

Delft

De Staal

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

identificatie

projectnummer:

20180049

projectleider:

ir. L.C. Snel

auteur(s):

M. van der Meulen
S.E.H. Lie

planstatus

datum:

26-03-2021

opdrachtgever:

Novaform Vastgoedontwikkelaars B.V.

© RHO ADVISEURS BV

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.



Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	3
1.3. Leeswijzer	4
2. Plaats en omvang van het project	5
2.1. Plaats van het project	5
2.2. Kenmerken van het project	7
3. Kenmerken van de milieueffecten	11
3.1. Bodem en water	11
3.2. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	13
3.3. Natuur	13
3.4. Cultuurhistorie en archeologie	14
3.5. Wegverkeerslawaaï	15
3.6. Luchtkwaliteit	17
3.7. Verkeer en parkeren	19
3.8. Aanlegwerkzaamheden	20
3.9. Mitigerende maatregelen	20
4. Conclusie	23

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De gemeente Delft wil de voormalige gemeente(werf)locatie aan de Staalweg en de omliggende openbare ruimte laten herontwikkelen. Door verschillende partijen is een projectplan opgesteld voor deze herontwikkeling. Na de selectieprocedure is Novaform B.V. uit Eindhoven geselecteerd als uitvoerende partij. 'De Staal' wordt in overeenstemming met de gemeentelijke visie op het gebied (Ambitiedocument Staalweg Delft, 2017) in fasen herontwikkeld naar een gemengd woon-werkgebied. Het plan bestaat uit woningbouw ten westen van een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg in aansluiting op de wijk Vrijenban, kleinschalige kantoor-, werk- en atelierruimten in een landschapsheuvel langs de afrit van de A13 en een markante circa 75 meter hoge (woon)toren op de hoek van de Oostpoortweg en de afrit van de A13. Binnen het plangebied zijn maximaal 346 woningen toegestaan en 6.350 m² aan commerciële voorzieningen.

Om de beoogde herontwikkeling mogelijk te maken wordt een bestemmingsplan voorbereid. Volgens het Besluit milieueffectrapportage is 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject' (categorie D11.2) m.e.r.-beoordelingsplichtig is 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 omvang van het beoogde programma voor De Staal blijft ruimschoots onder deze drempelwaarden. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'.

1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de kenmerken van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Er moet een m.e.r.-beoordelingsbeslissing worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit wordt

in een zo vroeg mogelijk stadium, maar in ieder geval voorafgaand aan het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan, genomen.

1.3. Leeswijzer

Deze (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en kenmerken van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van de informatie uit het ontwerpbestemmingsplan voor De Staal en de onderliggende onderzoeken.

2. Plaats en omvang van het project

2.1. Plaats van het project

Het plangebied ligt ten westen van het centrum van Delft en wordt aan de noordzijde begrensd door de Staalweg en de wijk Vrijenban. Aan de oostzijde vormt de afrit van de A13 de plangrens, aan de zuidzijde de Oostpoortweg en aan de westzijde de bestaande woonbebouwing van de wijk Vrijenban. Het gaat om het (voormalige) terrein van Stadbeheer van de gemeente Delft. Binnen het gebied zijn enkele kantoren, opslagterreinen, loodsen, schuren en andere opstallen aanwezig. Figuur 2.1 laat de begrenzing van het plangebied zien.



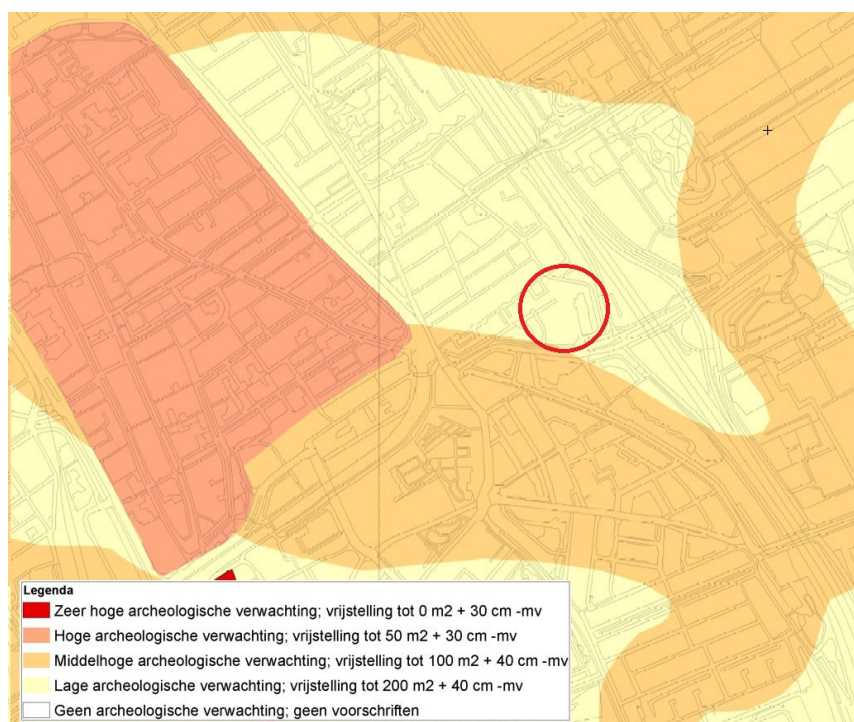
Figuur 2.1 Ligging plangebied rood omlijnd (bron: ArcGis)

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied of Natuurnetwerk Zuid-Holland (NNZH). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Solleveld en Kapittelduinen) is gelegen op circa 11 km afstand. Het dichtstbijzijnde Natuurnetwerk Zuid-Holland gebied ligt op een afstand van circa 1,6 km (figuur 2.2).



Figuur 2.2 Plangebied (rode cirkel) ten opzichte van Natura 2000-gebieden en NNZH (bron: Provincie Zuid-Holland)

Op basis van de archeologische waarden- en beleidskaart kan er geconcludeerd worden dat het gebied een lage archeologische trefkans heeft (figuur 2.3). In het plangebied zijn geen elementen aanwezig die cultuurhistorisch waardevol zijn, zoals beschermde monumenten.



Figuur 2.3 Uitsnede Indicatieve Kaart Archeologische waarden met plangebied rood omcirkeld

Het plangebied en omgeving ligt niet in een gebied waar de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen (EU-normen, bijvoorbeeld met betrekking tot luchtkwaliteit) inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden.

