

RAPPORT

M.e.r.-beoordeling Kronenburg- Uilenstede

Aanmeldingsnotitie voor het bestemmingsplan

Klant: Gemeente Amstelveen

Referentie: BG5696TPRP2010290813

Status: Definitief/P01.06

Datum: 29 oktober 2020

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: M.e.r.-beoordeling Kronenburg-Uilenstede

Ondertitel: Aanmeldingsnotitie Kronenburg-Uilenstede
Referentie: BG5696TPRP2010290813
Status: P01.06/Definitief
Datum: 29 oktober 2020
Projectnaam: Onderzoeken bestemmingsplan Kronenburg-Uilenstede
Projectnummer: BG5696
Auteur(s): Hugo Woesthuis

Opgesteld door: Hugo Woesthuis

Gecontroleerd door: Marloes van Ginkel

Datum: 29-10-2020/MG

Goedgekeurd door: Caroline Winkelhorst

Datum: 29-10-2020/CW

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1	Waarom een aanmeldingsnotitie voor Kronenburg-Uilenstede?	1
1.1	Aanleiding en doel van de notitie	1
1.2	M.e.r.-beoordelingsplicht	1
1.3	Aanpak en leeswijzer	2
2	Wat houdt het plan Kronenburg-Uilenstede in?	3
2.1	Achtergrond	3
2.2	Ontwikkelprogramma en stedenbouwkundige opzet	4
2.3	Energie en grondstoffen	5
2.4	Overige relevante ontwikkelingen in de omgeving	5
3	Hoe is het plangebied en haar omgeving te typeren?	6
4	Wat zijn de mogelijke milieugevolgen?	7
4.1	Verkeer	7
4.2	Geluid	9
4.3	Luchtkwaliteit	11
4.4	Externe veiligheid	12
4.5	Bodemkwaliteit	15
4.6	Water	15
4.7	Natuur	17
4.8	Cultuurhistorie en archeologie	19
5	Conclusie	21

Bijlagen

- Bijlage 1: Verkeersonderzoek
- Bijlage 2: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 3: Quickscan Luchtkwaliteit
- Bijlage 4: Quickscan Externe Veiligheid
- Bijlage 5: Kwantitatieve risicoanalyse
- Bijlage 6: Vliegverkeer en Externe Veiligheid
- Bijlage 7: Verantwoording groepsrisico
- Bijlage 8: Quickscan bodemkwaliteit
- Bijlage 9: Watertoets
- Bijlage 10: Quickscan Wet natuurbescherming
- Bijlage 11: Natuuronderzoek diverse soortgroepen



Bijlage 12: Mitigerende maatregelen beschermde soorten

Bijlage 13: Activiteitenplan ontheffingsaanvraag

Bijlage 14: Vooronderzoek archeologie

1 Waarom een aanmeldingsnotitie voor Kronenburg-Uilenstede?

1.1 Aanleiding en doel van de notitie

De gemeente Amstelveen heeft het voornemen om het gebied Kronenbrug-Uilenstede te (her)ontwikkelen van hoofdzakelijk kantorengedoeft naar gemengd gebied met kantoren, huisvesting voor studenten, logies- en extended stay-voorzieningen en commerciële functies.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Op onderstaand kaart is de locatie van het plangebied binnen de gemeente Amstelveen weergegeven. Vanwege de mogelijke belangrijke negatieve milieugevolgen van deze ontwikkeling schrijft de Wet milieubeheer voor (m.e.r.-beoordelingsplicht) dat beoordeeld wordt of er een m.e.r.-procedure nodig is. De voorliggende aanmeldingsnotitie geeft alle benodigde milieu-informatie voor de gemeente Amstelveen om die beoordeling te kunnen maken.



Figuur 1-1 Ligging plangebied (rood) in Amstelveen

1.2 M.e.r.-beoordelingsplicht

De m.e.r.-(beoordelings)plicht is vast te stellen op grond van het Besluit m.e.r. Eenvoudig gezegd geldt hiervoor dat als het voornemen als activiteit voorkomt in de bijlagen C of D bij dit besluit, én als het voornemen wordt mogelijk gemaakt met een bij die activiteiten genoemd plan of besluit, er een m.e.r.-(beoordelings)plicht kan ontstaan. Of dat dan ook zo is, hangt af van de omvang van het voornemen. Daarvoor moet het plan getoetst worden aan in de bijlage genoemde drempels.

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen een 1) m.e.r.-plicht en 2) een m.e.r.-beoordelingsplicht. Wanneer sprake is van een m.e.r.-plicht en wanneer van een m.e.r.-beoordelingsplicht is in hoofdzaak afhankelijk van het type activiteit en de omvang. In het eerste geval moet een volledige procedure worden doorlopen, uitmondend in een MER (milieueffectrapport). In het tweede geval is het bevoegde gezag verplicht te beoordelen of vanwege mogelijke belangrijke negatieve effecten op het milieu een MER noodzakelijk is.

De ontwikkeling van Kronenburg-Uilenstede moet worden gezien als een stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in categorie 11.2 van bijlage D van het Besluit m.e.r. (zie tabel 1-1). Tevens wordt het voornemen mogelijk gemaakt met een in de vierde kolom van bijlage D genoemd plan/besluit (de ontwikkelingen worden rechtstreeks mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan) en wordt de in de bijlage genoemde drempel van 2000 woningen overschreden. Er is daarom sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht.¹

Tabel 1-1 Uitsnede bijlage D van het Besluit m.e.r.

	Activiteit	Drempel	Plannen	Besluiten
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 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m2 of meer.	De structuurplan, 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.

1.3 Aanpak en leeswijzer

De aanpak van een m.e.r.-beoordeling moet aansluiten bij bijlage III van de EU-richtlijn 2014/52/EU (hierna m.e.r.-richtlijn). Hierin worden criteria genoemd die in de m.e.r.-beoordeling aan de orde moeten komen alvorens beoordeeld kan worden of wel of niet sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. De criteria betreffen op hoofdlijnen 1) kenmerken van het project, 2) locatie/ omgeving van het project en 3) kenmerken van de potentiële effecten.

De opzet van deze notitie volgt uit bovenstaande criteria. In hoofdstuk 2 wordt beschreven wat het plan Kronenburg-Uilenstede inhoudt. Hoofdstuk 3 gaat in op het plangebied en de omgeving. En hoofdstuk 4 doet verslag van de mogelijke optredende milieugevolgen. In het laatste hoofdstuk wordt geconcludeerd of het voornemen dusdanig belangrijke milieugevolgen heeft, dat het opstellen van een milieueffectrapport noodzakelijk geacht moet worden.

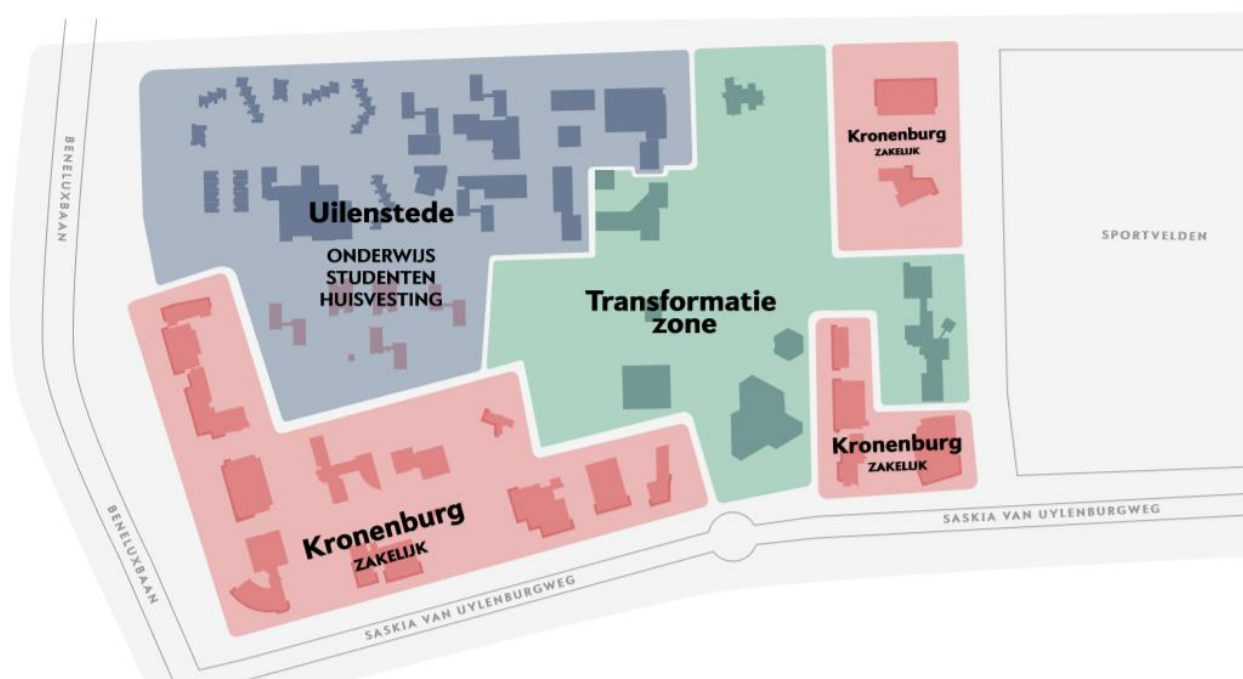
¹ In de D-lijst wordt gesproken van woningen. In dit geval gaat het om zelfstandige/ onzelfstandige eenpersoons studentenkamers die niet gelijk zijn aan reguliere, volwaardige woningen. De studentenkamers hebben een oppervlakte van circa 36 m2.

2 Wat houdt het plan Kronenburg-Uilenstede in?

2.1 Achtergrond

Voor het gebied is een gebiedsvisie opgesteld². Deze gebiedsvisie bevat het nieuwe toekomstperspectief voor Kronenburg-Uilenstede en schetst de voorwaarden en de spelregels voor de ontwikkeling van het gebied. Dit document is zelfbindend voor de gemeente en biedt duidelijkheid en zekerheid aan grondeigenaren en ontwikkelaars.

