoek in beeld gebracht.

Gezoneerde wegen

Bovenkerkerweg

Uit de berekeningen blijkt dat het geluidsniveau door het verkeer op de Bovenkerkerweg (na aftrek volgens artikel 110g) de toegestane limiet van 48 dB overschrijdt bij meerdere woningen. Deze woningen bevinden zich op de adressen Scheg 104-121, 122-133 en 134-141. De overschrijding treedt op aan de oostelijke gevel van de gebouwen. Hoewel de exacte indeling van de woontorens nog niet bekend is, zijn in het akoestische onderzoek alle meetpunten opgenomen waar het geluidsniveau de toegestane limiet overschrijdt. Dit gebeurt met name op de vier hoogste verdiepingen van de woontorens. De geluidsbelasting van de Bovenkerkerweg blijft onder de maximaal toegestane limiet.

² Antea Group; Akoestisch onderzoek, woningbouwontwikkeling Scheg-oost te Amstelveen; mei 2024.

Na onderzoek blijkt dat het plaatsen van geluidsisolerend wegdek (SMA NL8 G+) op het niet bebouwde deel van de Bovenkerkerweg de geluidsoverschrijding niet oplost bij alle meetpunten. Aangezien er geen plannen zijn voor wegonderhoud, wordt het vervangen van het wegdek niet als een effectieve oplossing gezien. Bovendien zijn overdrachtsmaatregelen, vanwege verkeers- en stedenbouwkundige problemen, niet haalbaar. Voor woningen langs de Bovenkerkerweg moeten hogere geluidsniveaus worden aangevraagd. Voor nieuwe woningen waarvoor de gemeente hogere geluidsniveaus vaststelt, moet een onderzoek naar gevelgeluidsisolatie aantonen of deze woningen voldoen aan de wettelijke geluidsnormen voor binnenruimtes. Het Bouwbesluit legt al eisen op voor geluidsisolatie bij nieuwbouwwoningen. Het geluidsniveau binnen de woning mag niet hoger zijn dan 33 dB, wat kan worden vastgesteld door een gevelgeluidsisolatieonderzoek.

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 (J.C. van Hattumweg, Korianderlaan en Marjoleinlaan) wordt voldaan aan de (voorkeurs)grenswaarden van 48 dB (incl. ex art 110 Wgh).

Industrielawaai

Het geluid van de opstelplaats aan de voor trams ten zuidwesten van het plangebied valt niet onder de regulering van de Wet geluidhinder omdat het niet op een industriegebied ligt. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te waarborgen voor bewoners wordt de afstand tussen industriële activiteiten en gevoelige objecten beoordeeld. Deze afstand, bekend als de milieuzone, wordt bepaald aan de hand van richtlijnen zoals die van de VNG uit 2009. Het opstelterrein heeft een milieucategorie 3.2 met een indicatieve hinderzone van 100 meter, maar de dichtstbijzijnde woningen binnen het plangebied liggen op meer dan 200 meter afstand, wat verder is dan de indicatieve hinderafstand. Hierdoor wordt verwacht dat het geluidsniveau van het opstelterrein de grenswaarde van 45 dB(A) niet zal overschrijden. Daarom is het geluid van het opstelterrein niet meegenomen in de geluidsberekeningen.

Trambaan

De berekeningen tonen aan dat het geluidsniveau van de trambaan niet de maximaal toegestane geluidsbelasting van 48 dB volgens de Wet geluidhinder overschrijdt, zelfs na aftrek volgens artikel 110g. De hoogste gemeten geluidsbelasting bedraagt 44 dB, inclusief de aftrek volgens artikel 110g.

Cumulatieve geluidsbelasting

Voor het project Scheg-Oost is de cumulatieve geluidsbelasting zowel van gezoneerde wegen als van een combinatie van gezoneerde wegen en vliegverkeer onderzocht. Hierbij is rekening gehouden met het geluid van de opstelplaats, dat maximaal 45 dB(A) bedraagt. Aangezien dit geen significante bijdrage levert aan de totale geluidsbelasting, is het buiten beschouwing gelaten.