Relatieve rijkdom aan/kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen in het gebied

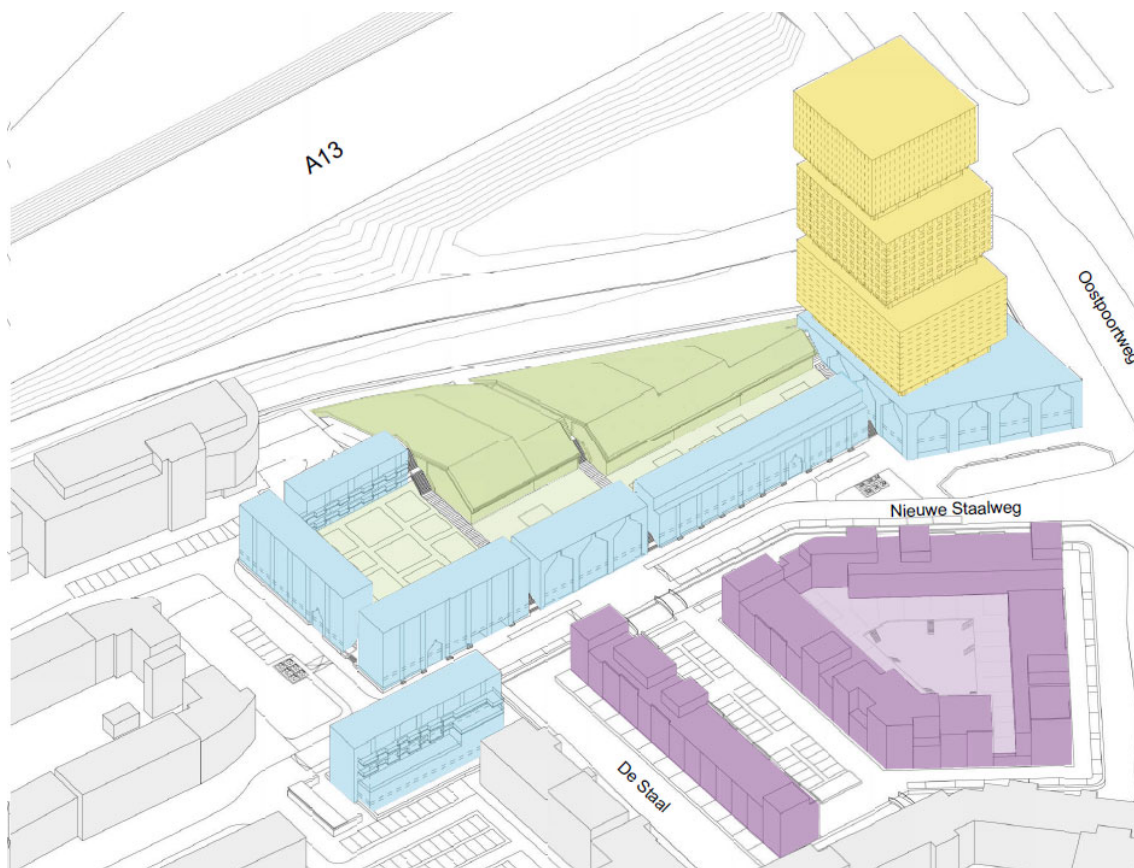
Het plangebied bestaat in de huidige situatie uit het voormalig terrein van Stadsbeheer met schuren, loodsen en andere opstallen die gesloopt zullen worden. Vanuit het oogpunt van ecosysteemdiensten wordt het gebied als volgt gekarakteriseerd:

- Het plangebied is geen verstrekker van een product door ecosystemen: het plangebied is geen producent van vernieuwbare hulpbronnen zoals biomassa (hout) of van milieuvorraden (zoals drinkwater);
- Het plangebied heeft in het huidige gebruik geen functie voor regulerende diensten (zoals bestuiving van gewassen);
- Het plangebied heeft geen functie voor diensten die de voorgaande diensten ondersteunen (zoals biodiversiteit).

Al met al heeft de locatie geen bijzondere rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen.

2.2. Kenmerken van het project

De totale omvang van het project bestaat uit maximaal 346 woningen en maximaal 6.350 m² aan commerciële voorzieningen. Het schetsontwerp zoals weergegeven op figuur 2.4 geeft een beeld van de beoogde inrichting van de locatie. Figuur 2.5 laat de nummering van de verschillende bouwblokken zien.



Figuur 2.4 Schetsontwerp De Staal (aanzicht vanaf Oostpoortweg)

Aan de zijde van de A13 wordt aan de Oostpoortweg een woontoren gerealiseerd met een iconisch ontwerp en een hoogte van circa 75 meter. In de plint van de toren wordt ruimte geboden aan kantoren en commerciële functies (blok 8a) met daarboven appartementen (blok 8b). De toren markeert de entree van Delft aan de snelweg. Het wonen in de toren heeft bijzondere kwaliteiten. Met name het panoramisch uitzicht vanuit de appartementen over de stad en het landschap zal een geweldige ervaring gaan worden voor de bewoners. De toren wordt alzijdig vormgegeven, waardoor deze vanuit verschillende richtingen een iconisch beeld geeft.

De toren wordt ingepast in het oplopende landschap van de 'stadstuinen' dat een natuurlijke en beschermende buffer vormt tussen de snelweg en de beoogde functies. Aan de westzijde van de wal ligt een parkeergarage op maaiveldniveau (blok 7) waartegen woningen en appartementen gebouwd worden (blok 4 en 5). Op de parkeergarage komen bedrijfsruimten gelegen aan een grote patio (blok 6). De maximale bouwhoogte bedraagt 22 meter. Voor de woningen en appartementen geldt een maximale bouwhoogte van 19 meter.



Figuur 2.5 Overzicht bouwblokken

In het naastgelegen gebied worden verschillende woningtypes gerealiseerd. Het betreft woningen in een carré (grachtenwoningen, blok 1) en een rij woningen (herenhuizen, blok 2) die zijn gelegen aan nieuw te maken grachten. De maximale bouwhoogte van de grachtenwoningen en herenhuizen bedraagt 13 meter. Ook wordt er nog een vrijstaand appartementencomplex gerealiseerd (blok 3). De maximale bouwhoogte van dit blok bedraagt 16 meter. De grachten staan in verbinding met de Delftse Schie en de grachten van

de historische binnenstad, waardoor er (recreatief) transport via het water mogelijk wordt gemaakt. Het wordt een echte 'Delftse woonbuurt' in de schaal en opbouw van de architectuur en de openbare ruimte. Bomen en groene taluds zijn geïntroduceerd om rustige (groene) plekken in de openbare ruimte te creëren.