Volgens de gebiedsvisie is Kronenburg met ca. 25 ha. de grootste kantorenlocatie in Amstelveen. Sinds de financiële crisis raakte het gebied in verval, waardoor het gebied ook steeds minder aantrekkelijk wordt als werkomgeving. Omdat daarmee ook de vitaliteit van de aangrenzende studentencampus Uilenstede onder druk komt, heeft Kronenburg een nieuwe impuls nodig. In het 'Ruimtelijk Ontwikkelperspectief Wonen in Amstelveen', dat de gemeenteraad heeft vastgesteld op 9 november 2016, is Kronenburg daarom formeel aangewezen als 'transformatiegebied'.



Figuur 2-1 Deelgebieden binnen Kronenburg-Uilenstede met daarin bestaande bebouwing (donker) aangegeven

Dankzij de ligging van Kronenburg naast de bestaande studentencampus Uilenstede, nabij de Vrije Universiteit en de Zuidas, zijn er unieke kansen om het gebied de benodigde impuls te geven. Kronenburg-Uilenstede moeten één geheel worden, met daarin Uilenstede, het zakelijke gedeelte en het transformatiegebied als de ingrediënten (zie figuur 2-1 voor een overzicht van de deelgebieden).

Omdat het middengebied (het transformatiegebied) voor een deel braak ligt, zijn er realistische mogelijkheden om de twee andere gebieden met elkaar te verbinden en de gewenste uitwisseling tot stand te brengen. De hierboven geschetste ambitie resulteert in een samengaan van Uilenstede als monofunctionele residentiele campus en Kronenburg als monofunctionele 'corporate campus' (zakelijke wijk) tot een levendige multifunctionele en stedelijke campus.

² Gebiedsvisie Kronenburg-Uilenstede, Gemeente Amstelveen, 8 mei 2019

2.2 Ontwikkelprogramma en stedenbouwkundige opzet

Kronenburg-Uilenstede moet een gemengd gebied worden dat geschikt is om te wonen, te werken, te studeren en te ontspannen. Het plangebied van het vast te stellen bestemmingsplan bestaat uit een conserverend deel en het transformatiegebied. In het gebied dat getransformeerd wordt (zie figuur 2-1) staan nieuw te realiseren bouwblokken gepland of worden bestaande gebouwen getransformeerd (zie figuur 2-2).

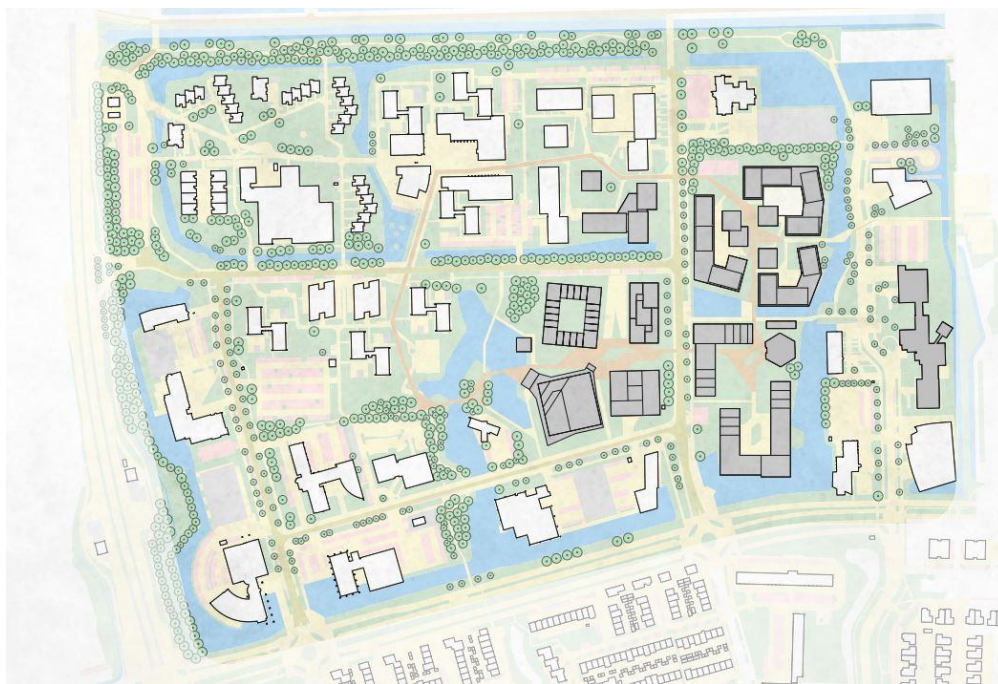
Het ontwikkelprogramma en stedenbouwkundig raamwerk zijn opgesteld ten behoeve van de transformatiezone in Kroneburg-Uilenstede. Algemene uitgangspunten voor het ontwikkelprogramma zijn:

- Realisatie van een functiemix die het gebied versterkt: onder andere het toevoegen van nieuwe moderne kantoren, studentenhuisvesting, aangevuld met overige verblijfsconcepten en commerciële- of cultureel-maatschappelijke voorzieningen.
- Focussen op functies voor studenten, jonge kenniswerkers, academici, zakenmensen en ondernemers.
- Invulling van het programma aansluiten op de twee doelgroepen; de verbindings- en inzichtzoekers.
- Focussen op kwaliteit, het versterken van de leefbaarheid en veiligheid.

Kwantitatieve uitgangspunten voor het programma zijn³.

- Studentenkamers: 2500 eenheden;
- Extended-stay: 2080 eenheden;
- Kantoor: 18.985 m² bvo;
- Hotel: 3000 m² bvo;
- Voorzieningen (w.o. horeca): 24.382 m² bvo;
- Bedrijven (milieu categorie 1 en 2): 9296 m² bvo.

In de openbare ruimte of in gebouwen (en op daken) kunnen sportvoorzieningen worden gecreëerd.



Figuur 2-2 Stedenbouwkundige opzet met daarin te transformeren of nieuwe bebouwing (donker grijs).

³ Een deel hiervan betreft de transformatie van bestaande bebouwing en een deel betreft nieuwbouw.

2.3 Energie en grondstoffen

Nieuwe bebouwing wordt aardgasvrij uitgevoerd en moet voldoen aan het Bouwbesluit met de BENG als minimale randvoorwaarde voor duurzame energie. Ook bestaande bebouwing moet op termijn aardgasvrij worden. Voor het gebied wordt daartoe een energieplan opgesteld. Daarin wordt aangegeven hoe de fysieke ondergrondse en bovengrondse ruimte ingezet kan worden om de koeling en verwarming van bestaande en toekomstige gebouwen doelmatig te organiseren. Gedacht wordt aan warmtenetten in combinatie met warmte-koude-opslag.

In de gebiedsvisie staan geen uitspraken over het (her)gebruiken van sloopmateriaal of het toepassen van herbruikbare bouwmaterialen. Met een dergelijk omvangrijke gebiedstransformatie is het waarschijnlijk dat zich kansen voordoen voor het (her)gebruiken van grondstoffen. Naast het reguliere afval van de toekomstige bebouwing en functies zal er geen sprake zijn van de productie van andere afvalstoffen.

2.4 Overige relevante ontwikkelingen in de omgeving

In het kader van deze m.e.r.-beoordeling moeten ook andere (ruimtelijke) ontwikkelingen mee beschouwd worden, waarmee Kronenburg-Uilenstede *in cumulatie* tot belangrijke nadelige milieugevolgen zou kunnen leiden. In de gemeente worden op verschillende locaties de komende jaren de volgende ontwikkelingen uitgevoerd⁴:

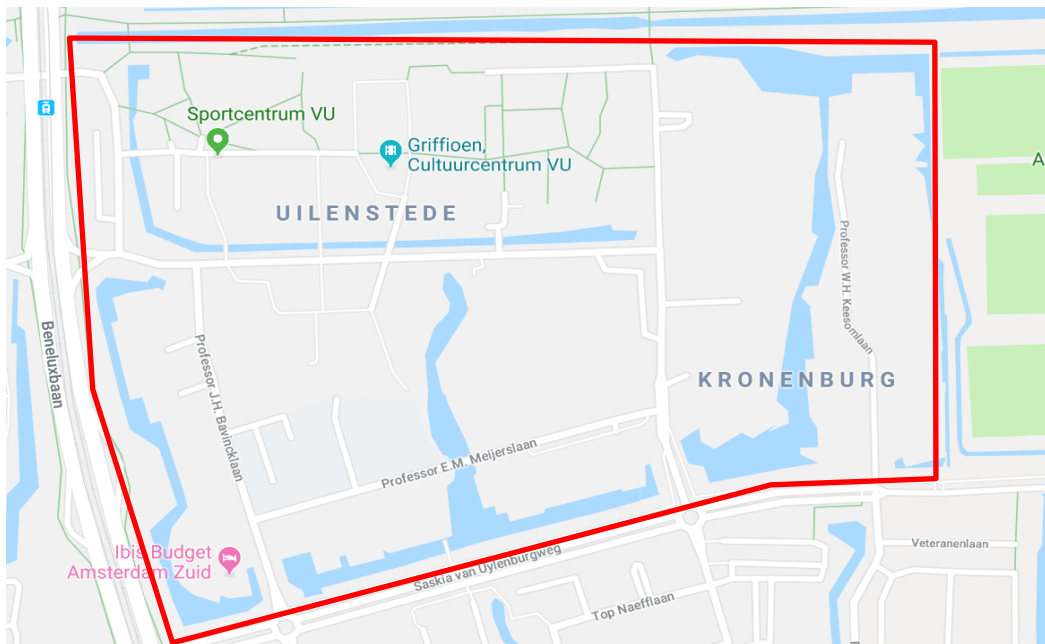
- Stadshart: ca. 285 woningen en 41.400 m² bvo retail, detailhandel, voorzieningen en horeca, een bioscoop en een medisch centrum;
- Bankras: ca. 510 woningen en 1250 m² bvo detailhandel;
- Kostverloren: ca. 125 woningen;
- Verspreid over de gemeente: 263 woningen;
- Overkapping A9;
- Amstelveenlijn.