Uit de resultaten blijkt dat de maximale gecumuleerde geluidsbelasting als gevolg van alleen wegverkeer 57 dB bedraagt, zonder dat er maatregelen zijn getroffen. Wanneer het vliegverkeer wordt meegenomen, stijgt de maximale cumulatieve geluidsbelasting tot 60 dB.

In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) en het regionaal beleid is het belangrijk om deze geluidsbelasting inzichtelijk te maken. Het bevoegde gezag kan vervolgens een oordeel vellen over de hoogte van deze belasting. Volgens de Wet geluidhinder is er geen wettelijke grenswaarde voor de gecumuleerde geluidsbelasting, maar het Hogere Waarden Beleid Regio Amstelland – Meerlanden stelt dat de cumulatieve geluidsbelasting niet meer dan 3 dB boven de maximaal toegestane hogere waarde mag zijn. Dit betreft de geluidsbelasting van Wgh-bronnen, exclusief luchtvaartlawaai. Voor dit project betekent dat een maximaal toelaatbare waarde van 59 dB (56 dB + 3 dB). De berekende waarde van 57 dB voldoet aan deze beleidsregel.

In termen van ruimtelijke ordening is het van belang om ook de cumulatie van geluid door wegverkeer en luchtvaartlawaai te bekijken, zelfs al ligt het gebied niet binnen de wettelijke geluidszone van luchthaven Schiphol. De cumulatieve geluidsbelasting inclusief luchtvaartlawaai komt uit op maximaal 60 dB, exclusief de aftrek van art. 110g Wgh. De woningen krijgen een dusdanige gevelgeluidwering dat binnen de woningen aan de norm van een geluidsbelasting van 33 dB wordt voldaan. Ten aanzien van industriële geluidsbelasting is

vastgesteld dat deze geen significante bijdrage levert aan de totale geluidsbelasting. Daarom hoeft deze niet verder te worden meegenomen in de beoordeling van de cumulatieve geluidsbelasting.

Kortom, de cumulatieve geluidsbelasting door wegverkeer voldoet aan de regionale beleidsregels, en met de gevelgeluidwering is de geluidsbelasting aanvaardbaar.

Effecten voor de omgeving

Een beperkte geluidstoename voor bestaande woningen is te relateren aan de beperkte verkeerstoename. Er zijn geen negatieve effecten voor de omgeving te verwachten.

Conclusie

Het plangebied ligt in de omgeving van een aantal geluidsbronnen. De geluidsbelasting van de tramopstelplaats voldoet naar verwachting aan de grenswaarde. Voor de woningen gelegen langs de trambaan zijn reeds hogere waarden vastgesteld en worden gevelgeluidswering maatregelen. De geluidsbelasting van de nabijgelegen J.C. van Hattumweg op de nieuwe woningen is ten hoogste 48 dB en voldoet daarmee aan de voorkeursgrenswaarde bij zowel de planwoningen en de bestaande woningen. De geluidsbelasting van de Bovenkerkerweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij meerdere woningen, met hoogstens 5 dB. Maatregelen op en bij de Bovenkerkerweg zijn niet doeltreffend en/of niet reëel, en hogere geluidswaarden moeten worden aangevraagd voor de betreffende woningen. Voor de nieuwe woningen moeten gevelgeluidswering maatregelen worden toegepast om te voldoen aan de wettelijke geluidsnormen. Met het toepassen van deze mitigerende maatregel, op basis van 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 Scheg-Oost is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd³. Daarnaast is er ook een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd voor Scheg-Midden, die in nauw verband met elkaar staan⁴.

Zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid

Ook dient er bij de herontwikkeling rekening te worden gehouden met de zelfredzaamheid en beschrijdbaarheid bij externe veiligheidsrisico's, omdat ze bepalen hoe mensen en hulpdiensten reageren op calamiteiten met gevaarlijke stoffen. Zelfredzaamheid is het vermogen van mensen om zichzelf en anderen in veiligheid te brengen. Dit omvat voorlichting en training, goed geoefende evacuatieplannen, voldoende vluchtroutes en waarschuwingssystemen. Regelmatige oefeningen en duidelijke instructies zijn essentieel om bewoners en werknemers voor te bereiden op noodsituaties.