Het plan wordt groen en waterrijk ingericht, wat de kwaliteit van leven in de wijk ten goede komt. De sociale duurzaamheid wordt bevorderd door het maken van openbare verblijfsplekken, zoals de aanlegsteiger langs het water en een speelveld tussen de Hendrik de Keyserweg en de verlengde Van Lodensteynstraat. Ook worden collectieve (private) plekken gemaakt zoals de binnentuin van de grachtenwoningen en de stadstuinen, die gebruikt kunnen worden door de inwoners van De Staal. Het plan omvat een grote variatie aan woningtypologieën waardoor de sociale duurzaamheid wordt bevorderd. Dit moet een inclusieve buurt worden met een grote programmix.

Het plan maakt het bestaande stedelijk weefsel sterker door ruimtelijke structuren, zoals water, wegen, fiets- en wandelpaden, via de locatie te verknopen met de omgeving. Een bijzonder belangrijke ingreep hierin is de verlenging van de Van Lodensteynstraat met de nieuwe Staalweg. Hiermee krijgt de wijk een heldere en veilige wijkontsluiting.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Afvalstoffen zullen ontstaan tijdens de aanleg- en gebruiksfase. Afvalstromen zullen zoveel mogelijk worden gescheiden ten behoeve van hergebruik.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie van projecten

In de omgeving van de Staal vindt herstructurering plaats binnen de aangrenzende woonbuurt Heilige Land. Deze herstructurering bestaat voornamelijk uit het slopen van bestaande bebouwing en het realiseren van nieuwe woningen. Relevante cumulatie van milieugevolgen kan worden uitgesloten.

3. Kenmerken van de milieueffecten

In dit hoofdstuk worden de milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie, feitelijke (legale) situatie binnen het plangebied. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit de verschillende onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het ontwerpbestemmingsplan voor De Staal.

3.1. Bodem en water

Bodem

Binnen het plangebied zijn in het verleden verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd. Omdat deze onderzoeken op onderdelen verouderd zijn en daarnaast delen van het plangebied niet of onvoldoende zijn onderzocht, is in het kader van het bestemmingsplan in 2020 een nieuw gebiedsdekkend bodemonderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksgebied is groter dan het bestemmingsplangebied. Het betreft een verkennend en nader bodemonderzoek, inclusief verkennend onderzoek naar asbest en PFAS in de grond. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 7 van de bestemmingsplantoelichting. Uit de resultaten van het bodemonderzoek blijkt dat de bodemkwaliteit binnen grote delen van het plangebied voldoende is voor de beoogde bestemmingen. Op een aantal locatie is nader bodemonderzoek noodzakelijk. Het betreft:

- nader bodemonderzoek uit te voeren naar de matige tot sterke verontreinigingen met zware metalen (koper, lood en zink) in de lokaal aanwezige kleiige ondergrond met brokken puin (boringen 51 en B3) om de ernst en omvang van deze verontreinigingen vast te stellen;
- aanvullend nader onderzoek ter plaatse van spot 3 (zware metalen) naar de horizontale en verticale omvang van deze verontreiniging;
- Indien ter plaatse van het noordoostelijke terreindeel of de bermen aan de buitenrand van het terrein afvoer van grond gaat plaatsvinden moet er rekening mee worden gehouden dat deze grond niet elders hergebruikt kan worden en dus moet worden afgevoerd naar een erkend verwerker. Afhankelijk van de hoeveelheid grondverzet is mogelijk aanvullend onderzoek nodig om te bepalen hoeveel grond in potentie niet herbruikbaar is.

Op basis van de resultaten van het aanvullend onderzoek zullen de vervolgstappen worden bepaald. Zo nodig zullen saneringsmaatregelen worden getroffen zodat de bodem geschikt is voor de beoogde functies en geen sprake zal zijn van nadelige gezondheidseffecten.

Water

Het onderhavige plangebied ligt in het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Delfland. Voor de ontwikkeling is een watertoets en rioleringsplan opgesteld (bijlage 18 bij de bestemmingsplantoelichting).

Waterkwantiteit

Gezien het feit dat het plangebied in de huidige situatie geheel verhard is, leidt de beoogde ontwikkeling niet tot een toename van het verhard oppervlak. Met het oog op de waterhuishouding is deze afname

aan verhard oppervlak een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie (binnen de Noordpolder). Daarbij is echter wel van belang dat het plangebied in de huidige situatie deel uit maakt van het poldersysteem van de Noordpolder van Delfgauw. Met de verlegging van de regionale waterkering wordt een gedeelte van het plangebied onderdeel van het boezemgebied en daarmee van het boezemsysteem waartoe ook de binnenstad van Delft behoort. Dit maakt dat nieuw land wordt toegevoegd aan de boezem, waardoor compenserende maatregelen noodzakelijk zijn. In het rapport is ingegaan op de gevolgen van de beoogde ingrepen voor het verhard oppervlak. Op boezemniveau is sprake van een toename aan verhard oppervlak. Binnen het plan wordt voldoende water gerealiseerd om deze toename te compenseren. De precieze invulling van de compensatie wordt bepaald in overleg met Hoogheemraadschap van Delfland.

Waterkwaliteit

De Staalhaven ten noordwesten van het plangebied is aangewezen als KRW-lichaam (Kaderrichtlijn Water). Zowel bij de inrichting van het gebied en de bebouwing als bij de inrichting van het watersysteem wordt rekening gehouden met het aspect waterkwaliteit.

Waterveiligheid

De beoogde ontwikkeling voorziet in de verlegging van de regionale waterkering. Ten behoeve van de verlegging dient een watervergunning te worden aangevraagd. De oude waterkering wordt verlegd in overeenstemming met de gesprekken die gevoerd zijn met het Hoogheemraadschap. De nieuwe waterkering is vastgelegd op de verbeelding van het bestemmingsplan. In de planregels is een voorwaardelijke bepaling opgenomen waarmee is geborgd dat de bouwwerkzaamheden pas van start mogen nadat de waterkering is verlegd.