Van deze ontwikkelingen zijn het de verkeersgerelateerde effecten die kunnen cumuleren met effecten van Kronenburg-Uilenstede. In de verkeersprognoses van de gemeente zijn deze ontwikkelingen echter ook meegeteld, zodat de daarop gebaseerde effectbeoordelingen en conclusies daarover in deze notitie met deze mogelijke cumulatie rekening houden.

⁴ Opgave van projecten door gemeente Amstelveen (Projectenoverzicht Amstelveen boven de A9). De afbakening van te beschouwen ontwikkelingen is globaal het gebied tussen de A9 en A10. Deze wegen zijn bepalend voor de milieusituatie aan weerszijden van de weg; milieueffecten van ontwikkelingen aan de overzijde van die wegen bereiken niet of nauwelijks het plangebied en omgeving, tenzij het daaraan gerelateerde verkeer in belangrijke mate ook het verkeersbeeld in/bij het plangebied zou beïnvloeden.

3 Hoe is het plangebied en haar omgeving te typeren?

Kronenburg-Uilenstede ligt in het noordelijk deel van de gemeente Amstelveen (zie afbeelding 1-1), binnen bestaand stedelijk gebied. De grenzen van het plangebied zijn in het westen de Beneluxbaan, in het zuiden de Saskia van Uylenburgweg en de wijk Bankras-Kostverloren, in het noorden de Kalfjeslaan en de Amsterdamse wijk Buitenveldert, en in het oosten de Prof. W.H. Keesomlaan, met daarachter het Sportpark 't Loopveld, zie figuur 3-1.



Figuur 3-1 Plangebied en wegenstructuur

Vier lanen doorkruisen Kronenburg. In de noord-zuidrichting zijn dat de Prof. J.H. Bavincklaan en de Prof. W.H. Keesomlaan. In de oost-westrichting loopt de Prof. E.M. Meijerslaan. De laan Uilenstede scheidt de kantorenlocatie in het noorden van de studentencampus Uilenstede.

De bebouwing in het plangebied heeft een eigen en divers karakter. Er staat vooral hoog- en middenhoogbouw, afgewisseld door groene gebieden. Het transformatiegebied ligt momenteel voor een deel braak.

In het plangebied is voorts het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol van kracht. Conform bijlage 3 van dit besluit is het plangebied gelegen in het zogenoemde afwegingsgebied (zone 5) voor geluid en externe veiligheid en het beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen (zone 4). Dat betekent dat in het kader van externe veiligheid een motiveringsplicht geldt (artikel 2.2.1d lid 2) bij het vaststellen van bestemmingsplannen of omgevingsvergunningen; gemotiveerd moet worden hoe rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond.

4 Wat zijn de mogelijke milieugevolgen?

4.1 Verkeer

Autoverkeer

De wijk Kronenburg/Uilenstede wordt ontsloten via twee 50 km/u ontsluitingswegen voor autoverkeer: aan de westkant door de Beneluxbaan en aan de zuidkant door de Saskia van Uylenburgweg. Via deze twee wegen is de wijk ontsloten voor autoverkeer. Via de Beneluxbaan-Oranjebaan is de A9 in 6 minuten bereikbaar. De A10 is via de Beneluxbaan-Europaboulevard in 8 minuten bereikbaar. Aan de noordkant wordt het gebied begrenst door een wandel- en fietspad (Kalfjeslaan) en aan de oostkant door een Sportpark dat gedeeltelijk openbaar toegankelijk is, maar geen directe verbinding kent met Kronenburg. Binnen dit raamwerk zijn een vijftal erftoegangswegen (30 km/u) te onderscheiden, namelijk Uilenstede, Laan van Kronenburg, Prof. J.H. Bavincklaan, Prof E.M. Meijerslaan en Prof. W.H. Keesomlaan. De woongebouwen van Uilenstede zijn niet rechtstreeks op de ‘laan’ Uilenstede ontsloten, maar liggen gegroepeerd aan meerder woonerven, aan beide zijden van de ‘laan’ Uilenstede (eveneens met de straatnaam Uilenstede). Deze woonerven vormen in Uilenstede de belangrijkste verbindingen voor langzaam verkeer.

De bestaande verkeersstructuur in Uilenstede functioneert goed en zorgt voor een aangenaam woonklimaat met ruimte voor langzaam verkeer en met een zekere mate van openheid. Het ligt voor de hand deze structuur van erftoegangswegen en woonerven voort te zetten op de kavels die worden getransformeerd van kantoorbestemming naar studentenwoningen. Gezien de te verwachten bewonersdoelgroep (studenten) dient speciale aandacht besteed te worden aan de bereikbaarheid op pandniveau voor met name bezorgdiensten en verhuisbewegingen.

Openbaar vervoer

De wijk Kronenburg wordt momenteel ontsloten door middel van twee tramhaltes (Uilenstede en Kronenburg). Deze tramhaltes worden bediend door een tweetal tramlijnen, namelijk lijn 5 Stadshart-Westerpark (via Amsterdam Zuid en Leidseplein) en lijn 25 (Amsteltram) Uithoorn-Amsterdam Zuid. In de nacht worden beide tramhaltes bediend door nachtbus 284 (Amsterdam Centraal-Amstelveen Busstation). De loopafstanden voor het oostelijk deel van de wijk (Laan Kronenburg, Prof. W.H. Keesomlaan) tot de tramhaltes zijn vrij fors. De gebruikelijke maximale afstand van 400 meter hemelsbreed voor regulier OV wordt niet gehaald. De afstand die wordt aangehouden voor hoogwaardig OV van 800 meter wordt maar net gehaald. Met name het noordelijke deel van de Prof W.H. Keesomlaan kent grote loopafstanden (1200 meter) tot de dichtstbijzijnde tramhalte. Een langzaam verkeer verbinding tussen de W.H. Keesomlaan en de Laan van Kronenburg, met aansluiting op de woonerfstructuur door Uilenstede kan de bereikbaarheid van dit deel van de wijk aanzienlijk verbeteren.

Langzaam verkeer

Binnen de wijk Kronenburg/Uilenstede zijn er, uitgezonderd de Beneluxbaan en Saskia van Uylenburgweg, geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. Deze zijn, gezien de wegencategorisering (zone 30), ook niet noodzakelijk. Fietsverkeer deelt de rijbaan met gemotoriseerd verkeer. Voor voetgangers zijn er trottoirs aanwezig langs de erftoegangswegen. Binnen de woonerven delen voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer allemaal dezelfde rijbaan. Bestuurders dienen hier stapvoets te rijden (15 km/u). De paden in Park Kronenburg zijn enkel voor voetgangers toegankelijk. Langs de wijk loopt aan de noordzijde een belangrijke regionale fietsroute over de Kalfjeslaan. Deze druk gebruikte fietsroute zorgt voor comfortabele fietsverbindingen met onder andere Amsterdam. Door de wijk loopt over de Laan van Kronenburg richting Kalfjeslaan een belangrijke fietsroute vanuit Bankras/Kostverloren richting Amsterdam. Ook de fietspaden langs de Beneluxlaan vormen belangrijke fietsverbindingen richting Amsterdam en de rest van Amstelveen.

Verkeersafwikkeling volgens Goudappel Coffeng bij ontwikkeling plangebied

Voor de geplande herontwikkeling rondom Kronenburg is dor bureau Goudappel Coffeng onderzocht wat het effect van deze ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt is op het omliggende wegennet.

De verkeersgegevens voor het onderliggend wegennet zijn ontleend aan het verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.4 (hierna NHZ 2.4). Onderstaande beoordeling is gebaseerd op het rapport 'Verkeersonderzoek herontwikkeling Kronenburg, Goudappel Coffeng, 22 september 2020, kenmerk: 006316.20200612.N3.N4 (bijlage 1).

Voor de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen is gerekend met een hoge economische groei in combinatie met een lage verkeersgeneratie (minimum kencijfers). Uit de analyse met het gekalibreerde verkeersmodel NZH 2.4 trend hoog, prognosejaar 2030, blijkt dat de meeste percentuele toename van motorvoertuigen op de Laan van Kronenburg en de oostzijde van de Uilenstede is. De percentuele toename is respectievelijk 536% en 333%. De absolute toename op deze wegen bedraagt respectievelijk 9.600 mvt/etm en 2.800 mvt/etm. Op Uilenstede zijn de intensiteiten in de huidige situatie dusdanig laag, dat deze weg de groei aan motorvoertuigen op kan vangen. De Laan van Kronenburg is de enige weg in het onderzoeksgebied waar de intensiteiten hoger komen te liggen dan de geschatte capaciteit van de weg. Oorzaak hiervoor zijn de aantallen woon- en extended stay eenheden die zich in zones 1339 en 1341 bevinden. In de praktijk zal wellicht een deel van het verkeer richting deze zones ook via de J.H. Bavincklaan gaan i.p.v. de Laan van Kronenburg. Ook op gebiedsontsluitingswegen is de toename van verkeer relatief groot. Zo nemen de intensiteiten op de Rembrandtweg toe van 5.800 mvt/etm naar 14.200 mvt/etm. Deze toename blijft echter nog onder de geschatte capaciteit van 15.000 mvt/etm.

Met betrekking tot de verkeersafwikkeling is naar voren gekomen dat beide rotondes op de Saskia van Uylenburgweg het verkeer in de autonome situatie in 2030 het verkeer prima kunnen verwerken, maar het verkeer in de 2030 planvariant vastloopt. Het toepassen van een andere rotondevorm of een VRI is in deze omgeving niet gewenst. Daarom is onderzocht welke verkeersreductie er gerealiseerd dient te worden op beide rotondes, zodat de huidige vormgeving het verkeer op een goede manier af kan wikkelen. Op de rotonde bij de J.H. Bavincklaan is een afname van 15% tot 20% nodig, op de oostelijke rotonde (bij Laan van Kronenburg) dient een reductie van 10% tot 15% gerealiseerd te worden. De gemeente Amstelveen zet in haar beleid in op de fiets en het OV. Hiermee is te onderbouwen waarom er voor een lage verkeersgeneratie is gekozen. De verkeersafwikkeling op het kruispunt zal tijdens en na de realisatie van de ontwikkeling goed gemonitord moeten worden om de verkeersafwikkeling te kunnen borgen.