Bestrijdbaarheid betreft de capaciteit van hulpdiensten om effectief op te treden bij incidenten. Dit omvat de toegankelijkheid van het gebied, beschikbaarheid van bluswater en middelen, samenwerking tussen hulpdiensten, en regelmatige training en oefeningen. Goede bereikbaarheid en voldoende middelen zijn essentieel voor een snelle en effectieve respons. Zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid spelen een belangrijke rol bij de verantwoording van het groepsrisico. Maatregelen op deze gebieden kunnen de gevolgen van een calamiteit beperken en bijdragen aan de acceptatie van het groepsrisico door het bevoegd gezag.

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.

³ Antea Group; Externe Veiligheid, Scheg-Oost Amstelveen; december 2020

⁴ Prevent adviesgroep B.V.; Toetsing externe veiligheid, locatie Scheg Midden te Amstelveen; november 2023

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 'Verkenkend 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 invloedsgebied 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 rijkt 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 Luchthavenindulingsbesluit (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.

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.

Effecten voor de omgeving

Het plan zelf omvat geen risicobronnen. Hierdoor worden er geen negatieve effecten op de omgeving verwacht.

Conclusie

Ten aanzien van het aspect externe veiligheid worden geen belangrijke 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 Eco Assist 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. Daarnaast is er in het kader van de Wet natuurbescherming nagegaan of er bij de beoogde herontwikkeling een toename in stikstofdepositie is voorzien op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden en als gevolg daarvan een significant effect kan hebben op een

⁵ Backx, B.J.A., 2022. Ecologische quickscan De Scheg Oost, Amstelveen. In het kader van de Wet natuurbescherming en het Natuurnetwerk Nederland. Rapport RA21044-01. Eco Assist, Helmond.

Natura 2000-gebied⁶.

Bescherming van Soorten onder de Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming (Wnb) speelt een cruciale rol in het beschermen van de biodiversiteit binnen Nederland. Deze wet omvat drie belangrijke beschermingsregimes die van toepassing zijn op soorten:

1. *Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn*
2. *Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn*
3. *Beschermingsregime andere soorten (nationaal beschermde soorten)*

Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn

De soorten die onder de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992) vallen, genieten bescherming op Europees niveau. De bepalingen van deze richtlijnen zijn geïntegreerd in de Nederlandse wetgeving, waarbij specifieke verbodsbepalingen gelden zoals het verbod op het opzettelijk doden, vangen of verstoren van deze dieren. Daarnaast is het verboden om nesten, rustplaatsen en leefgebieden te vernietigen of te beschadigen

Nationaal Beschermde Soorten

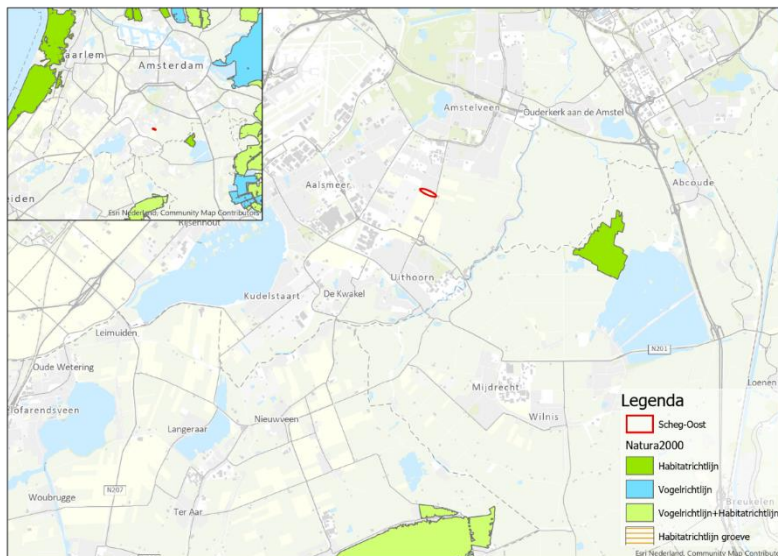
Naast de soorten beschermd onder Europese richtlijnen, beschermt Nederland ook nationaal enkele soorten die op Europees niveau niet beschermd zijn. Deze soorten worden door Nederland aangewezen en zijn onderhevig aan de algemene zorgplicht. Dit betekent dat tijdens werkzaamheden maatregelen moeten worden genomen om onnodige schade aan planten en dieren te voorkomen.