Het vloerpeil van de woningen in het deel boezemland van het projectgebied ligt circa 1,1 meter boven boezempeil. Het maaiveld komt gemiddeld 0,9 meter boven boezempeil te liggen. Op gebied van waterveiligheid is de inrichting met deze hoogtes dusdanig dat geen overlast op kan treden. In omliggend gebied zijn de maaivelpeilen en vloerpeilen lager dan in het plangebied.

Afvalwaterketen en riolering

Conform de Leidraad Riolering en vigerend waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw noodzakelijk een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Hemelwater wordt vertraagd afgevoerd naar het oppervlakte water overeenkomstig de volgende voorkeursvolgorde:

- hemelwater vasthouden voor benutting,
- (in-) filtratie van afstromend hemelwater,
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater,
- afstromend hemelwater afvoeren naar RWZI.

Voor de verwerking van hemelwater wordt in het gehele plan de voorkeursvolgorde aangehouden. Dit is uitgewerkt in het rapport in bijlage 18 bij het bestemmingsplan, waarbij is aangetoond op welke wijze wordt voldaan aan de geldende normen en randvoorwaarden.

Klimaatadaptatie

Vergroening van de leefomgeving is één van de belangrijkste oplossingen voor het tegengaan van de opwarming van de stad. In het plangebied, aan de zijde van de rijksweg A13, wordt een brede groenstrook/talud voorzien welke wordt ingericht met een diversiteit aan grassen en beplanting. Naast het positieve effect tegen het opwarmen van de stad houdt de groenstrook ook hemelwater vast.

Daarvoor zullen ook specifieke voorzieningen worden gerealiseerd onder het talud. Met vasthoudmaatregelen wordt invulling gegeven aan klimaatadaptief bouwen.

3.2. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

Overeenkomstig de professionele risicokaart waarin relevante risicobronnen getoond worden, blijkt dat er geen risicovolle inrichtingen zijn met een externe werking op het plangebied en dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt via het spoor, het water of door buisleidingen.

Op circa 70 meter van het plangebied loopt de A13. Het invloedsgebied van de A13 reikt tot over het plangebied. Omdat het plangebied op minder dan 200 meter afstand ligt van de weg, moet er inzicht worden gegeven in de gevolgen voor het groepsrisico. Hiervoor is er een QRA uitgevoerd, zie bijlage 12 bij de bestemmingsplantoelichting. Uit de berekeningen blijkt dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden en de hoogte van het groepsrisico door de herontwikkeling met minder dan 10% toeneemt. In het bestemmingsplan is een verantwoording van het groepsrisico opgenomen. In het kader van het wettelijk vooroverleg is het bestemmingsplan voor advies worden voorgelegd aan de Veiligheidsregio Haaglanden. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal rekening worden gehouden met de maatregelen uit het advies van de Veiligheidsregio.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Doordat het plangebied momenteel al geheel verhard is, is er geen sprake van een toename in verharding. Op boezemniveau is er echter wel sprake van een toename aan verhard oppervlak. Binnen het plan wordt voldoende water gerealiseerd om deze toename te compenseren. Tevens wordt met vasthoudmaatregelen invulling gegeven aan klimaatadaptief bouwen. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatverandering niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Ook blijkt uit de zonnestudie (bijlage 6 bij de bestemmingsplantoelichting) en het windhinderonderzoek (bijlage 9 bij de bestemmingsplantoelichting) dat er geen onaanvaardbare situaties optreden. Ter verbetering van het windklimaat rond de toren zijn wel optimalisaties mogelijk. In de planregels is een bepaling opgenomen waarmee de mogelijkheid wordt geboden om eventueel nadere eisen te stellen om de kans op windhinder zo beperkt mogelijk te houden.

3.3. Natuur

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet in of in nabijheid van Natura 2000-gebied en Natuurnetwerk Zuid-Holland (NNZH). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Solleveld en Kapittelduinen' ligt op circa 11 kilometer afstand. De dichtstbijzijnde Natuurnetwerk Zuid-Holland ligt op een afstand van circa 1,6 kilometer. Gezien de beperkte aard van de ontwikkeling en afstand tot natuurgebieden zal er geen sprake zijn van negatieve effecten.

De realisatie van het project en de toename van verkeer in de toekomstige situatie zou kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de omgeving. Om deze reden is een onderzoek stikstofdepositie uitgevoerd. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 17 bij de bestemmingsplantoelichting. Uit de resultaten blijkt dat de ontwikkeling van De Staal in de gebruiksfase niet leidt tot een depositietoename op verzuringsgevoelige habitats binnen Natura 2000. Zeker als bij de realisatie wordt gekozen voor de inzet van recent (schoon) materieel, kan ook in de realisatiefase een depositiebijdrage worden uitgesloten.

Soortenbescherming

Binnen het gebied is een quickscan planten- en diersoorten uitgevoerd (bijlage 13 bij de bestemmingsplantoelichting). Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat in verband met de aanwezigheid van algemene broedvogels het noodzakelijk is om groen te rooien en het omvormen van de opstallen buiten het broedseizoen uit te voeren en/of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen, door bijvoorbeeld vogelverschrikkers te gebruiken. Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden. Mogelijk foerageren er vleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven vliegen en foerageren. De aanwezigheid van vleermuizen (verblijfplaatsen, vliegroutes) kan niet worden uitgesloten, effecten op deze soortgroepen kunnen dan ook niet worden uitgesloten. Op grond hiervan is een gerichte veldinventarisatie van belang om eventuele effecten en maatregelen op een adequate manier in te kunnen schatten. Deze gerichte veldinventarisatie is uitgevoerd in de periode mei 2019 tot en met augustus 2019. Uit de resultaten van het onderzoek (zie bijlage 14 bij de bestemmingsplantoelichting) komt naar voren dat in en direct rond het gebied gewone dwergvleermuizen foerageren. Er zijn geen verblijfplaatsen vastgesteld. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze vleermuissoorten er blijven foerageren. In de omgeving zijn ook voldoende alternatieve foerageergebieden aanwezig. Negatieve effecten op de vleermuizen worden derhalve uitgesloten. Afhankelijk van het moment dat omgevingsvergunningen voor bouwen worden aangevraagd zal mogelijk nog aanvullend onderzoek nodig zijn om (wederom) aan te tonen dat ook dan geen negatieve effecten aan de orde zijn.