Het meest westelijke kruispunt is recent heringericht, hierbij is het doorgaand verkeer op de Beneluxbaan en de tramvoorziening weggewerkt onder het maaiveld. In de autonome situatie kan de rotonde het verkeer goed verwerken, er ontstaan geen verkeersproblemen. In de planvariant treedt er op een aantal richtingen een lichte verliestijd op. De verkeersafwikkeling blijft echter redelijk tot goed: het kruispunt heeft voldoende capaciteit om het verkeersaanbod in de plansituatie op een acceptabele manier te verwerken.

Conclusie met betrekking tot verkeersreductie door gemeente Amstelveen

Goudappel Coffeng heeft in het Verkeersonderzoek herontwikkeling Kronenburg (bijlage 1) onderzoek gedaan naar de verkeerskundige gevolgen van de herontwikkeling van kantorengedebied Kronenburg. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de toename van de verkeersbewegingen die voortkomen uit de in de herontwikkelingsplannen opgenomen toe te voegen studentenwoningen en extended stay accommodatie over het algemeen geen problemen oplevert. Het bestaande wegennet heeft voldoende capaciteit om deze toename aan verkeer op te vangen. Dit geldt echter niet voor de twee rotondes aan de Saskia van Uylenburgweg. De rotondes bij de Prof. J.H. Bavincklaan en Laan van Kronenburg bereiken modelmatig in 2030 hun maximale afwikkelcapaciteit. Om te voorkomen dat er overbelasting van de genoemde

rotondes ontstaat, wordt door Goudappel Coffeng aangegeven dat de verkeerstoename als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen met 15-20% gereduceerd dient te worden.

De gemeente Amstelveen heeft in 2019 de Mobiliteitsvisie Amstelveen vastgesteld. De Mobiliteitsvisie Amstelveen geeft inzicht in hoe we de komende jaren tot een toekomstbestendig, duurzaam en veilig bereikbaar Amstelveen komen. Met name de transitie van automobiliteit naar fiets en ov staat centraal in deze visie. De gemeente Amstelveen zet in de gebiedsvisie Kronenburg volop in op deze transitie. Kronenburg wordt herontwikkeld tot een woon-werkomgeving, waarbij de beoogde bewonersdoelgroep vrijwel volledig bestaat uit studenten en jonge kenniswerkers. De wijk zal hier ook volledig op ingericht worden. Laag autobezit en –gebruik staan hierin centraal. Dit uit zich in een bijzonder lage parkeernorm, in combinatie met het invoeren van betaald parkeren, hetgeen ook aansluit bij het lage autobezit van de beoogde doelgroep. In deelmobiliteit zoals deelauto's en met name deelfietsen/scooters zal worden voorzien. Een pakkethub reduceert het aantal vervoersbewegingen door bezorgdiensten en de vele voorzieningen binnen het gebied zijn zelfs lopend te bereiken voor de bewoners. In combinatie met de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer (de Amsteltram) en de relatieve nabijheid van belangrijke bestemmingen (VU-campus en Zuidas liggen op 5 minuten fietsen, Amsterdam Centrum op 25 minuten fietsen) is de prognose dat de verkeersgeneratie fors lager zal zijn dan de gebruikelijke verkeersgeneratie per woning en arbeidsplaats. Ook de recente ontwikkelingen op het gebied van thuiswerken zijn nog niet meegenomen in de verkeersprognoses van Goudappel Coffeng en zullen naar verwachting bijdrage aan een reductie van verkeersbewegingen en een gelijkmatigere spreiding over de dag.

Gezien bovenstaande ontwikkelingen verwacht de gemeente Amstelveen dat de door Goudappel Coffeng voorgestelde reductie van 15-20% van de berekende verkeerstoename gerealiseerd kan worden. Zou in de toekomst blijken dat de verkeersgeneratie toch zodanig hoog wordt dat dit leidt tot afwikkelingsproblemen op de rotondes langs de Saskia van Uylenburgweg, dan bestaat de mogelijkheid deze rotondes te voorzien van bijvoorbeeld rotondedosering of te kiezen voor een andere inrichting van de kruisingen. De verwachting is echter dat de rotondes ook in 2030 over voldoende afwikkelcapaciteit beschikken.

4.2 Geluid

Voor het plan is beoordeeld in hoeverre bij de nieuwbouw sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Tevens is beoordeeld in hoeverre als gevolg van het extra verkeer t.o.v. vigerend bestemmingsplan (kantoren) sprake is van relevante toenames van geluid bij bestaande geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen). Tot slot is beoordeeld in hoeverre er sprake is van onacceptabele cumulatieve van weg- en luchtvaartverkeer. De onderstaande beoordeling is gebaseerd op rapport 'Akoestisch onderzoek, RHDHV, 15 oktober 2020, kenmerk: T&PBG5696-R001D01 (bijlage 2). Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de verkeersgegevens uit het verkeersonderzoek (zie bijlage 1).

Woon- en leefklimaat nieuwbouw

Met het plan worden nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt binnen de geluidzone (Wgh) van de Saskia van Uylenburglaan. De grenswaarden van de Wet geluidhinder zijn daarom van toepassing. Ten gevolge van deze weg wordt zonder maatregelen de voorkeurswaarde (48 dB) overschreden, maar wordt wel voldaan aan de ten hoogste toelaatbare waarde (63 dB). De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 51 dB. Maatregelen om wel te voldoen aan de voorkeurswaarde zijn niet doelmatig of wenselijk. Er dienen hogere waarden te worden vastgesteld van ten hoogste 51 dB op de zuid- en westgevel van blok C2.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is voorts de geluidbelasting van de omliggende 30 km/uur wegen beoordeeld. Bij de nieuwbouw is vanwege deze wegen de geluidbelasting ten hoogste 56 dB. Dit

kan als 'in stedelijk gebied toelaatbaar' worden beoordeeld. Er is geen sprake is van strijdigheid met de eisen aan een goed leefklimaat.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is, ondanks dat dit geen geluidgevoelige functie is, de geluidbelasting op de extended stay-voorzieningen beoordeeld. Bij blok E is de hoogste geluidbelasting 48 dB. Bij cluster E is dat 49 dB. Dit kan als 'goed' worden beoordeeld. Er is geen sprake is van strijdigheid met de eisen aan een goed leefklimaat.

Geluidbelasting bestaande geluidbelaste objecten (zoals woningen)

In het akoestisch onderzoek zijn de toenames van de geluidbelasting door het extra verkeer opgenomen ten opzichte van de huidige en de autonome situatie. De toename ten opzichte van de huidige situatie is ten hoogste 4,8 dB op de Laan van Kronenburg. Gezien de grote toenames, zijn maatregelen onderzocht:

- De geluidbelasting op de Saskia van Uylenburgweg kan worden gereduceerd door een geluidreducerend asfalttype toe te passen. Dit geeft een reductie van 3 à 4 dB. Geadviseerd wordt bij het eerstvolgende reguliere onderhoud deze weg te voorzien van een geluidreducerend wegdektype ter hoogte van de bestaande woningen.
- Op de Jeanne d'Arclaan, Uilenstede en Laan van Kronenburg zijn bronmaatregelen niet doeltreffend. De geluidbelasting inclusief de verkeersaantrekkende werking van het plan is niet hoger dan 53 dB. Dit wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening als 'aanvaardbaar' beschouwd.



Toename t.o.v. huidig 2-5 dB, wegvak met klinkers

Toename t.o.v. huidig 2-5 dB, wegvak met dicht asfaltbeton

Toename t.o.v. huidig ≥ 5 dB, wegvak met klinkers

Toename t.o.v. huidig ≥ 5 dB, wegvak met dicht asfaltbeton

Blauw omrande gebouwen = bestaande geluidgevoelige bebouwing

Figuur 4-1 Overzicht bestaande geluidgevoelige bestemmingen, maximale geluidbelastingen en relevante toenames ten opzichte van de huidige situatie.

Cumulatie weg- en luchtvaartverkeer

De nieuwbouw ligt naast wegverkeer ook binnen de LIB4-contouren van Schiphol.⁵ De Wet geluidhinder bepaalt dat indien sprake is van twee of meer geluidsbronnen ook de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld moet worden. In het gemeentelijke geluidbeleid van Amstelveen is vervolgens vastgelegd dat de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 3 dB boven de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (van 68 dB excl. Art. 110g Wgh) mag liggen. De hoogste cumulatieve geluidbelasting van weg- en luchtvaartverkeer is 64 dB. Daarmee wordt aan het Amstelveense beleid ten aanzien van cumulatie voldaan en kan geconcludeerd worden dat er geen relevante cumulatie van geluidbronnen is waarmee rekening gehouden dient te worden.

Beoordeling

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat bij de nieuwbouw sprake is van een goed woon- en leefklimaat, en dat er bij de bestaande geluidgevoelige objecten (woningen) geen sprake is van een verhoging van de geluidbelasting tot een ontoelaatbaar hoog niveau. Ook is geen sprake van relevante cumulatie van geluidbronnen. Er is daarmee geen sprake van belangrijke nadelige gevolgen voor de geluidbelasting.

4.3 Luchtkwaliteit

De gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit moeten worden beoordeeld in het kader van de Wet milieubeheer (Wm). Beoordeeld is of mogelijk sprake is van overschrijdingen van de hierin opgenomen grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂)- en fijnstofconcentraties (PM₁₀) en hoe groot de planbijdragen zijn. Onderstaande is een weerslag van de notitie 'Quicksan luchtkwaliteit ontwikkeling gebied Kronenburg Uilenstede, RHDHV, 15-10-2020, kenmerk: BG5696TPNT1904151002 (bijlage 3). Het luchtkwaliteitsonderzoek is gebaseerd op de verkeersgegevens uit het verkeersonderzoek (zie bijlage 1).

Maximale concentratiewaarden plangebied

De maximale concentraties NO₂ en PM₁₀ zijn bepaald met de NSL-Monitoringstool. De maximale NO₂-concentraties binnen 1 km van het plangebied in het zichtjaar 2018 bedragen 31,6 µg/m³. De maximale PM₁₀ concentraties bedragen 21,8 µg/m³. Deze waarden liggen ruim binnen de grenswaarden van 40 µg/m³ voor beide stoffen.

Planbijdrage

De toename van de jaargemiddelde NO₂- en PM₁₀-concentraties als gevolg van het extra verkeer is bepaald met de, door I&W en InfoMil ontwikkelde, NIBM-rekentool (versie augustus 2020). Hiervoor zijn de verkeersgegevens uit het verkeersonderzoek gebruikt (zie bijlage 1). De maximale bijdrage van de toename van het wegverkeer is 7,3 µg/m³ voor NO₂. Deze bijdrage leidt niet tot het bereiken van de grenswaarde; er is nog een marge over. Voor PM₁₀ is een toename van 1,6 µg/m³ berekend, waarbij er ook een ruime marge is tot de grenswaarde.

Beoordeling

Uit bovenstaande blijkt dat de luchtkwaliteit in het plangebied en daaromheen voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀. De planbijdrage aan de luchtkwaliteit is beperkt, waardoor er als gevolg van het plan geen belangrijke nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit optreden. Ook zijn er in de

⁵ Rond Schiphol is het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol van toepassing. Conform bijlage 3 van dit besluit is het plangebied gelegen in het zogenoemde afwegingsgebied (zone 5) voor geluid en externe veiligheid, en in het beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen (zone 4). In het kader van geluid geldt er een motiveringsplicht (artikel 2.2.1c en 2.2.1d, zie bijlage 3) voor nieuwbouw bij het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning. Onder andere dient het aantal woningen als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden. Deze motivatie is in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

omgeving geen andere ontwikkelingen te verwachten die, al dan niet in cumulatie met het plan, tot een ernstige verslechtering van de luchtkwaliteit leiden.

4.4 Externe veiligheid

Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan en deze m.e.r.-beoordeling is het relevant om de externe veiligheidsrisico's te beschouwen die aan de orde zijn. Op basis van een quickscan externe veiligheid (Onderzoek externe veiligheid Kronenburg-Uilenstede, RHDHV, 8-5-2019, kenmerk: BG5696IBRP1907261326) is van relevante aanwezige risicobronnen bepaald wat de gevolgen van het plan zijn in het kader van externe veiligheid. In bijlage 4 is de quickscan opgenomen.

Aanwezige risicobronnen

Relevante risicobronnen in het plangebied

Het bestemmingsplan Kronenburg-Uilenstede maakt geen nieuwe risicobronnen mogelijk die in het kader van externe veiligheid relevant zijn. Binnen het plangebied zijn wel bestaande risicobronnen gelegen. Op basis van de risicokaart⁶ is geïnventariseerd welke risicobronnen in het plangebied relevant zijn voor de ontwikkelingen in het plangebied.

Binnen het plangebied zijn de onderstaande risicobronnen gelegen:

- 1 LPG-tankstation 'Esso Beneluxbaan';
- 2 Transport van gevaarlijke stoffen over de Beneluxbaan.
- 3 Transport van aardgas per buisleiding W-540-01;

Relevante risicobronnen in de omgeving

Het plangebied maakt (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk; objecten zoals woningen die als kwetsbaar beschouwd worden vanwege de daarin aanwezige mensen. Op basis van de risicokaart is geïnventariseerd welke risicobronnen in de omgeving van het plangebied relevant zijn voor die nieuwe kwetsbare objecten.

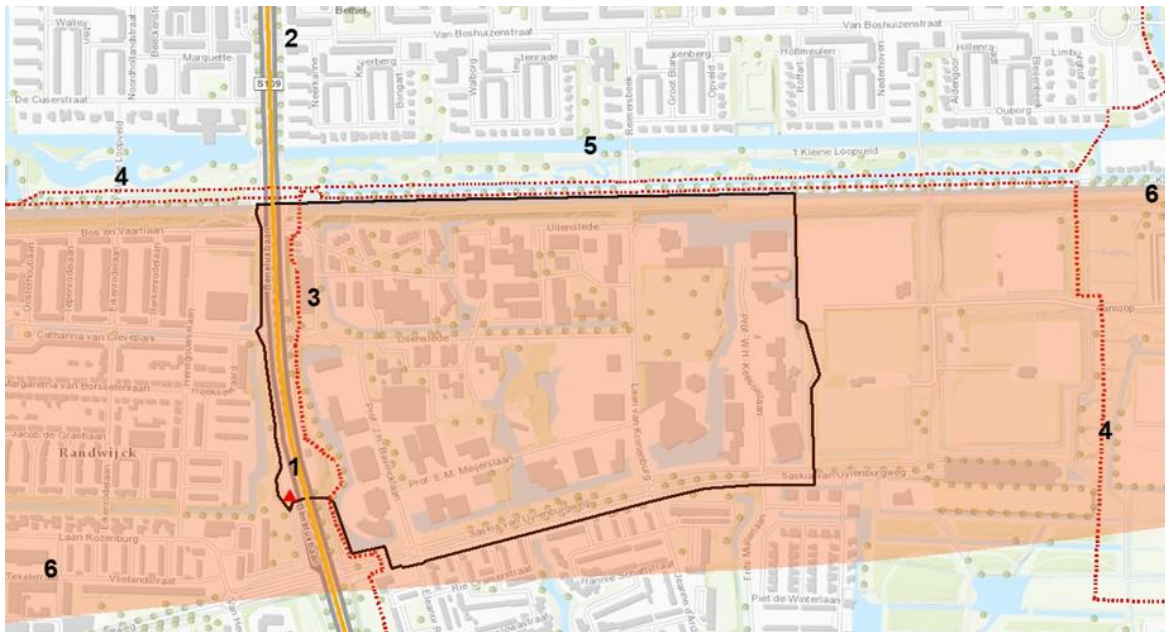
In de omgeving van het plangebied zijn de onderstaande risicobronnen gelegen:

- 4 Transport van aardgas per buisleiding A-807;
- 5 Transport van aardgas per buisleiding W-543-01;
- 6 Schiphol: vliegverkeer over de Buitenveldertbaan;
- 7 Transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Duivendrecht-Amsterdam Muiderpoort.

Ligging risicobronnen

Volgend figuur laat de ligging van de voor externe veiligheid relevante risicobronnen in en rond het plangebied zien. De spoorlijn ligt buiten dit kaartbeeld. Het oranje vlak is het afwegingsgebied externe veiligheid van het Luchthaven indelingsbesluit (LIB) Schiphol.

⁶ Risicokaart, geraadpleegd op 29 april 2019.



Figuur 4-2 ligging risicobronnen t.o.v. globaal plangebied (zwart omlijnd)

Bijdrage risicobronnen aan het plan

De buisleidingen en het LPG tankstation zijn conform wet- en regelgeving kwantitatief getoetst aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De Beneluxbaan en de spoorlijn zijn conform wet- en regelgeving kwalitatief beschouwd. Voor Schiphol is voor externe veiligheid gekeken naar de gevolgen van de ligging onder de aanlegroute.

Plaatsgebonden risico: Voor de risicobronnen is bepaald of het plan (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk maakt binnen de plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6} per jaar) van de risicobronnen; de contour waarbinnen de kans op overlijden van een persoon als gevolg van calamiteit vanwege die risicobron groter is dan eens in een miljoen jaar⁷.

- LPG tankstation 'Esso Beneluxbaan': Het tankstation heeft een PR 10^{-6} contour gelegen over het plangebied. Deze zijn niet gelegen over (beperkt) kwetsbare objecten in de huidige situatie of geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten in de toekomstige situatie.
- Beneluxbaan: De Beneluxbaan heeft geen PR 10^{-6} contour gelegen over het plangebied.
- Buisleidingen: De buisleidingen hebben geen PR 10^{-6} contour gelegen over het plangebied.
- Spoorlijn: De PR 10^{-6} contour van de spoorlijn is niet over het plangebied gelegen.

Groepsrisico: Het plangebied met daarin diverse (beperkt) kwetsbare objecten is gelegen binnen de invloedsgebieden⁸ van de hiervoor genoemde risicobronnen. Daarmee is sprake van een groepsrisico vanwege deze risicobronnen en kwetsbare objecten; dat betreft de kans dat meerdere personen komen te overlijden als gevolg van een calamiteit bij één van die risicobronnen⁹.

⁷ Meer precies: het risico op een plaats nabij een risicobron, uitgedrukt in een waarde voor de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval met die risicobron, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

⁸ Invloedsgebied: Het invloedsgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit gebied wordt bepaald door uitgaande van het grootst mogelijke ongeval te berekenen op welke afstand nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt (zogenoemde 1% letaliteitsgrens).

⁹ Meer precies: de cumulatieve kans per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is.

Voor deze risicobronnen is het groepsrisico bepaald voor de huidige/autonome- en de toekomstige situatie na realisatie van het plan (zie bijlage 5 voor Kwantitatieve Risicoanalyses). De hoogte van het groepsrisico wordt weergegeven als fractie van de oriëntatiewaarde:

- **LPG tankstation 'Esso Beneluxbaan':** In de berekening van het groepsrisico is de mogelijke ontwikkeling van kantoren (aan de Bavincklaan) in de nabijheid van het LPG tankstation meegenomen. Hier kwam een toename van het groepsrisico uit van 3 maal de oriëntatiewaarde in de huidige situatie naar 9 maal de oriëntatiewaarde in de toekomstige situatie. Vanwege deze uitkomsten is besloten de mogelijke ontwikkeling van kantoren op die locatie niet mee te nemen in het bestemmingsplan (blijft een parkeergarage). Daarmee blijft het groepsrisico in de toekomstige situatie gelijk aan de huidige situatie.
- **Beneluxbaan:** het aantal transporten van gevaarlijke stoffen over deze route is dusdanig laag dat de verwachting is dat de Beneluxbaan een laag groepsrisico heeft ruim onder de oriëntatiewaarde. Er hoeft daarom geen groepsrisico berekend te worden.
- **Buisleidingen:** voor de buisleidingen A-807 en W-543-01 is er geen sprake van een toename van het groepsrisico. Het groepsrisico voor buisleiding W-540-01 neemt ook niet toe. In bijlage 5 is berekend dat voor deze buisleiding het groepsrisico toeneemt van 0,141 tot 0,508 maal de oriëntatiewaarde, maar ook hiervoor geldt dat de kantoorontwikkelingen in de nabijheid van deze buisleiding niet zijn meegenomen in het bestemmingsplan.
- **Spoorlijn:** voor de spoorlijn is het groepsrisico niet bepaald omdat conform het Bevt (Besluit externe veiligheid transportroutes) dit enkel noodzakelijk is voor plangebieden binnen 200 meter van een transportroute gevaarlijke stoffen.

Risico's vanwege luchtvaart: Voor Schiphol is het LIB (luchthavenindelingsbesluit Schiphol) van toepassing. Voor het LIB geldt voor externe veiligheid een motiveringsplicht voor het bouwen onder de genoemde aanvliegeroute van Schiphol. Hier heeft de gemeente samen met de veiligheidsregio invulling aan gegeven. Zie hiervoor de bijlage 6 'Vliegverkeer en externe veiligheid' die bij het bestemmingsplan.

Beoordeling

In het kader van externe veiligheid is getoetst aan de criteria plaatsgebonden risico en groepsrisico voor het LPG tankstation en de buisleidingen A-807, W-543-01 en W-540-01. Daarnaast is ten gevolge van Schiphol gekeken naar de aanvliegeroute over het plangebied.

Plaatsgebonden risico: Het plaatsgebonden risico van de relevante risicobronnen vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

Groepsrisico: Het groepsrisico van de buisleidingen, de Beneluxbaan en het LPG-tankstation blijft gelijk. Inzicht dient gegeven te worden in de bestrijdbaarheid van een mogelijk incident, en de zelfredzaamheid van de aanwezige bevolking. Op basis hiervan dient een verantwoording groepsrisico uitgevoerd te worden.

Verantwoording groepsrisico: Er is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld, omdat de oriëntatiewaarde van het LPG-tankstation en de buisleidingen in de autonome situatie wel boven de 0 uitkomt. In de verantwoording van het groepsrisico (zie bijlage 7) is naar de volgende aspecten gekeken: bronmaatregelen, effectmaatregelen, beheersbaarheid en zelfredzaamheid. Ondanks alle voorzorgsmaatregelen is er een kleine kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hiervoor zijn diverse maatregelen beschreven, waarmee de risico's worden beperkt. De gemeente acht daarmee het groepsrisico aanvaardbaar. Het bevoegd gezag (Gemeente Amstelveen) dient advies van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland te vragen.

Externe veiligheid ten gevolge van Schiphol: Voor Schiphol heeft de gemeente in samenwerking met de Veiligheidsregio afgewogen dat het bouwen op deze locatie met betrekking tot externe veiligheid aanvaardbaar is.

4.5 Bodemkwaliteit

Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan en deze m.e.r.-beoordeling is het relevant om de gevolgen van het plan voor de bodemkwaliteit te beschouwen en om te beschouwen of de bodemkwaliteit geschikt is voor het voorgenomen gebruik (o.a. wonen). Daarvoor is een quickscan bodem opgesteld (Notitie Quickscan bodem gebied Kronenburg-Uilenstede te Amstelveen, RHDHV, juli 2019, kenmerk BG5696M001F1.0). In bijlage 8 is deze quickscan opgenomen.

Aanwezige bodemkwaliteit

Voor de quickscan bodem zijn meerdere bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied beschikbare onderzoeken en historische gegevens geraadpleegd. De algemene bodemkwaliteit in het plangebied wordt gekenmerkt door licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie in de grond en/of het grondwater. In de ondergrond komen slibhoudende bodemlagen voor die lokaal sterk verontreinigd kunnen zijn met zware metalen. Voor de gebieden waar sprake is van conservering (geen of beperkt grondverzet in de toplaag) heeft dit geen invloed. In het transformatiegebied waar nieuwbouw wordt gerealiseerd, kunnen mogelijk aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, zijnde (beperkte) sanering. Daarmee wordt verwacht dat de aanwezige bodemkwaliteit over het algemeen geschikt is voor de voorgenomen ontwikkeling van Kronenburg-Uilenstede.

Gevolgen van het plan voor de bodemkwaliteit

Op zichzelf hoeven van de bouw en het gebruik van het plan Kronenburg-Uilenstede geen verontreinigingen naar de bodem verwacht te worden, mits sloop en bouw zorgvuldig worden uitgevoerd. Hoewel uit bovenstaande blijkt dat de algemene bodemkwaliteit geschikt zal zijn voor het voorgenomen gebruik (o.a. wonen), kunnen tijdens de bouw toch sterkere verontreinigingen aanwezig blijken. Deze dienen dan gesaneerd te worden, waarmee de bodemkwaliteit verbetert.

Beoordeling

De aanwezige bodemkwaliteit is over het algemeen geschikt voor de voorgenomen ontwikkeling van Kronenburg-Uilenstede. In principe zijn er geen gevolgen te verwachten van het plan voor de bodemkwaliteit, tenzij blijkt dat er lokaal grond gesaneerd moet worden. In dat geval verbetert de bodemkwaliteit. Er zijn daarmee geen belangrijke nadelige gevolgen voor de bodemkwaliteit te verwachten van het plan.

4.6 Water

Voor het bestemmingsplan Kronenburg-Uilenstede is de Watertoets doorlopen. Daarin is met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) afgestemd aan welke eisen de waterhuishouding en inrichting van het plangebied moet voldoen om negatieve effecten op het aspect 'water' te voorkomen (zie bijlage 9).

Beschrijving huidige waterhuishoudkundige situatie

Middelpolder

De waterdoelstellingen en ruimtelijke opgaven voor het plangebied zijn door AGV vastgelegd in het watergebiedsplan Middelpolder (2008). Kronenburg-Uilenstede maakt onderdeel uit van het stedelijk

gebied van de Middelpolder. Het winterpeil van het plangebied ligt op -5.27 m NAP en het zomerpeil op -5.17 m NAP.

Waterkering

Aan de noordzijde van het plangebied ligt een waterkering (Kalfjeslaan) met daarbij horende (binnen- en buiten) beschermingszones. Het gaat hier een secundaire waterkering. Voor deze waterkering is een dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' opgenomen. Binnen deze zone heeft het waterschap AGV-beperkingen opgelegd. Het te transformeren gebied van Kronenburg-Uilenstede ligt buiten de waterkering en zal hier dus geen invloed op hebben.



Figuur 4-3 Afbeelding waterkering

Waterkwantiteit

Op het plangebied is de Keur van AGV van toepassing. Een van de beleidsregels betreft het aanleggen van verhard oppervlak. In de keur is voor projecten als Kronenburg-Uilenstede bepaald dat bij nieuwe bebouwing en aanleg van extra verharding naast de bestaande wateroppervlakte extra open water zal worden toegevoegd ter grootte van 10% van die verharding. Dat houdt in dat bij iedere nieuwbouwontwikkeling voldoende oppervlaktewater gerealiseerd moet worden.

Verhard oppervlak en watercompensatie

Er is een overzicht gemaakt van de bestaande situatie en de nieuwe situatie waarin de eventueel benodigde watercompensatie is berekend. In de bestaande situatie is er sprake van 82.505 m² aan verharding en 68.420 m² aan onverharde gronden. In de nieuwe situatie zijn de gronden voor 74.963 m² verhard en de onverharde gronden betreft 75.962 m². In de nieuwe situatie is er sprake van een afname van de verharding met 7.542 m². In dit geval is watercompensatie niet noodzakelijk.

Grondwater

In het beleid van AGV is voor Kronenburg-Uilenstede bepaald dat:

- Fundamenten van bebouwing waterdicht moet worden uitgevoerd, zodat grondwaterproblemen in de bebouwing wordt voorkomen;

- Alleen hemelwater in de grond mag infiltreren.

Oppervlaktewater en waterkwaliteit

Met AGV is vastgesteld dat:

- De ontwikkeling Kronenburg-Uilenstede bijdraagt aan de uitbreiding van het openwatersysteem;
- Als gevolg van grondroeringen door nalevering van voedingsstoffen het oppervlaktewater *tijdelijk* kan eutrofiëren.
- Er voldoende stroming moet zijn gewaarborgd in alle open waterlopen.

Klimaatadaptatie

Met AGV is vastgesteld dat klimaatadaptatieve maatregelen in Kronenburg-Uilenstede moeten bijdragen aan de lokale hydrologische optimalisatie van het woon-werkgebied. Ze zijn erop gericht dat:

- Hemelwater zoveel mogelijk infiltreert in de grond, waardoor zowel wateroverlast als droogte worden tegengegaan (maximaal bufferen) en overbelasting van riolering wordt tegengegaan.
- Extra bomen en (gevel)groen bijdragen aan vermindering van toenemende hittestress.
- Het toepassen van een gescheiden rioolsysteem: alle bebouwing levert gescheiden het afvalwater en het hemelwater aan.

Beoordeling

In het plan Kronenburg-Uilenstede zijn in afstemming met AGV passende maatregelen genomen om negatieve effecten op grondwater en oppervlaktewater te voorkomen. Tevens worden passende maatregelen getroffen om wateroverlast te voorkomen. Er treden geen belangrijke nadelige effecten op met betrekking tot het aspect water.

4.7 Natuur

De gemeente Amstelveen heeft een quickscan ecologie laten opstellen om de mogelijke gevolgen van het plan op beschermde natuurgebieden en soorten in beeld te brengen (Quickscan Wet natuurbescherming Gebiedsontwikkeling Kronenburg-Uilenstede, ATKB, maart 2019). Daarnaast is er aanvullend natuuronderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van de kartuizer anjer, kleine marterachtige, rugstreeppadden, en vleermuizen in het plangebied. De quickscan en het aanvullend natuuronderzoek zijn opgenomen in respectievelijk bijlage 10 en 11.

Beschermde gebieden

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied of binnen het NNN (NatuurNetwerk Nederland), waardoor bij voorbaat kan worden uitgesloten dat er sprake is van een direct negatief effect op beschermde natuurgebieden door “vernietiging” of “directe aantasting”.

Door de afstand tot beschermde Natura 2000-gebieden (meer dan 7 kilometer) worden geen belangrijke negatieve effecten als gevolg van externe werking (middels visuele verstoring en verstoring door productie van geluid, trilling en licht) verwacht.

Gezien de omvang van de voorgenomen werkzaamheden, extra verkeer en de verdichting van het gebied, is het echter mogelijk dat de stikstofuitstoot licht toeneemt. Het effect als gevolg van de primaire emissies (m.n. verbrandingsemissies voor verwarming) en verkeersaantrekkende werking van de permanente gebruiksfase en de effecten als gevolg van brandstof aangedreven materieel tijdens de tijdelijke aanlegfase worden berekend met de meest recente versie van AERIUS Calculator in de fase van het definitief bestemmingsplan. Als er, binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden, aanzienlijke bijdragen van de stikstofdepositie als gevolg van het plan worden berekend, dan zal een ecologische beoordeling

worden uitgevoerd en eventuele maatregelen worden genomen, zodat significant negatieve effecten op Natura 2000 worden voorkomen.

Beschermde soorten

In het projectgebied zijn de volgende beschermde soorten aangetroffen.

- *Vleermuizen*: binnen het plangebied zijn vier zomerverblijfplaatsen en één baltsterritorium van de gewone dwergvleermuis aangetroffen. Het aangetroffen baltsterritorium vertegenwoordigt een paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis in de bebouwing in het projectgebied nabij deze locatie. Het projectgebied betreft een foerageergebied van de gewone dwergvleermuis, de dichtheden zijn relatief laag en een groot deel van het foerageergebied blijft in de toekomstige situatie gehandhaafd. De vliegroute van de gewone dwergvleermuis is niet essentieel, omdat het om een beperkt aantal individuen gaat en de watergang en bomenrij langs de weg Uilenstede en enkele andere locaties als alternatieve vliegroutes kunnen worden benut.
- *Bunzing*: de bunzing is waargenomen in het plangebied. Op basis van deze waarneming en de aanwezigheid van geschikte elementen, kunnen verblijfplaatsen van de bunzing niet worden uitgesloten.
- *Buizerd*: in het plangebied is een buizerd-nest aangetroffen in een boom in het plangebied. Het buizerd-nest is in gebruik. Er zijn buizerds aangetroffen.

De kartuizer anjer en de rugstreeppad zijn niet in het projectgebied waargenomen. Voor de aangetroffen algemene en provinciaal vrijgestelde amfibieën en zoogdieren geldt er een algemene zorgplicht en een meldplicht bij de OD NHN voor de start van werkzaamheden.

Maatregelen

Tijdens de geplande herontwikkeling gaan zomerverblijfplaatsen en een paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis en leefgebied van de bunzing verloren. Hiermee worden de verbodsbepalingen van de Wnb overtreden. Omdat de verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis en het leefgebied, inclusief verblijfplaatsen, van de bunzing niet behouden kunnen blijven is het noodzakelijk een ontheffing van de Wet natuurbescherming aan te vragen. Aan een ontheffing kunnen voorwaarden verbonden zijn, zoals het treffen van mitigerende maatregelen. Het buizerd-nest is aanwezig in een boom dicht op de rooilijn. Door het planvoornemen komt de boom zeer dicht op bebouwing te staan waarmee de functionaliteit van het nest verloren gaat. Daarmee is er sprake van een overtreding van de Wnb.

In het projectgebied is foerageergebied en een vliegroute van de gewone dwergvleermuis aanwezig. Met de geplande werkzaamheden blijven de watergangen in het projectgebied intact en er worden twee nieuwe waterpartijen gecreëerd. In het projectgebied worden een groot aantal nieuwe gebouwen gerealiseerd. Om de gebouwen heen blijven groenstructuren aanwezig. Met de werkzaamheden zal het foerageergebied van vleermuizen veranderen, maar de functie van het projectgebied als foerageergebied van vleermuizen zal met de werkzaamheden behouden blijven. In de nieuwe situatie zijn voldoende watergangen en groenstructuren aanwezig om als foerageergebied van vleermuizen te kunnen blijven fungeren. De vliegroute blijft bij de werkzaamheden intact. Het is niet noodzakelijk om een ontheffing te vragen voor het aantasten van foerageergebied en vliegroutes van vleermuizen.

Voor het leefgebied inclusief verblijfplaats(en) van de bunzing, zomerverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis en het buizerd-nest is mitigatie noodzakelijk. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat er andere functies voor andere vleermuissoorten gemitigeerd dienen te worden, wanneer dat uit het lopende onderzoek blijkt. In bijlage 12 wordt inzicht gegeven in de mogelijke te nemen mitigerende maatregelen ten aanzien van de dwergvleermuis en de bunzing. Ter onderbouwing van de ontheffingsaanvraag voor de buizerd is een activiteitenplan (zie bijlage 13) opgesteld. Beschreven is hoe de werkzaamheden worden uitgevoerd, welke mitigerende maatregelen worden genomen, welke compenserende

maatregelen worden genomen dan wel reeds zijn uitgevoerd, welk wettelijk belang van toepassing is en worden alternatieven afgewogen. Bij het bepalen van de mitigerende maatregelen voor de dwergvleermuis, de bunzing en de buizerd is rekening gehouden met een zo groot mogelijk te mitigeren effect (worst case).

Overig

De werkzaamheden kunnen in het actieve seizoen van vleermuizen mogelijk foeragerende individuen van vleermuizen verstoren. Het is daarom aan te bevelen nachtelijke verlichting tot een minimum te beperken, om verstoring van aanwezige individuen van vleermuizen te voorkomen. Het is in het algemeen wenselijk om de werkzaamheden buiten het broedseizoen van vogels uit te voeren (globaal 15 maart – 15 juli), om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen. Deze periode is niet leidend. Indien broedgevallen ten tijde van de werkzaamheden aanwezig zijn mogen deze niet worden verstoord of vernietigd.

Beoordeling

Uit de opgestelde quickscan blijkt dat het plan Kronenburg-Uilenstede geen belangrijke gevolgen heeft voor beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en NNN).

Binnen het plangebied komen wel beschermde soorten voor, waarvoor een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is. Een eventuele ontheffing kan alleen worden verleend indien een gunstige staat van instandhouding van een soort gegarandeerd blijft, al dan niet met behulp van maatregelen. Onder die voorwaarden is aannemelijk dat een belangrijk negatief gevolg van het plan voor de natuur is te voorkomen.

Uit de opgestelde quickscan blijkt dat het plan Kronenburg-Uilenstede geen belangrijke gevolgen heeft voor beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en NNN). Binnen het plangebied komen wel beschermde soorten voor, waarvoor een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is. Een eventuele ontheffing kan alleen worden verleend indien een gunstige staat van instandhouding van een soort gegarandeerd blijft, al dan niet met behulp van maatregelen. Ten aanzien van de ontwikkelingen die in het plangebied zullen plaatsvinden zijn in het onderzoek diverse (mitigerende) maatregelen benoemd die een gunstige staat van instandhouding van de soort kunnen garanderen. Aannemelijk is dat met het toepassen van de voorgestelde (mitigerende) maatregelen een belangrijk negatief gevolg van het plan voor de natuur is te voorkomen.

4.8 Cultuurhistorie en archeologie

Voor deze m.e.r.-beoordeling zijn de mogelijke gevolgen van het plan voor cultuurhistorische elementen in het plangebied en archeologische waarden in beeld gebracht. Voor de inschatting van de mogelijke effecten op cultuurhistorische waarden is gebruik gemaakt van het vigerende bestemmingsplan¹⁰. Voor de inschatting van mogelijke effecten op archeologische waarden is een bureauonderzoek uitgevoerd door RAAP¹¹ (zie bijlage 14).

Cultuurhistorie

De wijk Kronenburg was voordat deze bebouwd werd (vanaf de jaren '60) onderdeel van de Middelpolder. Herkenbare onderdelen van deze polder en droogmakerij zijn ringdijken, ringvaarten en een verkaveling gevormd door afwateringssloten. Er bevinden zich geen beschermde monumenten in het gebied. De voorgenomen bebouwing is niet van invloed op (beschermde) cultuurhistorische waarden.

¹⁰ Bestemmingsplan Amstelveen Noord-Oost, 2013.

¹¹ Plangebied Kronenburg-Uilenstede te Amstelveen; Archeologisch vooronderzoek: een bureauonderzoek (29-3-2019, rapport 3834).

De wijk Kronenburg Uilenstede ligt tegen de gemeentegrens van Amsterdam aan en grenst aan de zuidkant aan de woonwijk Kostverloren. Amstelveen was tot de jaren zestig vooral een woongemeente. Eind jaren vijftig drong het besef door dat er behoefte was aan een evenwichtige verdeling van werkgebieden in de regio. Amstelveen moest in dat kader plaats bieden aan bijzondere voorzieningen, zoals ziekenhuizen, universiteitsgebouwen en grote kantoorgebouwen. Kronenburg werd vanwege de gunstige ligging ten opzichte van de toekomstige Rijksweg A3 aangewezen als ideale locatie. In de jaren zestig gingen de eerste studenten aan de Vrije Universiteit wonen op Uilenstede, een 'campus' met voorzieningen en woningen voor studenten. Het zuiden van Kronenburg groeide in de jaren zestig, zeventig en tachtig uit tot één van de meest prestigieuze werkgebieden in Amstelveen.

Een cultuurhistorisch element ten noorden van het plangebied betreft de Kalfjeslaan uit de late Middeleeuwen. De Kalfjeslaan is een oude zijkade tussen twee voormalige veenontginningen: de Binnendijkse Buitenveldse Polder en de Middelpolder. Door de vervening van deze polders heeft de Kalfjeslaan een functie als ringdijk gekregen. Het transformatiegebied ligt ten zuiden van de Kalfjeslaan. Tussen de Kalfjeslaan en het transformatiegebied zijn reeds gebouwen aanwezig (campus Uilenstede en kantoorgebouwen). De nieuwbouw in het transformatiegebied heeft geen invloed op de cultuurhistorische waarde van de Kalfjeslaan.

Archeologie

De archeologische verwachting voor het plangebied is meerledig. Er geldt een hoge archeologische verwachting voor het pleistoceen dekzand, dat zich vermoedelijk vanaf 6,0 à 7,5 m – mv bevindt. De archeologische verwachting voor de hierop afgezette getijdeafzettingen en het gevormde veen is laag. Hoewel aanzienlijke pakketten veen vanaf de 11^{de}/12^{de} eeuw tot in de 19^{de} eeuw (en mogelijk later) zijn afgegraven, kunnen archeologische resten en vondsten uit oudere perioden (die niet door de afgravingen zijn verstoord) zich echter direct onder het maaiveld bevinden. De bebouwing die sinds de jaren '70 in het gebied is opgetrokken zal tot enige verstoring van de bodem hebben geleid. De exacte mate van verstoring en de mogelijkheid dat archeologisch relevante lagen en vondsten zich in het plangebied bevinden kan op basis van bureauonderzoek niet worden getoetst.

Hoewel de exacte diepte van de voorgenomen bodemingrepen onbekend is, blijkt op basis van de resultaten van het bureauonderzoek dat archeologische resten mogelijk bedreigd worden door de werkzaamheden. Archeologische resten kunnen zich direct onder het maaiveld bevinden en de archeologische verwachting voor het pleistoceen dekzand (dat naar alle waarschijnlijkheid zal worden geraakt met heipalen) is hoog.

Beoordeling

Er hoeven geen nadelige effecten van het plan Kronenburg-Uilenstede te worden verwacht op cultuurhistorische waarden of monumenten.

Wel zijn er effecten te verwachten van het plan op aanwezige archeologische resten in bodem. Daarom wordt aanbevolen een vervolgonderzoek uit te voeren in de vorm van een inventariserend veldonderzoek door middel van een verkennend booronderzoek (IVO-O). Aan de hand daarvan en eventueel verder vervolgonderzoek kan worden bepaald of, en zo ja, welke maatregelen genomen moeten worden om eventuele archeologische resten in de bodem veilig te stellen. Met dit vervolgonderzoek en eventuele maatregelen kan voorkomen worden dat waardevolle archeologische resten verloren gaan.

5 Conclusie

In voorgaande paragrafen zijn mogelijke milieugevolgen beschouwd om te bepalen of als gevolg van het plan Kronenburg-Uilenstede alleen, of in cumulatie met andere ontwikkelingen, belangrijke nadelige milieugevolgen optreden. Deze beschouwing geeft het bevoegde gezag, de gemeente Amstelveen, de nodige informatie waarmee zij een afweging kan maken of zij het opstellen van een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk acht.

In de beoordeling van de milieugevolgen is aangesloten bij bijlage III van de EU-richtlijn 2014/52/EU. In hoofdstuk 2 zijn de kenmerken van het project beschouwd (criterium 1). Daaruit volgt dat er geen sprake is van grote hoeveelheden energie of grondstoffen of productie van afval. Algemeen gesteld biedt een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling kansen om bij te dragen aan de energietransitie en een circulaire economie; er treden geen belangrijke nadelige milieugevolgen op. In hoofdstuk 3 en 4 zijn de locatie/omgeving van het project (criterium 2) en de kenmerken van de potentiële effecten beschreven (criterium 3). Daarvan is aangegeven in hoeverre deze (al dan niet gecumuleerde) effecten nadelig en/of mitigeerbaar zijn en is beoordeeld in hoeverre belangrijke nadelige milieugevolgen uit te sluiten zijn.

Deze concluderende paragraaf benoemd verder alleen nog die effecten waarvan niet evident is dat ze niet als belangrijk milieugevolg moeten worden beschouwd.

De belangrijkste te overwegen effecten:

- **Verkeer** - In het Verkeersonderzoek (bijlage 1) wordt berekend dat twee rotondes aan de Saskia van Uylenburgweg modelmatig in 2030 hun maximale capaciteit bereiken als gevolg van het plan. Om te voorkomen dat er overbelasting op de rotondes bij de Prof. J.H. Bavincklaan en Laan van Kronenburg ontstaat, wordt in het Verkeersonderzoek aangegeven dat de verkeerstoename als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen met 15-20% gereduceerd dient te worden. In de Gebiedsvisie Kronenburg zet de gemeente Amstelveen volop in op de transitie van automobilititeit naar fiets en ov en in combinatie met de beoogde bewonersdoelgroep (studenten en jonge kenniswerkers) en de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer (de Amsteltram) en de relatieve nabijheid van belangrijke bestemmingen is de prognose dat de verkeersgeneratie lager zal zijn dan de gebruikelijke verkeersgeneratie per woning en arbeidsplaats zoals in het verkeersmodel is gebruikt. Daarom verwacht de gemeente Amstelveen dat de reductie van 15-20% van de berekende verkeerstoename gerealiseerd kan worden en de rotondes ook in 2030 over voldoende afwikkelcapaciteit beschikken. Zou in de toekomst blijken dat de verkeersgeneratie toch zodanig hoog wordt dat dit leidt tot afwikkelingsproblemen op de rotondes langs de Saskia van Uylenburgweg, dan bestaat de mogelijkheid deze rotondes te voorzien van bijvoorbeeld rotondedosering of te kiezen voor een andere inrichting van de kruisingen.
- **Geluid** – Uit het Akoestisch onderzoek (bijlage 2) blijkt dat bij de nieuwbouw sprake is van een goed woon- en leefklimaat, en dat er bij de bestaande woningen geen sprake is van een verhoging van de geluidbelasting tot een 'ontoelaatbaar hoog niveau'. Er wordt geadviseerd om de Saskia van Uylenburgweg bij het eerstvolgende reguliere onderhoud te voorzien van een geluid reducerend wegdektype ter hoogte van de bestaande woningen.
- **Externe veiligheid** - Door de aanwezigheid van verschillende risicobronnen in het plangebied en de omgeving en het toevoegen van nieuwe gevoelige bestemmingen (zoals woningen) zijn externe veiligheidsrisico's aan de orde. Ondanks dat het groepsrisico nergens toeneemt, maar de oriëntatiewaarde wel in de autonome situatie boven de 0 uitkomt, is een Verantwoording Groepsrisico (VGR) uitgevoerd. De VGR is, net als de beoordeling van de ernst van effecten in deze m.e.r.-beoordeling, een bestuurlijke afweging waarbij voor het groepsrisico geen wettelijk maximum geldt. In principe kan verantwoord worden dat, zo nodig met diverse maatregelen, een verhoogd groepsrisico aanvaardbaar is en dat belangrijke veiligheidsrisico's zijn voorkomen. Omdat de VGR

een uitgebreidere beoordeling is dan deze m.e.r.-beoordeling, wordt in deze m.e.r.-beoordeling aangenomen dat er geen sprake is van belangrijke externe veiligheidsrisico's, als het groepsrisico in de VGR aanvaardbaar wordt bevonden. In de VGR zijn diverse maatregelen beschreven, waarmee de risico's worden beperkt. De gemeente acht daarmee het groepsrisico aanvaardbaar. Wel dient de gemeente nog het advies van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland te vragen.

- **Natuur** – Binnen het plangebied komen beschermde soorten (buizerd, vleermuizen, bunzing) voor, waarvoor een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is. Een eventuele ontheffing kan alleen worden verleend indien een gunstige staat van instandhouding van een soort gegarandeerd blijft, al dan niet met behulp van maatregelen. Onder die voorwaarden is aannemelijk dat een belangrijk negatief gevolg van het plan voor de natuur is te voorkomen.
- **Stikstofdepositie** – In de fase van het definitief bestemmingsplan zal het effect als gevolg van de permanente gebruiksfase en de tijdelijke aanlegfase worden berekend met de meest recente versie van AERIUS Calculator. Als er, binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden, aanzienlijke bijdragen van de stikstofdepositie als gevolg van het plan worden berekend, dan zal een ecologische beoordeling worden uitgevoerd en eventuele maatregelen worden genomen, zodat significant negatieve effecten op Natura 2000 gebieden worden voorkomen. Onder die voorwaarden is aannemelijk dat een belangrijk negatief gevolg van het plan voor de natuur is te voorkomen.
- **Archeologie** – op basis van de resultaten van het archeologisch bureauonderzoek (bijlage 14) blijkt dat archeologische resten mogelijk bedreigd worden door de werkzaamheden. Daarom wordt aanbevolen een vervolgonderzoek uit te voeren in de vorm van een inventariserend veldonderzoek door middel van een verkennend booronderzoek (IVO-O). Aan de hand daarvan en eventueel verder vervolgonderzoek kan worden bepaald of, en zo ja, welke maatregelen genomen moeten worden om eventuele archeologische resten in de bodem veilig te stellen. Met dit vervolgonderzoek en eventuele maatregelen kan voorkomen worden dat waardevolle archeologische resten verloren gaan.

Onder voorbehoud van bovenstaande punten (positief advies Veiligheidsregio, een reductie van de verkeersgeneratie, geluidreducerend wegdektype op de Saskia van Uylenburgweg bij eerstvolgende reguliere onderhoud, maatregelen beschermde soorten/ontheffing) kan worden vastgesteld dat geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu optreden door het plan Kronenburg-Uilenstede, waardoor geen verdere m.e.r.-procedure doorlopen hoeft te worden en het opstellen van een MER niet nodig is. Als ook het onderzoek naar stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden en het archeologisch vervolgonderzoek zijn uitgevoerd, kan definitief worden bevestigd dat een MER niet nodig is.

Bijlage 1: Verkeersonderzoek

Bijlage 2: Akoestisch onderzoek

Bijlage 3: Quicksan Luchtkwaliteit

Bijlage 4: Quicksan Externe Veiligheid

Bijlage 5: Kwantitatieve risicoanalyse

Bijlage 6: Vliegverkeer en Externe Veiligheid

Bijlage 7: Verantwoording groepsrisico

Bijlage 8: Quicksan bodemkwaliteit

Bijlage 9: Watertoets

Bijlage 10: Quicksan Wet natuurbescherming

Bijlage 11: Natuuronderzoek diverse soortgroepen

Bijlage 12: Mitigerende maatregelen beschermde soorten

Bijlage 13: Activiteitenplan ontheffingsaanvraag

Bijlage 14: Vooronderzoek archeologie