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 Haack' gesitueerd (zie figuur 3-3). Overige Natura 2000-gebieden liggen op grotere afstand van het plangebied.



Figuur 3-3: 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

⁶ Stikstofdepositie-onderzoek, Antea Group, juni 2024

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 152 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 stikstofonderzoek. 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 blijkt dat de werkzaamheden en het wegverkeer dat van en naar de projectlocatie gaat rijden tijdens de werkzaamheden niet leiden tot een bijdrage van groter dan 0,00 mol N/ha/jaar op nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Uit de berekening voor de gebruiksfase blijkt dat het extra verkeer dat van en naar de locatie gaat rijden ook niet leidt tot een bijdrage van groter dan 0,00 mol N/ha/jaar op nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

In paragraaf 2.3 is toegelicht dat geen cumulatie-effecten worden verwacht.

Beschermde soorten

Planten

Tijdens het veldbezoek voor de ecologische quickscan zijn geen beschermde vaatplanten aangetroffen binnen het plangebied. Gezien de specifieke eisen die beschermde vaatplanten stellen aan hun standplaats en het ontbreken van geschikte groeiplaatsen, is de aanwezigheid van beschermde vaatplanten redelijkerwijs uitgesloten. Hierdoor zullen de geplande ingrepen geen negatief effect hebben op beschermde vaatplanten.

Vogels

Het plangebied bevat geen bomen of gebouwen die geschikt zijn als rust- of verblijfplaats voor roofvogels, uilen of broedvogels met jaarrond beschermde nesten, zoals de huismus en de gierzwaluw. Het gebied wordt wel gebruikt als foerageergebied, maar door de aanwezigheid van alternatieve foerageergebieden in de omgeving, zullen de ingrepen geen negatief effect hebben op het functioneel leefgebied van deze vogels.

Zoogdieren

Er zijn geen verblijfplaatsen van dassen, eekhoorns of andere strikt beschermde grondgebonden zoogdieren aangetroffen in het plangebied. Voor vleermuizen geldt dat de voorgenomen ingrepen geen negatieve effecten zullen hebben op mogelijke verblijfplaatsen, vliegroutes of essentieel foerageergebied. Andere nationaal beschermde zoogdieren, zoals egels en spitsmuizen, kunnen marginaal aanwezig zijn, maar er worden geen significante negatieve effecten verwacht.

Conclusie

Uit de ecologische quickscan blijkt dat de voorgenomen ingrepen binnen het plangebied van Project Scheg-Oost geen significante negatieve effecten zullen hebben op beschermde planten en dieren. Het is echter essentieel om tijdens de uitvoering van de werkzaamheden rekening te houden met de broedseizoenen en de algemene zorgplicht om onnodige schade te voorkomen.

Concluderend blijkt uit de met AERIUS Calculator uitgevoerde berekeningen dat als gevolg van de werkzaamheden en de ingebruikname van de woningen er geen sprake is van een stikstofdepositie bijdrage groter dan 0,00 mol/ha/jaar. Hiertoe zijn er geen negatieve effecten te verwachten en is er geen sprake van een vergunningplicht voor de Wet natuurbescherming. Het plan zal gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantasten.

Er worden dus geen belangrijk nadelige gevolgen ten aanzien van het aspect ecologie verwacht.

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 uitgevoerd⁷. Daarnaast is er een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd⁸.

Effecten

Het verkennend bodemonderzoek heeft de huidige bodemkwaliteit en hergebruiksmogelijkheden van de grond vastgesteld. De bodem bestaat tot een diepte van minimaal 1,5 meter onder maaiveld (m -mv) uit matig tot zwak zandige klei, gevolgd door een uiterst fijne, matig kleiige zandlaag tot minimaal 2,5 m -mv. In de bovengrond (0-0,5 m -mv) zijn lichte verontreinigingen aangetroffen met organochloor bestrijdingsmiddelen, waaronder hexachloorbenzeen en drins, en licht verhoogde gehalten van perfluorocanzuur (PFOA). De ondergrond (0,5-1,0 m -mv) vertoont geen verhoogde gehalten.