De beoogde ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op beschermde natuurgebieden en effecten op beschermde planten- en diersoorten worden uitgesloten.

3.4. Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Binnen het plangebied zijn geen Rijks- en gemeentelijke monumenten of cultuurhistorisch waardevolle panden aanwezig. Wel ligt het plangebied in de relatieve nabijheid van de historische binnenstad van Delft. De historische binnenstad is op 11 september 1978 door het Rijk definitief aangewezen als beschermd stadsgezicht. De contour van het beschermde gebied is door het Rijk vastgesteld en viel in principe samen met de ligging van de middeleeuwse omwalling. Het van rijkswege beschermde gebied is in 2011 uitgebreid.

De aanwijzing als beschermd stadsgezicht heeft voornamelijk consequenties voor nieuwe ontwikkelingen in het gebied zelf. Dit is in de betreffende bestemmingsplannen geregeld. De gezichtsbescherming richt zich op de stedenbouwkundige en cultuurhistorische waardering van het gebied en wil het toekomstig functioneren daarvan veiligstellen. Omdat het plangebied om relatief korte afstand is gelegen, kan een 70 m hoge woontoren worden gezien als een mogelijke verstoring van de cultuurhistorische kwaliteiten. De mogelijkheden voor hoogbouw in de verschillende gebieden rond de historische binnenstad van Delft zijn onderzocht in de Beleidsnota bouwhoogten Delft. Hierin wordt geconcludeerd dat hoogbouw tot 75 meter tot de mogelijkheden behoort onder voorbehoud van het opstellen van een Hoogbouw Effectrapportage. Hieraan is invulling gegeven met de notities in bijlage 1 en 2 van de bestemmingsplantoelichting. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect cultuurhistorie worden uitgesloten.

Archeologie

In opdracht van de gemeente Delft is voor het plangebied archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (bijlage 15 bij de bestemmingsplantoelichting). Op basis van dit onderzoek wordt geadviseerd om voor de zone waarin vanaf 1550 het gemeentelijke recycle depot heeft gelegen een booronderzoek uit te laten voeren. Voor de rest van het terrein wordt geen vervolgonderzoek geadviseerd. Het verkennend booronderzoek is opgenomen in bijlage 16 bij de bestemmingsplantoelichting. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek wordt geadviseerd bij bodemingrepen dieper dan 1,10 m –NAP het plan opnieuw voor te leggen aan het bevoegd gezag. Indien vervolgonderzoek wordt vereist, zal dat in eerste instantie plaatsvinden in de vorm van inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven. Ook bij de aanleg van water en het plaatsen van ondergrondse vuilcontainers dient rekening te worden gehouden met eventuele archeologische waarden.

Ter bescherming van eventueel aanwezige archeologische waarden is in het bestemmingsplan de archeologische dubbelbestemming "Waarde - Archeologie" opgenomen. Op basis van het uitgevoerde veldonderzoek, geldt voor deze gronden een vrijstelling van archeologisch onderzoek voor bodemingrepen die zich beperken tot -1,10 m -NAP (circa 1,60 m -maaiveld ten tijde van het uitgevoerde onderzoek). Aanvullend onderzoek zal worden uitgevoerd bij aanvraag omgevingsvergunning. Gezien de beschermende regeling in het bestemmingsplan kunnen belangrijke nadelige gevolgen worden uitgesloten.

3.5. Wegverkeerslawai

Het plan is gelegen binnen de geluidzones van de A13 en de Oostpoortweg. De nieuwe Staalweg wordt met de ontwikkeling van De Staal ingericht als 30 km/uur-zone en is daarmee niet wettelijk gezoneerd. Om de geluidbelasting ter plaatse van de beoogde woningen in beeld te brengen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 10 bij de bestemmingsplantoelichting). In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn ook de wegen met een 30 km/uur-regime in het akoestisch onderzoek betrokken. In het akoestisch onderzoek zijn de geluidbelastingen op de bouwgrenzen uit het bestemmingsplan berekend. Daarnaast is een voorbeeldverkaveling/bouwplan doorgerekend om de haalbaarheid van het plan te beoordelen. Hieronder volgt een samenvattend overzicht van de berekeningsresultaten.

Maximale bouwgrenzen

De maximale geluidbelasting door het verkeer op de A13 bedraagt 72 dB. Daarmee ligt de geluidbelasting op de meest belaste bouwgrenzen ruim boven de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder (53 dB). De maximale geluidbelasting door het verkeer op de Oostpoortweg bedraagt 62 dB. Daarmee wordt de voorkeursgrenswaarde (48 dB) overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde (63 dB)

niet. De maximale geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Staalweg bedraagt 63 dB. Omdat de Staalweg wordt ingericht als 30 km/uur-zone is deze weg niet wettelijke gezoneerd. Dat geldt ook voor de 30 km/h-wegen het Plantsoen (maximaal 50 dB) en Oostblok (maximaal 51 dB). Wel dient ook de geluidbelasting door deze niet wettelijke gezoneerde wegen te worden betrokken bij de afwegingen ten aanzien van de akoestische situatie ter plaatse van de toekomstige woningen. Mede vanwege de geluidbelasting door het verkeer op de Staalweg beschikt een deel van de toekomstige woningen niet over een geluidsluwe zijde. De maximale gecumuleerde geluidbelasting van alle onderzochte wegen samen (zonder aftrek conform art. 110g Wgh) bedraagt 74 dB.

Voorbeeldverkaveling

Hoewel het bestemmingsplan enige mate van flexibiliteit kent, staan de stedenbouwkundige opzet en het programma op hoofdlijnen vast. Naast de maximale bouwgrenzen en bouwhoogtes worden in het bestemmingsplan ook het maximale aantal woningen per deelgebied vastgelegd. Om een beeld te krijgen van de haalbaarheid van het plan is een voorbeeldverkaveling/bouwplan doorgerekend passend binnen de uitgangspunten zoals vastgelegd in het bestemmingsplan. Tabel 3.1 geeft een overzicht van de maximaal optredende geluidbelastingen per bouwblok. Voor de situering van de bouwblokken wordt verwezen naar figuur 2.5.

Tabel 3.1 Maximale geluidbelasting per blok met geluidgevoelige bestemmingen, waarde na aftrek

Bron	Blok 8 toren	Blok 1	Blok 2	Blok 3	Blok 4a	Blok 4b	Blok 5a	Blok 5c
A13	71	59	53	59	66	71	60	61
Oostpoortweg	62	59	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48	51
Nieuwe Staalweg 30 km/uur	62	57	59	62	51	≤48	62	62
Plantsoen 30 km/uur	≤48	≤48	≤48	≤48	51	≤48	51	≤48
Oostblok 30 km/uur	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48
Gecumuleerd zonder aftrek	74	66	65	67	68	73	65	66

De resultaten in tabel 3.1 bevestigen (zoals ook blijkt uit de resultaten van de berekeningen op de bouwgrenzen) dat de maximale geluidbelastingen ten gevolge van het verkeer op de Oostpoortweg boven de voorkeursgrenswaarde (48 dB) liggen, maar dat de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder (63 dB) niet wordt overschreden. De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de A13 ligt op vrijwel alle bouwblokken boven de maximale ontheffingswaarde van 53 dB.

Ter plaatse van de woontoren is de geluidbelasting aan drie van de vier zijden hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Ook ter plaatse van de andere woningen aan de zijde van de A13 (bouwblokken 4 en 5) ligt de geluidbelasting op de meest belaste gevels boven de maximale ontheffingswaarde. Dat geldt ook voor de zuidzijde van blok 1 (grachtenwoningen). In het achterliggende gebied wordt door de afschermende bebouwing en de wal op de onderste bouwlagen de maximale ontheffingswaarde niet overschreden. Op de hoger gelegen bouwlagen is de geluidbelasting door het verkeer op de A13 op de meest belaste gevels wel hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Een aanzienlijk deel van de woningen beschikt niet over een geluidsluwe zijde.

Bron- en overdrachtsmaatregelen

In het akoestisch onderzoek is een analyse opgenomen van de mogelijke bron- en overdrachtmaatregelen (geluidreducerend asfalt, schermen en gebouwgebonden maatregelen). Geconcludeerd wordt dat geluidsreducerende maatregelen aan de bron of in de overdracht niet voldoende effect sorteren, het

geluid niet terug brengen tot de voorkeursgrenswaarden, dan wel bezwaren ontmoeten van civieltechnische, verkeerskundige en stedenbouwkundige aard. Daarnaast ontmoeten gebouwgebonden afschermende maatregelen bezwaren van architectuur en beeldkwaliteit, bouwkosten, bruikbaarheid, (spui)ventilatie, daglichttoetreding, bewassing en warmteaccumulatie.

Interim Stad- en Milieubenadering

Het plan leent zich gezien de locatie, de optredende belastingen en de beperkte mogelijkheden voor bron- en overdrachtsmaatregelen, als ook vanwege de beperkingen aan gebouwgebonden geluidafschermende maatregelen voor een Stad en Milieubenadering, waarbij voor een deel van de woningen hogere waarden worden vastgesteld middels een Stap 3-besluit. In de onderbouwing bij het Stap 3-besluit is gemotiveerd op welke wijze de verschillende stappen zorgvuldig zijn doorlopen. Onderdeel daarvan is een toolbox waarin per akoestische woningcategorie de prestatie eisen zijn vastgelegd. Afhankelijk van de hoogte van de geluidbelasting in relatie tot de maximale grenswaarde en de aanwezigheid van een geluidluwe zijde, valt iedere woningen binnen het plan binnen 1 van de beschreven categorieën. Per woningcategorie is vastgelegd welke prestatie-eisen gelden. Van deze eisen is aangegeven in welk kader ze worden getroffen. Hetzij in het kader van stap 2 (maatregelen om te voldoen aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijk beleid), dan wel in het kader van stap 3 (compenserende maatregelen gekoppeld aan het Stap 3-besluit op grond van de Interimwet Stad & Milieubenadering). Door toepassing van de stad-en-milieubenadering blijft het aantal woningen waarvoor met een Stap 3-besluit wordt afgeweken van de maximale ontheffingswaarde zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder zo beperkt mogelijk. Voor de woontoren is de keuze gemaakt om de gevels waar de geluidbelasting hoger is dan de maximale ontheffingswaarde 'doof' uit te voeren. Afwijking van de wettelijke grenswaarden is wel aan de orde voor de bouwblokken 1, 3, 4a, 4b en 5. In het Stap 3-besluit wordt uitgegaan van een reëel maximum voor het aantal woningen met een geluidbelasting (A13) hoger dan 53 dB. Compenserende maatregelen zijn hogere eisen (ten opzichte van Bouwbesluit 2012) ten aanzien van het binnenniveau, luchtgeluidisolatie en contactgeluidisolatie.

Aan de hand van het voorlopig ontwerp is voor representatieve woningen een voorbeeld uitwerking opgenomen om aan te tonen op welke wijze aan de prestatie-eisen kan worden voldaan. Andere uitwerkingen zijn toegestaan mits het resultaat gelijkwaardig is aan de beschreven prestatie-eis. De toolbox is onderdeel van het hogere waardenbesluit en Stap 3-besluit. In de planregels is geborgd dat wordt voldaan aan de prestatie eisen zoals vastgelegd in de toolbox. Met de te treffen maatregelen is voor alle woningcategorieën sprake van een aanvaardbare akoestisch situatie. Belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

Verder is van belang dat gezien de ontsluiting van het gebied, de te verwachten verkeersstromen en de situering van de bestaande woningen, het extra verkeer geen relevante gevolgen zal hebben voor de geluidbelasting ter plaatse van bestaande woningen.

3.6. Luchtkwaliteit

De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op de realisatie van maximaal 346 woningen en maximaal 6.350 m² aan werk gerelateerde functies. In de verkeersstudie is de verkeersgeneratie van het beoogde programma bepaald. Deze bedraagt 1.878 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. Bij het bepalen van de verkeersgeneratie is geen rekening gehouden met de verkeersgeneratie door de voormalige activiteiten binnen het plangebied. Op basis van de NIBM-tool (versie 2020) is bepaald wat de maximale bijdrage van deze verkeersgeneratie is aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Er is rekening gehouden met een klein aandeel vrachtverkeer, bijvoorbeeld ter bevoorrading van de horecagelegenheid die het plan mogelijk maakt. Bij het toepassen van de NIBM-tool is uitgegaan van 2023 als maatgevend jaar. In de verdere toekomst zal de planbijdrage lager zijn omdat de NIBM-tool uitgaat van het schoner worden van het autoverkeer waardoor de emissie per auto lager is.

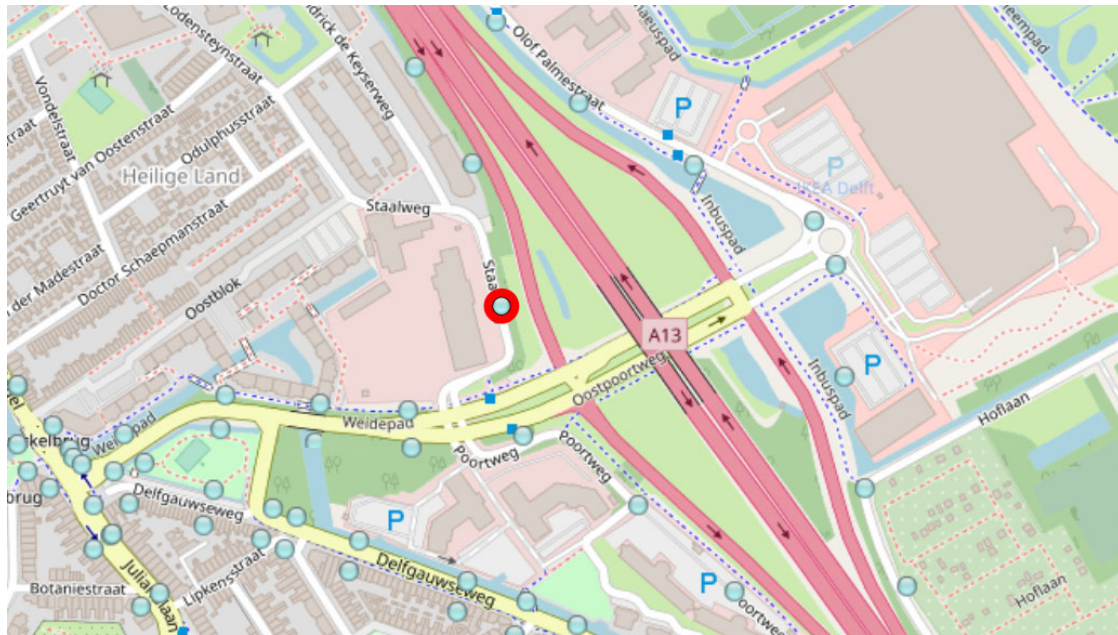
Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1878
Aandeel vrachtverkeer	0,5%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,20
PM ₁₀ in µg/m ³	0,29
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 3.3 NIBM-tool

Uit de resultaten blijkt dat de maximale bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide 1,20 µg/m³ bedraagt en de maximale bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie fijn stof 0,29 µg/m³. Daarbij draagt het plan 'niet in betekende mate' bij aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen.

Verder blijkt uit de gegevens die beschikbaar zijn via de NSL-monitoringstool (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort, dat de concentraties langs de ontsluitende Oostpoortweg en de A13 in 2020 ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden zijn gelegen. ter plaatse van het toetspunt ter hoogte van het plangebied (zie figuur 3.4) bedraagt de concentratie NO₂ 24 µg/m³ (grenswaarde 40 µg/m³). De concentratie PM₁₀ 19 µg/m³ (grenswaarde 40 µg/m³) en de concentratie PM_{2,5} 11 µg/m³ (grenswaarde 25 µg/m³). Ook het aantal dagen per jaar dat de concentratie PM₁₀ boven de 50 µg / m³ ligt, is met 7 dagen ruimschoots lager dan de wettelijk toegestane 35 dagen. Met name de concentraties fijn stof zijn van belang met het oog op de mogelijke gezondheidseffecten. De advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie ligt voor PM₁₀ op 20 µg/m³ en voor PM_{2,5} op 10 µg/m³. In 2020 liggen de concentraties PM_{2,5} ter hoogte van De Staal nog net boven de advieswaarde, maar in 2030 zijn de concentraties volgens de monitoringstool lager dan de advieswaarde. De optredende concentraties worden vrijwel volledig bepaald door de achtergrondconcentraties en slechts zeer beperkt beïnvloed door het verkeer op de A13. Binnen het plangebied is sprake van een aanvaardbare luchtkwaliteit.



Figuur 3.4 Maatgevend punt monitoringstool

3.7. Verkeer en parkeren

Verkeersstructuur

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied wordt ontsloten door de Staalweg. Deze gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) sluit aan de zuidzijde aan op het kruispunt met de Oostpoortweg. Vanaf dit kruispunt leidt de Oostpoortweg in oostelijke richting naar de op- en afrit van de A13. In westelijke richting kan de binnenstad van Delft worden bereikt. Aan de noordzijde van het plangebied gaat de Staalweg over in de Van Lodensteynstraat, welke de wijk Vrijenban verder bereikbaar maakt. Gezien de ligging op zeer korte afstand van de binnenstad van Delft en op- en afrit van de A13 is de bereikbaarheid van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer zeer goed. Met de voorgenomen ontwikkeling zijn wijzigingen aan de bestaande infrastructuur beoogd. Zo wordt de Staalweg verlegd ('recht getrokken') en afgewaardeerd tot erftoegangsweg waar een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. Dit om de Staalweg minder aantrekkelijk te maken voor sluipverkeer en de uitstraling van een straat in woongebied te geven.

Verkeersgeneratie en -afwikkeling

De beoogde ontwikkeling heeft invloed op de hoeveelheid verkeersbewegingen van de ontwikkellocatie en op het omliggende verkeersnet. De verkeersgeneratie van het plan is bepaald aan de hand van de planologische mogelijkheden die worden geboden. Daarbij is uitgegaan van met maximale aantal woningen en de maximale omvang aan voorzieningen. In de verkeersstudie (bijlage 10 bij de bestemmingsplantoelichting) is de te verwachten verkeersgeneratie in beeld gebracht. Aangezien de verkeersgeneratie van woningen sterk afhangt van de omvang en prijsklasse is daarbij rekening gehouden met de ruimtelijke mogelijkheden en de actuele stand van zaken van het ontwerp. Het beoogde programma genereert in totaal 1.878 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag.

In de verkeersstudie zijn zowel de wijzigingen aan de bestaande infrastructuur (verleggen ofwel 'recht trekken' Staalweg en verlagen van de maximum snelheid op de Staalweg naar 30 km/uur) als de toename van verkeer op de locatie meegenomen. Uit de verkeersstudie volgt dat de wijzigingen effect hebben op de bestaande verkeersafwikkeling op het kruispunt van de Staalweg met de Oostpoortweg maar dat met

de uitgangspunten zoals vastgelegd in het bestemmingsplan geen knelpunten optreden ten aanzien van de verkeersafwikkeling. Ook is er geen sprake van een terugslageffect op de A13.

Parkeren

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte die daardoor ontstaat. Hiertoe kunnen berekeningen worden uitgevoerd op basis van de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2018. In deze nota staat hoe voldaan kan worden aan de parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen voor zowel auto's als fietsen. Het parkeerbeleid van de gemeente is erop gericht om binnen haar mogelijkheden voor alle doelgroepen in de stad voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te hebben om eventuele schaarste aan parkeerruimte op een zo goed mogelijke wijze te verdelen. Bij nieuwe ontwikkelingen is het uitgangspunt dat het parkeren op eigen ontwikkellocatie wordt opgevangen.

Het bestemmingsplan biedt ruimte om binnen de verschillende bestemmingen de benodigde parkeervoorzieningen te realiseren. Daarnaast is in de planregels ook de borging opgenomen dat daadwerkelijk wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Bij de beoordeling van de aanvraag omgevingsvergunning wordt het bouwplan getoetst en beoordeeld aan de hand van de in de Algemene Regels opgenomen parkeerbepaling (artikel 12.2). In deze bepaling wordt verwezen naar de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2018. Het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen en de toetsing aan de normen uit het gemeentelijke beleid vraagt om maatwerk dat pas kan worden geleverd op het moment dat een aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt ingediend. Met de regeling zoals opgenomen in het bestemmingsplan is geborgd dat wordt voldaan aan de geldende normen en kunnen negatieve gevolgen in en rond het plangebied worden uitgesloten.

3.8. Aanlegwerkzaamheden

Tijdens de bouwwerkzaamheden kunnen milieueffecten optreden. Daarbij gaat het met name om geluidhinder, trillingen en verkeersgerelateerde effecten. Gelet op de nabijgelegen woningen dienen zo nodig maatregelen te worden getroffen om overlast voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken. Dit dient bij het uitwerken van de aanpak en fasering van de uitvoeringswerkzaamheden nader te worden geconcretiseerd. Gezien de tijdelijkheid van de werkzaamheden en de relatief beperkte omvang van het project kunnen belangrijke negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

3.9. Mitigerende maatregelen

Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat de effecten van de ontwikkeling van De Staal voor veel van de omgevingsaspecten beperkt zijn, waarbij geen mitigerende maatregelen aan de orde zijn. Dat komt mede omdat bij de uitwerking van de plannen reeds rekening is gehouden met de milieusituatie en verschillende maatregelen en randvoorwaarden integraal onderdeel zijn van het ontwerp, bijvoorbeeld waar het gaat om de ontsluiting en de waterhuishouding. Op onderdelen zijn er wel aanvullende maatregelen noodzakelijk om belangrijke nadelige milieugevolgen uit te kunnen sluiten:

- Wegverkeerslawaaï: Vanwege de optredende geluidbelastingen door het wegverkeer zijn maatregelen noodzakelijk om te komen tot een aanvaardbare akoestische situatie. Onderdeel van het hogere waardenbesluit en het Stap 3-besluit is een toolbox waarin per akoestische woningcategorie de prestatie eisen zijn vastgelegd. Afhankelijk van de hoogte van de geluidbelasting in relatie tot de maximale grenswaarde en de aanwezigheid van een geluidluwe zijde, valt iedere woningen binnen het plan binnen 1 van de beschreven categorieën. Per woningcategorie is vastgelegd welke prestatie-eisen gelden. Van deze eisen is aangegeven in welk kader ze worden

getroffen. Hetzij in het kader van stap 2 (maatregelen om te voldoen aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijk beleid), dan wel in het kader van stap 3 (compenserende maatregelen gekoppeld aan het Stap 3-besluit op grond van de Interimwet Stad & Milieubenadering). Compenserende maatregelen zijn hogere eisen (ten opzichte van Bouwbesluit 2012) ten aanzien van het binnenniveau, luchtgeluidisolatie en contactgeluidisolatie. Andere uitwerkingen zijn toegestaan mits het resultaat gelijkwaardig is aan de beschreven prestatie-eis. In de planregels is geborgd dat wordt voldaan aan de prestatie eisen zoals vastgelegd in de toolbox. Met de te treffen maatregelen is voor alle woningcategorieën sprake van een aanvaardbare akoestisch situatie.

- Externe veiligheid: nabij het plangebied vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats over de A13. In lijn met het advies van de Veiligheidsregio zullen maatregelen worden getroffen die zijn gericht op het vergroten van de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid bij een eventuele calamiteit. De gebouwen zullen worden voorzien van het ventilatiesysteem dat met een eenvoudige handeling kan worden uitgeschakeld om zo de gevolgen bij het vrijkomen van giftige stoffen te beperken. Vluchtwegen worden zodanig te situeren dat het mogelijk is om de gebouwen te ontluchten van de A13 afgekeerde zijde. Verder zullen toekomstige bewoners en gebruikers worden geadviseerd hoe te handelen bij een incident met gevaarlijke stoffen.
- Bodemkwaliteit: binnen het plangebied is sprake van bodemverontreinigingen. Op basis van de resultaten van het nog uit te voeren nader bodemonderzoek zullen waar nodig maatregelen worden getroffen zodat de bodemkwaliteit ter plaatse geen belemmeringen oplevert voor de beoogde herontwikkeling.

Verder kunnen met het oog op de werkzaamheden tijdens de realisatiefase kunnen wel maatregelen noodzakelijk zijn. Daarbij gaat het om de mogelijke gevolgen (geluid, verkeer en trillingen) voor de direct omwonenden. Dit zal bij de verdere uitwerking van de plannen nader moeten worden geconcretiseerd.

4. Conclusie

Uit de informatie in deze m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat - gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten - geen belangrijke negatieve milieugevolgen zullen optreden. Daarbij is het wel van belang dat de maatregelen worden getroffen zoals beschreven in paragraaf 3.9 van deze notitie. In dat geval is er geen aanleiding voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure in het kader van het bestemmingsplan voor De Staal.