De bovengrond voldoet aan de bodemfunctieklassering 'wonen' voor de onderzochte stoffen uit het NEN-pakket en PFAS, terwijl de ondergrond voldoet aan de bodemfunctieklassering 'landbouw/natuur' en altijd toepasbaar is. In het grondwater zijn verspreid over de onderzoekslocatie licht verhoogde concentraties van barium aangetroffen en plaatselijk ook lichte verontreinigingen met molybdeen, waarschijnlijk verhoogde achtergrondconcentraties met onbekende herkomst. De functie wonen zal niet of nauwelijks tot nieuwe (relevante) bodemverontreiniging leiden.

Het onderzoek concludeert dat de locatie geschikt is voor herontwikkeling binnen de vastgestelde bodemfunctieklassen en dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor het beoogd gebruik van de locatie. Het uitvoeren van vervolgonderzoek is niet noodzakelijk.

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

Er worden 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.

⁷ Antea Group; QuickScan CE, Scheg-Oost te Amstelveen; juni 2021.

⁸ BK ingenieurs; Verkennend bodemonderzoek: J.C. van Hattumweg te Amstelveen (herontwikkeling De Scheg); februari 2020

⁹ Antea Group; Watertoets, Weging van het Waterbelang- Scheg-oost Amstelveen; juni 2024.

Effecten

In de toekomstige situatie wordt een woonwijk ontwikkeld in een onverhard perceel van ongeveer 71.000m². Hierbij wordt circa 17.250m² aan groenvoorzieningen en circa 10.660m² aan oppervlaktewater en circa 32.000 m² aan verhard oppervlak gerealiseerd. Het verhard oppervlak van de kavels bedraagt circa 22.000 m². Het onverhard oppervlak van de kavels bedraagt circa 11.000 m². Het totale toekomstige onverhard oppervlak bedraagt circa 30.000m².

Het plan wordt gefaseerd uitgevoerd, waarbij het oppervlaktewater ook in fasen wordt aangelegd. In de eerste fase wordt reeds meer dan voldoende water aangelegd om te allen tijde een overschot aan waterberging te hebben ten opzichte van de hoeveelheid verharding die wordt aangelegd.

De grondwaterstand in het gebied varieert tussen circa 0,3 en 1,3 meter onder het maaiveld. Door het verhogen van het waterpeil kan de grondwaterstand toenemen, wat kan leiden tot grondwateroverlast tijdens hevige neerslag. Het plangebied wordt opgehoogd en eventueel wordt lokale drainage toegepast om grondwateroverlast te voorkomen.

De toename van verhard oppervlak wordt gecompenseerd door de aanleg van oppervlaktewater. Het plan voorziet in ruim voldoende oppervlaktewater om te voldoen aan de eisen van watercompensatie.

Het oppervlaktewater wordt aangelegd ter compensatie van het verharde en bebouwde oppervlak, met aandacht voor het minimaliseren van doodlopende watergangen en het voorkomen van diep water aan de randen van het plangebied.

In het rioleringsplan wordt gesteld dat afvalwater gescheiden van hemelwater moet worden afgevoerd, met de perceeleigenaar verantwoordelijk voor het verwerken van het hemelwater. Indien nodig treedt de gemeentelijke zorgplicht voor hemelwater in werking.

Er worden geen negatieve effecten op de waterveiligheid verwacht, en de aanleg van oppervlaktewater en groenvoorzieningen draagt bij aan het verminderen van het hitte-eiland-effect, hoewel er een beperkte toename van hittestress kan optreden in straten vanwege de transformatie van onbebouwd naar bebouwd gebied.

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

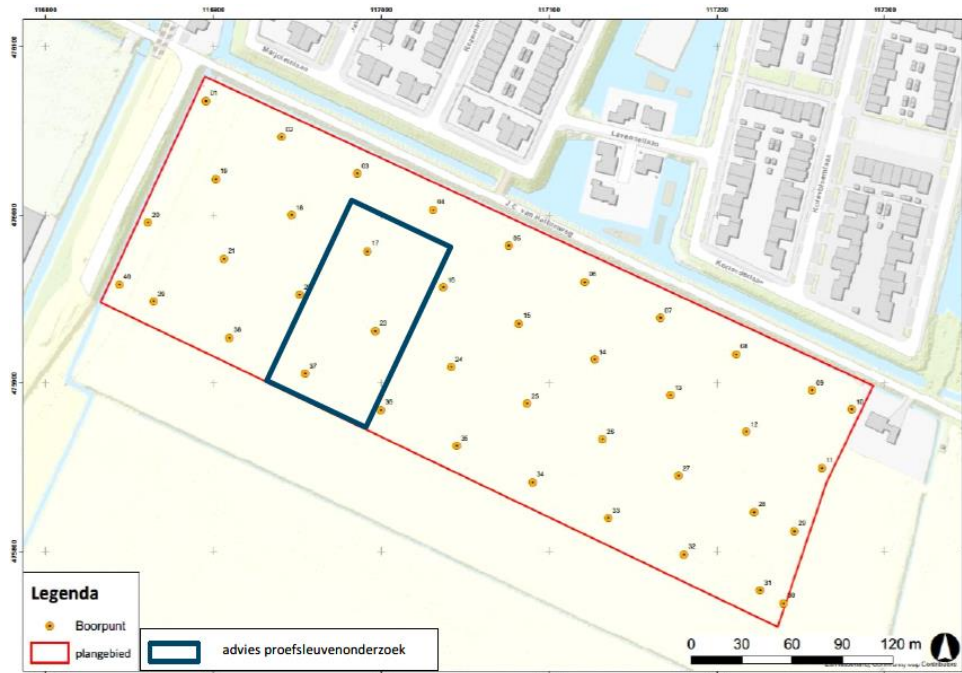
Het plangebied voor De Scheg-Oost is gelegen in het drooggemaakte Legmeer, de huidige Legmeerpolder. Het is typerend voor droogmakerijen dat de oude getijdeafzettingen relatief ondiep gelegen zijn. De getijdeafzettingen kunnen bestaan uit getijdeafzettingen vlaktes, maar kunnen ook bestaan uit verzande geulen of kreken, 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

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

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 weergegeven in figuur 3-4. 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 3-4: Advieskaart vervolgonderzoek (proefsleuvenonderzoek) (bron: Esri & partners)

Proefsleuven onderzoek

Het proefsleuvenonderzoek uitgevoerd door Antea Group in september 2021 voor de ontwikkeling van De Scheg-Oost te Amstelveen heeft geen archeologische resten aangetroffen. Hoewel eerder onderzoek wees op een middelhoog tot hoog potentieel voor neolithische vondsten, werd in de bodem enkel een laag opgeslibde oeverwal en een zwak ontwikkelde vegetatiehorizont ontdekt. Er zijn geen archeologische sporen of vondsten gevonden, wat suggereert dat het gebied historisch gezien ongeschikt was voor bewoning. Op basis van deze bevindingen is geadviseerd het plangebied vrij te geven van verdere archeologisch onderzoek.

Conclusie

Ten aanzien van het aspect archeologie worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu worden verwacht.

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 plangebied zijn geen gebouwen aanwezig die zijn aangemerkt als gemeentelijk- of rijksmonument en zijn tevens geen andere cultuurhistorische waarden aanwezig, mede gelet op het verrichte archeologisch onderzoek. 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 3-5). 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 3-5: 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 3-4 is overzicht weergegeven van de relevante nabijgelegen functies.

Tabel 3-4: 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 152 woningen.

De (her)ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt middels wijzigingen in het planologisch kader op basis van meerdere planologische procedures. 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. Er is dan ook geen aanleiding om een m.e.r.-procedure te voeren voor deze ontwikkeling.

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 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK Almere
Postbus 10044
1301 AA Almere

Copyright ©

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.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl