

MER Aanmeldnotitie

Project Transformatie Stationoffices Almere

Datum: 30 juli 2020
Status: indiening
Gewijzigd: 15 december 2020

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Kroonenberg Groep B.V., is voornemens twee bestaande kantoorpanden aan het Stationsplein van Almere te transformeren en uit te breiden naar appartementengebouwen voor in totaal 67 woningen met renovatie en herschikking van commerciële functies op de begane grond.

De nieuwe bebouwing past niet geheel binnen het geldende bestemmingsplan, zodat van het bestemmingsplan afgeweken moet worden. Artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht vormt hiervoor de wettelijke basis.

Om de omgevingsvergunning te kunnen verlenen zal een afwijkingsprocedure op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) doorlopen moeten worden. Deze Aanmeldnotitie op basis van het gewijzigde Besluit m.e.r. van 7 juli 2017, is opgesteld in het kader van de omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening (artikel 2.1, eerste lid onder c Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

Ten behoeve van de omgevingsvergunningaanvraag zal tevens een ruimtelijke onderbouwing worden opgesteld. De benodigde onderzoeken ten behoeve van de ruimtelijke procedure waar de ruimtelijke onderbouwing voor dient, zijn reeds uitgevoerd en deze worden ook beschreven in de voorliggende aanmeldnotitie.

1.2. Wettelijk kader

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

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De voorgenomen ontwikkeling valt onder categorie D 11.2 “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”.

De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorie is opgenomen in onderstaande tabel.

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 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
--------	---	---	---	---

Voor deze categorie D 11.2 activiteit uit de bijlage bij het Besluit m.e.r. geldt een ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht. De activiteit die met de omgevingsvergunning mogelijk wordt gemaakt (100 woningen) blijft ruim onder deze drempelwaarden. Dit betekent dat er in dit geval geen m.e.r.-beoordeling, maar een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden. In de herziene m.e.r.-richtlijn die per 7 juli 2017 in werking is getreden betekent dit o.a. dat een MER-aanmeldnotitie dient te worden opgesteld.

De voorliggende MER -aanmeldnotitie bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag kan en moet besluiten of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken.

De toets wordt gedaan op basis van dezelfde criteria die ook gelden bij een m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect. Zie de navolgende tabel.

Criterium	Beoordelingscriterium
1. Kenmerken van de projecten	Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen: • de omvang van het project, • de cumulatie met andere projecten, • gebruik van natuurlijke hulpbronnen, • de productie van afvalstoffen, • verontreiniging en hinder, • risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën, • risico's voor de menselijke gezondheid.
2. Plaats van de projecten	Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen: • het bestaande grondgebruik, • relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied, • het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden: 1. wetlands 2. kustgebieden 3. berg- en bosgebieden 4. reservaten en natuurparken 5. gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn) 6. gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden 7. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid 8. landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
3. Kenmerken van het potentiële effect	Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen: • het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking), • het grensoverschrijdende karakter van het effect • de waarschijnlijkheid van het effect, • duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

1.3. Naam en adresgegevens initiatiefnemer

De initiatiefnemer is Kroonenberg Groep B.V., Schiphol Boulevard 181, 1118 BG te Schiphol.

2. Kenmerken van het project

2.1. Aanleiding van de activiteit

De twee bestaande kantoorpanden aan het Stationsplein van Almere worden getransformeerd en uitgebreid naar appartementengebouwen voor in totaal 67 woningen met renovatie en herschikking van commerciële functies op de begane grond.

2.2. De locatie van het project

Het project bevindt zich aan het Stationsplein van het station Almere Centrum direct ten zuiden van het station. Ten oosten bevindt zich de Landdrostdreef en het Taxiplein, ten zuiden de Metropolestraat en ten westen het Busplein. Ten zuiden van het Stationsplein bevindt zich de stationsstraat waar het kernwinkelgebied zich vervolgt richting Stadhuisplein.



Afbeelding: ligging en begrenzing projectlocatie

2.3. Een beschrijving van de activiteit

Huidige situatie

De projectlocatie ligt in het kerngebied van Centrum Almere Stad. Dit bestaat uit o.a. winkels, horeca en wonen, met een 'oud' en 'nieuw' gedeelte.



Afbeelding: vogelvlucht projectlocatie

Ter plekke van de huidige bebouwing van de projectlocatie (A1, A2, B1, B2 zoals hierboven aangeduid) bevindt zich in de plint commerciële functies en verschillende soorten horeca. Het totaaloppervlak in de plint is 3.996 m² bvo.

Op de verdiepingen boven A1 en B1 bevinden zich kantoren (bedrijfsverzamelgebouwen, totaal 5.357 m² bvo incl. entrees op de begane grond) en op de verdiepingen boven A2 en B2 bevinden zich woningen van Ymere.

Op de begane grond van gebouw A2 bevindt zich één winkelvestiging van meer dan 1.000 m² bvo: de winkel Amazing Oriëntal met een grootte van 1.424 m² bvo, waarvan 1.327 m² bvo op de begane grond en 97 m² bvo op de verdieping.

Nieuwe situatie

Het bouwplan bestaat uit herontwikkeling van de twee kantoorgebouwen (gebouwdelen A1 en B1), op de verdiepingen. Deze worden getransformeerd naar 36 resp. 31 woningen en het aantal verdiepingen neemt toe van 3 naar 5 bovenop de plint. De maximum bouwhoogte neemt daardoor toe van 14 meter naar 21 meter, met daarboven tot een hoogte van 23 meter installaties.

De onder de bebouwing gelegen begane grond blijft in tact als detailhandel / horeca, maar wordt bouwkundig gewijzigd.

- Onder gebouw B1 worden aan de spoorzijde de winkelunits Stationsplein 28, 29 en 30 (samen 169 m² bvo) gesloopt ten behoeve van een nieuwe passage en wordt ter plaatse van

Stationsplein 34 een entree naar de nieuwe bovenwoningen gerealiseerd. Het oppervlak commercieel neemt binnen gebouw B af met 87 m² bvo.

- Onder gebouw A1 wordt eveneens een entree naar de nieuwe bovenwoningen gerealiseerd, neemt het commerciële oppervlak binnen gebouw A met 134 m² toe en wordt de passage naar de taxistandplaats gesloten (anticiperend op de nieuwe plannen voor het station).
- De luifels worden vernieuwd, binnen de bestemmingsplancontouren.

Het oppervlak detailhandel / horeca neemt per saldo toe met 47 m² bvo van 3.996 m² bvo naar 4.043 m² bvo (begane grond en verdieping). De totale footprint van de gebouwen A en B neemt met ca. 203 m² toe van 4.085 m² naar 4.288 m².

In de nieuwe situatie bestaat de begane grond van de gebouwen A en B dus uit:

1. 3.946 m² bvo detailhandel / horeca
2. 254 m² woningentrees.

Het oppervlak van de bestaande winkelvestiging die groter is dan 1.000 m² bvo neemt af van 1.424 m² bvo naar 1.377 m² bvo.

Er wordt door de gemeente een scooterstalling gerealiseerd op openbaar gebied, aan de noordzijde van gebouw A en de Febo (Stationsplein 20) wordt door Kroonenberg Groep verkocht aan de gemeente ten behoeve van de stationsontwikkeling.

2.4. Het tijdspad van de activiteit

Zodra de omgevingsvergunning verleend en onherroepelijk is wordt de verwezenlijking van het bouwplan gestart. Bij een doorlooptijd van de uitgebreide voorbereidingsprocedure van een half jaar is start van de werkzaamheden begin 2021 realistisch en is oplevering in de eerste helft 2022 te verwachten. De ontwikkeling is voor onbepaalde tijd.

2.5. Productieproces of wijze van aanleg

Bestaande bebouwing wordt hergebruikt. Gelet op de aard van de ingreep en de locatie van het project is geen sprake van grootschalig gebruik van natuurlijke hulpbronnen of van productie van afvalstoffen. Wel is sprake van afvoer van bouwafval, en in de gebruiksfase van productie en verwijdering van huishoudelijk afval e.d. De doelstelling hierbij is de grondstoffen zo veel mogelijk in gesloten kringlopen te houden, ofwel door hergebruik/revisie/upcyclen ofwel door middel van herinvoering in productieprocessen. Voor de afvoer van huishoudelijk afval worden de reguliere procedures en processen gevolgd, waardoor geen sprake is van belangrijke (rest)effecten in relatie tot een m.e.r.-procedure.

2.6. Cumulatie-effecten met nabijgelegen projecten

Het station Almere Centrum, een van de belangrijkste entrees van Almere, is verouderd en wordt vernieuwd. Er zijn momenteel geen concrete andere ruimtelijke projecten in uitvoering of in voorbereiding waarvan de effecten het zeer lokale niveau ontstijgen. Bij de voorliggende

ontwikkeling wordt bij ieder ruimtelijk deelaspect rekening gehouden met de directe effecten, waarbij vooral het parkeer- en verkeersaspect relevant is.

2.7. Een beschrijving van toekomstige ontwikkelingen

Met het programma Almere 2.0 investeert de gemeente in de kwaliteiten van de stad. 'Station en omgeving' en 'Almere Centrum' zijn twee van de vier Sleutelprojecten 2016-2025. Eén van de leidende uitgangspunten voor de verdere uitwerking van de plannen is dat het stationsgebied een hoge dichtheid en een mix aan stedelijke programma's zal kennen. Het station en de omgeving is gebaat bij een hogere dichtheid in bebouwing en functies. Toevoeging van wonen, werken en voorzieningen is daarom belangrijk. Het benutten van leegstaande gebouwen, het opvullen van braakliggende kavels en het vormgeven van actieve plinten heeft prioriteit. Dit zorgt voor meer vervoerswaarde, meer levendigheid, meer sociale veiligheid en meer sfeer.

3. Plaats van het project

Een voorgenomen activiteit vindt altijd plaats in een bepaalde omgeving, bijvoorbeeld een binnenstedelijk gebied, een historisch veenlandschap of een gebied met hoge ecologische waarden. Deze verschillende gebieden zijn in meer of mindere mate kwetsbaar voor nieuwe activiteiten.

De projectlocatie ligt in het hart van Almere Centrum, midden in stedelijk gebied. Van een voor nieuwe activiteiten kwetsbaar gebied is geen sprake.

4. Kenmerken van het potentiële effect

De voorgenomen ontwikkeling kan nadelige gevolgen hebben voor het milieu. In dit hoofdstuk zijn (de uitkomsten van de onderzoeken naar) de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling per onderwerp onderzocht en beschreven.

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 behelst het project de bouw van in totaal 67 woningen met renovatie en herschikking van commerciële functies op de begane grond. Het bereik van het mogelijke effect beperkt zich tot de directe omgeving, omdat significante wijzigingen in de bredere omgeving op het gebied van verkeer, geluid of luchtkwaliteit niet worden verwacht. Ook is er geen sprake van grensoverschrijdende effecten. Deze conclusie volgt uit de uitgevoerde onderzoeken die verderop in dit hoofdstuk staan beschreven.

Het plangebied ligt in het hart van Almere Centrum. Het studiegebied is het gebied tot waar de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen reiken. In voorliggend geval omvat het studiegebied de directe omgeving. Er is in dit geval sprake van een onomkeerbare ontwikkeling.

4.1. Bodem

De wijziging naar het gebruik als wonen bevindt zich uitsluitend op de verdiepingen en niet op of in de grond. De gebruikswijziging is dan ook geen aanleiding tot het uitvoeren van onderzoek.

De wijziging van de footprint leidt tot een vergroting van het bebouwd grondoppervlak. Dat geeft aanleiding tot het uitvoeren van onderzoek.

De nieuw te bebouwen gronden worden door de initiatiefnemer gekocht van de gemeente. Met betrekking tot deze gronden heeft de initiatiefnemer opdracht verstrekt aan SGS voor een verkennend bodemonderzoek. De eerste veldwerkzaamheden zijn reeds door SGS uitgevoerd. Na goedkeuring van de gemeente om ook in het openbaar gebied het veldwerk te mogen verrichten worden ook die werkzaamheden verricht. Indien verontreinigde grond wordt aangetroffen wordt gesaneerd conform de van toepassing zijnde wettelijke bepalingen. De milieukundige bodemkwaliteit zal dus beter kunnen worden, niet slechter.

Gezien de locatie, geringe omvang en historie van de nieuw te bebouwen gronden is er geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.2. Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht in geval een ruimtelijk besluit de bouw van nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt binnen de geluidzone van spoorwegen, wegen en industrieterreinen. Het bouwplan omvat geluidgevoelige functies.

Wet geluidhinder

De geplande geluidgevoelige bestemming betreft een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. Het plan is gelegen binnen de geluidzone van de Landdrostdreef, de Spoordreef, de Waddendreef, het Busplein en van het spoor rondom Almere centraal station. Ten behoeve van de bestemmingsplanafwijking is de geluidbelasting bepaald ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai ter plaatse van de gevels. Tevens is de cumulatieve geluidsbelasting bepaald, zodat bezien kan worden of aanvullende geluidwerende maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn.

Artikel 82 tot en met 85 van de Wet geluidhinder geven de grenswaarden waaraan de geluidbelasting op de gevels dient te voldoen. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer bedraagt 48 dB en voor de spoorlijn een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Is de geluidbelasting gelijk aan of lager dan de voorkeurswaarde, dan is het plan 'geluidonbelast' en worden er door de Wet geluidhinder geen nadere voorwaarden aan het plan gesteld. Wordt deze voorkeursgrenswaarde overschreden, kan het bevoegd gezag hogere waarden vaststellen. Indien de maximale ontheffingswaarde (63 dB voor wegverkeer en 68 dB voor spoorwegen) niet overschreden wordt, kunnen deze verleend worden indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde niet mogelijk zijn.

Door Nelissen ingenieursbureau b.v. is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 1). Hierna wordt de maatgevende geluidbelasting per bron gepresenteerd:

	<i>Geluidbelasting (incl. aftrek conform art 110g Wgh)</i>	<i>overschrijding voorkeursgrenswaarde</i>	<i>overschrijding maximum ontheffingswaarde</i>
Landdrostdreef	57 dB	Ja: hogere waarde nodig	Nee
Spoordreef	41 dB	Nee	Nee
Waddendreef	41 dB	Nee	Nee
Busplein	52 dB	Ja: hogere waarde nodig	Nee
Spoor t.p.v. bovenste twee woonlagen aan de noordzijde van blok A.	71 dB	Ja: hogere waarde nodig	Ja: dove gevel nodig
Spoor overige geveldelen aan de noordzijde en de geveldelen aan de west- en oostzijden	68 dB	Ja: hogere waarde nodig	Nee
Spoor overige geveldelen aan de zuidzijde	< 55 dB	Nee	Nee

Op een aantal locaties wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Indien het niet mogelijk is om overdrachts- of bronmaatregelen te treffen om de geluidbelasting te reduceren, kan een beschikking hogere waarden worden aangevraagd. Uit de rapportage van Nelissen ingenieursbureau b.v. blijkt dat overdrachts- of bronmaatregelen onvoldoende doelmatig zijn en overwegend financiële en verkeerskundige bezwaren ontmoeten.

Gemeente Almere heeft geen specifiek hogere waardenbeleid voor dit gebied. Wel kan in zijn algemeenheid worden gesteld dat gemeente Almere alleen hogere waarden zal verlenen als een aanvaardbaar akoestisch klimaat wordt gerealiseerd. Bij het verlenen van de hogere waarde worden de volgende voorwaarden gesteld:

- er dienen geluidwerende maatregelen aan de gevels te worden getroffen zodat de geluidsbelasting (bij gesloten ramen) in de verblijfsruimten de 38 dB niet overschrijdt

- elke woning heeft minimaal één verblijfsruimte met een geluidsluwe gevel en/of geveldeel met tenminste één te openen raam
- voor woningcomplexen waar bij één of meerdere woningen redelijkerwijs geen geluidluw geveldeel kan worden gerealiseerd, kan voor die betreffende woningen worden afgezien van een geluidluw geveldeel mits de voorkeurswaarde bij minimaal één geveldeel van de betreffende woning met niet meer dan 5 dB wordt overschreden

Het bouwplan voldoet aan deze voorwaarden, behalve in blok A. Bij blok A is de zuidgevel, ten gevolge van wegverkeer op de Landdrostdreef, deels geluidbelast. Zonder aanvullende voorzieningen zijn in dit blok 12 appartementen zonder geluidluw geveldeel. Ten behoeve van de 'onthefving hogere waarden' worden de balkons aan de zuidzijde daarom voorzien van verdiepingshoge geluidabsorberende privacy schermen van 1,5 m diep en gesloten balustrades tot 1,0 m hoogte boven het vloeroppervlak. Hierdoor krijgt elk appartement in dit blok een geluid onbelaste geveldeel met een te openen raam.

Daarnaast zullen er geluidwerende maatregelen aan de gevels worden getroffen zodat de karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied niet kleiner is dan het verschil tussen de geluidbelasting op de gevel en 38 dB.

Laagfrequent geluid

OP 13 oktober 2020 is een onderzoek naar het risico op hinder door laagfrequent geluid voor het project 'Station Offices Almere' uitgevoerd door adviesbureau M+P (zie bijlage 1A). Het onderzoek geeft antwoord op de vraag over de mate waarin de passages van (goederen)treinen hoorbaar zullen zijn in de nieuw te realiseren woningen. Het betreft dan niet het geluid dat rechtstreeks via de gevel in de woning doordringt – hiervoor kunnen maatregelen getroffen worden aan de gevel – maar het geluid dat wordt veroorzaakt door trillingen die via de bodem doordringen tot in het gebouw. Dit wordt ook wel "Ground bourne noise" genoemd.

Uit de metingen en prognose blijkt dat er sprake is van hoorbaar laagfrequent geluid tijdens de passage van goederentreinen die 's nachts passeren. Tijdens de meetperiode waren dat maximaal één à twee maatgevende passages per nacht.

Beschouwd is het geluid dat via de bodem door de constructie wordt afgestraald. Dat betekent dat goederentreinen ook hoorbaar kunnen zijn in ruimten van het gebouw die van het spoor zijn afgekeerd. Bij die ruimten die vrij zicht hebben op het spoor zal ook het directe geluid van de goederentreinen een rol spelen.

De verwachting is dat voor de kleinere ruimten sprake kan zijn van lichte en incidentele overschrijding van de hindercurve. Dit is alleen het geval voor de goederentreinen en is ook afhankelijk van de rijsnelheid, belasting en staat van onderhoud van de goederentrein. Dit betekent niet dat een overschrijding dan gelijk leidt tot een ontoelaatbare situatie. In de onderzochte situatie zijn drie maatgevende passage 's nachts beschouwd tijdens een meetperiode van 7 dagen. Tijdens de overige 4 nachten is geen overschrijding gemeten. Ook ten gevolge van het reguliere reizigersmaterieel, dat vele malen per uur passeert, zal er geen sprake zijn van een overschrijding.

Laagfrequent geluid vormt daarom geen belemmering voor de realisatie van het project.

Nadere onderbouwing geluidluwe geveldelen – rail en wegverkeer

In bijlage 1B wordt een nadere onderbouwing gegeven waaruit blijkt dat de appartementen aan de kopse noordzijde (appartement SP 7C/A3.03, SP 8C/A4.03 en SP 9C/A5.03) een geluidluw geveldeel

heeft waar een raam of deur kan worden opgezet. Tevens wordt toegelicht op welke wijze voor elk appartement een geluidluw geveldeel wordt gerealiseerd en aan de voorwaarden voor het verlenen van hogere grenswaarden wordt voldaan.

Uit het onderzoek dat is opgenomen als bijlage 1 (waarop hiervoor reeds is ingegaan) is gebleken dat bij 64 appartementen een geluidluw geveldeel met een te openen raam wordt gerealiseerd.

Bij drie appartementen wordt de voorkeursgrenswaarde voor railverkeer met ten hoogste 2 dB overschreden. Voor deze appartementen wordt een beroep gedaan op de derde voorwaarde die onderdeel is van het hogere waarden beleid van de gemeente Almere, namelijk:

- *voor woningcomplexen waar bij één of meerdere woningen redelijkerwijs geen geluidluw geveldeel kan worden gerealiseerd, kan voor die betreffende woningen worden afgezien van een geluidluw geveldeel mits de voorkeurswaarde bij minimaal één geveldeel van de betreffende woning met niet meer dan 5 dB wordt overschreden*

Aanvullend blijkt uit de genoemde rapportage dat er geluidwerende maatregelen aan de gevels worden getroffen, zodat de geluidsbelasting (bij gesloten ramen) in de verblijfsruimten de 38 dB niet overschrijdt.

Hiermee wordt voldaan aan alle voorwaarden voor het hogere waardenbeleid voor dit gebied.

Activiteitenbesluit

De commerciële plint wordt als 'casco' opgeleverd. Uitgangspunt is dat het binnenniveau in de ruimten van toekomstige inrichtingen niet hoger is dan 70 dB_{L_{Aeq}}. Tussen de commerciële plint en de woningen wordt een vloerconstructie toegepast waarmee wat betreft geluidisolatie een niveau wordt gerealiseerd gelijkwaardig aan nieuwbouw ($\geq D_{nT;A}$ 52 dB). Daarnaast zijn in het ontwerp voorzieningen meegenomen waarmee de inrichtingen in de plint aan de grenswaarden zoals vastgelegd in het Activiteitenbesluit voor (aanpandige) woningen kunnen voldoen. Zo is een lege schacht opgenomen in het ontwerp voor het verleggen van de installaties van de commerciële plint naar het dak. Bij de verdere inrichting van de commerciële plint, zullen waar nodig aanvullende voorzieningen getroffen worden; bijv. een verzaamd geluidsisolerend plafond, een verend opgelegde dekplaat of aanrijdbeveiligingen ter plaatse van kolommen.

Voor de bestaande inrichtingen is het uitgangspunt dat de geluidbelasting op de bestaande woningen aan de zuidkant van het project maatgevend is. In overleg met de gemeente en de omgevingsdienst is de geluidbelasting ten gevolge van de horecagelegenheden aan het stationsplein en de nabije supermarkten en winkels daarom bij dit geluidsonderzoek buiten beschouwing gebleven.

Het onderwerp geluid geeft daarmee geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.3. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat in ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof.

Het project kan doorgang vinden indien de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van het project per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft of niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in een grenswaarde is opgenomen.

Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. 'Niet in betekende mate' is sinds de inwerkingtreding van het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. Een project is nog NIBM indien het de bouw van 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren betreft.

In dit geval worden 67 woningen gerealiseerd, ter vervanging van 5.357 m² bvo kantoren. Het oppervlak detailhandel/horeca neemt af. Het project draagt dan ook zonder 'niet in betekende mate bij'. Er is daarom geen nader onderzoek nodig.

Binnen Almere zijn er op dit moment geen locaties waar luchtkwaliteitsnormen worden overschreden. Voor het plangebied zijn wat dat betreft geen problemen te verwachten, omdat er geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt waarmee de verkeershoeveelheid toe zou nemen. Het geldende bestemmingsplan voorziet ter plaatse al in gemengd stedelijk gebied.

Op 23 juni 2020 heeft verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng de notitie 'Verkeersgeneratie herontwikkeling station offices Almere' uitgebracht (zie bijlage). Daaruit blijkt dat de verkeersgeneratie in de plansituatie nauwelijks hoger zal zijn dan in de huidige situatie.

De bijdrage van het verkeer van de transformatie is niet in betekende mate voor de luchtkwaliteit. Er is op dit punt dan ook geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.4. Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die burgers lopen vanwege gebruik, opslag en transport (weg, water, spoor en buisleidingen) van gevaarlijke grondstoffen zoals vuurwerk, LPG en benzine. De term externe veiligheid wordt gehanteerd, omdat het risico van derden (de omgeving) hierin centraal staat. Om individuele burgers tegen de risico's van het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen te beschermen geldt er een wettelijk basisbeschermingsniveau. Deze is weergegeven in het plaatsgebonden risico (PR), waarbij als grenswaarde geldt dat de kans dat iemand op een bepaalde plek overlijdt door een ongeval met een gevaarlijke stof niet groter mag zijn dan één op de miljoen per jaar. Naast de bescherming van het individu moet de kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers worden afgewogen en verantwoord; het groepsrisico (GR). Deze verantwoordingsplicht houdt in, dat de wijziging van het GR ten gevolge van een ruimtelijk plan moet worden onderbouwd én verantwoord inclusief de mogelijkheden voor rampenbestrijding en zelfredzaamheid van personen. Hierbij is de oriëntatiewaarde van belang voor (het bepalen van) de omvang van het GR.

In het kader van het ter plaatse geldende bestemmingsplan is de externe veiligheid onderzocht. Hierbij wordt het volgende geconcludeerd:

Inrichtingen:

In en rond de projectlocatie zijn geen risicovolle inrichtingen en/of overige inrichtingen aanwezig waarvoor vaste afstanden gelden of waarvoor ten aanzien van het niveau van het plaatsgebonden risico grens- en/of richtwaarden van 10^{-6} /jaar gelden. Ook liggen nabij de projectlocatie geen inrichtingen die onder het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Barim) met bijbehorende veiligheidsafstanden vallen.

Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden ter plaatse van beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten en daarmee aan het wettelijk vereiste beschermingsniveau voor burgers. De verantwoording groepsrisico en hulpverlening is niet van toepassing.

Transport:

- Flevolijn (spoorlijn Weesp-Zwolle)

Het project bevindt zich direct naast de Flevolijn. Over de Flevolijn vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De spoorlijn is als traject 40010 opgenomen in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Conform het Besluit transportroutes externe veiligheid (verder Btev) moet het groepsrisico worden verantwoord indien het project waarop het ruimtelijk besluit betrekking heeft binnen 200 meter van de transportroute ligt. Dat is hier het geval.

- Rijksweg A6

Op een afstand van rond 2,5 km ligt de A6. De A6 heeft volgens de Regeling Basisnet een veiligheidsafstand van '0 m'. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer op het midden van de weg niet meer bedraagt dan 10^{-6} per jaar. Verder heeft deze weg geen plasbrandaandachtsgebied.

Het plangebied ligt buiten de hiervoor genoemde 200 meter van deze transportroute, zodat de verantwoording groepsrisico niet van toepassing is.

Buisleidingen:

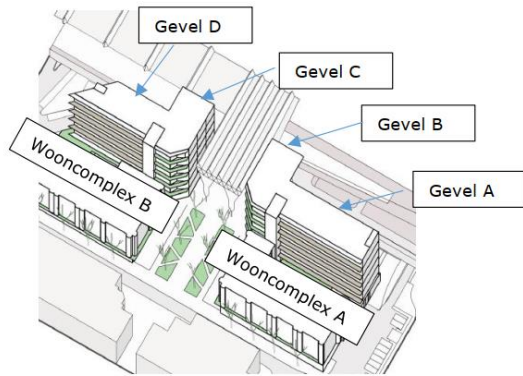
Er liggen geen buisleidingen nabij de projectlocatie. De verantwoording groepsrisico en hulpverlening is niet van toepassing.

Onderzoek

Door ingenieursbureau vb&t Brandveiligheid & Milieu B.V. is onderzoek uitgevoerd ten aanzien van de externe veiligheid met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen (zie bijlage 2A t/m 2D).

Uit de rapportage blijkt dat door de transformatie de groepssamenstelling niet verandert. Het groepsrisico blijft hetzelfde. Het groepsrisico hoeft daarom niet verder onderzocht te worden.

De wens van de gemeente Almere is bij deze transformatie een hoger niveau brandveiligheid te verkrijgen dan het reeds Verkregen niveau, dit door extra maatregelen te treffen voor de veiligheid van de bewoners van beide nieuwe wooncomplexen.



Ten aanzien van de mogelijk effecten is het volgende geconcludeerd:

Gifwolk Bij een gifwolk op het station zal er een gifwolk over het pand trekken. Voor de bescherming van personen in beide objecten wordt de mechanische ventilatie uitgeschakeld.

Plasbrand Bij een plasbrand op het station zal er alleen een hittestraling aanwezig zijn op gevel C van wooncomplex B welke hoger is dan gewenst. Deze gevel dient dan ook te worden voorzien van een Brandwerendheid van 30 minuten, zowel wanden als ramen. De vluchtroutes zijn zo gecreëerd dat de mensen van het spoor af vluchten.

De te nemen maatregelen zijn opgesomd per uitgewerkt Brandscenario (dubbeling is mogelijk):

Brandscenario	Maatregel
Plasbrand	- Gevel C wordt uitgevoerd met een WBDBO van 30 minuten, van buiten naar binnen. - Vluchtigheid wordt gegarandeerd door te vluchten van het spoor af.
Gifwolk	Beide wooncomplexen worden voorzien van mechanische ventilatiesystemen. Er wordt in de entree van beide wooncomplexen een voorziening getroffen om de mechanische ventilatie uit te schakelen. Elk toekomstig appartement beschikt over de mogelijkheid van natuurlijke ventilatie, te weten openslaande ramen. Deze ramen worden niet gestuurd bij een calamiteit.
Explosie	De ramen in gevels A t/m D worden voorzien van folie tegen versplintering

Conclusie

De effecten ten aanzien van de externe veiligheid zijn in de als bijlagen 2A t./m 2D bijgevoegde rapportages afdoende in beeld gebracht en de te nemen maatregelen zijn bepaald. Uit de rapportage blijkt dat door de transformatie de groepsamenstelling niet verandert. Het groepsrisico blijft hetzelfde. Het groepsrisico hoeft daarom niet verder onderzocht te worden.

Geconcludeerd kan worden dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Een MER is derhalve niet nodig.

4.5. Verkeer

Verkeersgeneratie

De wegenstructuur in Almere is dusdanig opgebouwd dat vanaf de snelweg (A6) de stad wordt ontsloten via dreven met aan de buitenkant ringwegen. De dreven ontsluiten op hun beurt de verschillende wijken (ontsluitingswegen). Binnen de wijken kennen we buurt- en woonstraten (erftoegangswegen). Het project is gesitueerd nabij de Cinemadreef. De Cinemadreef grenst aan de Veluwedreef (S103) die op haar beurt weer aan de A6 grenst. De bovengenoemde wegen kunnen veel verkeer verwerken.

Op 23 juni 2020 heeft verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng de notitie 'Verkeersgeneratie herontwikkeling station offices Almere' uitgebracht (zie bijlage 3). Daaruit blijkt dat de verkeersgeneratie in de plansituatie nauwelijks hoger zal zijn dan in de huidige situatie. Het planeffect zal qua verkeersdruk nauwelijks waarneembaar zijn.

Parkeerbalans

De Gemeente heeft de parkeerbalans opgesteld op basis van de van toepassing zijnde normen. Deze balans is als bijlage 4 aan deze Ruimtelijke Onderbouwing toegevoegd. Daarin is rekening gehouden met aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik. Uit de parkeerbalans blijkt dat op het maatgevende moment van het gehele centrum, de zaterdagmiddag, 33 parkeerplaatsen meer nodig zijn voor de ontwikkeling van blok A en B samen ten opzicht van de bestaande situatie.

Er bevinden zich enkele parkeergarages nabij de projectlocatie. De bewoners kunnen parkeren in de gemeentelijke Metropolegarage en de Schoutgarage. Per woning kan 1 parkeerabonnement worden afgesloten conform het gemeentelijke beleid. Kroonenberg Groep zal conform het bepaalde in de anterieure overeenkomst een financiële bijdrage hiertoe doen.

Het onderwerp verkeersaantrekkende werking en parkeren geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.6. Water

Op grond van de Keur Waterschap Zuiderzeeland 2017 (Artikel 4.3.A Toename verharding) is het verboden zonder watervergunning van het college door aanleg van nieuw verhard oppervlak neerslag versneld tot afvoer te laten komen, in het geval van een toename van verharding in stedelijk gebied van 750 m² of meer.

De onderhavige omgevingsvergunning heeft voornamelijk betrekking op het wijzigen van gebruik en vergroting van de bestaande bouwhoogte. Het bebouwd oppervlak neemt toe met slechts 203 m², verdeeld over drie locaties waar nu al verharding is. Verlening van deze omgevingsvergunning leidt niet tot toename van de verharding en heeft geen effect op de waterhuishouding.

Stedelijke beheersystemen

Er zijn geen watergangen en sloten in het projectgebied. Sloten en watergangen hoeven daarom niet aangepast te worden. Het verhard oppervlak zal niet toenemen met deze wijziging. Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig.

4.7. Flora en fauna

Op grond van de Wet natuurbescherming is het verboden beschermde planten te vernielen of te beschadigen, beschermde dieren te verstoren, verwonden of te doden.

Het bouwplan leidt tot gedeeltelijke sloop van bestaande gebouwen en ingrijpende aanpassing van gevels en daken. Het is daarom nodig dat wordt vastgesteld of er strijd kan zijn met de Wet natuurbescherming. Vleermuizen, gierzwaluwen en huismussen kunnen in het gebouw een vaste verblijfplaats hebben, de beoogde ingreep kan leiden tot vernietiging of verstoring daarvan. Daarom moet door middel van een quick scan door een gekwalificeerde ecooloog worden vastgesteld of het gebouw geschikt is als vaste verblijfplaats voor deze dieren.

Quick scan ecologie

Op 18 juni 2020 heeft ecologisch adviesbureau Els&Linde de rapportage 'Quick scan ecologie Station Offices te Almere' uitgebracht (zie bijlage 5A). Onderzocht is of effecten op beschermde natuurwaarden kunnen worden uitgesloten.

Op de planlocatie kan de aanwezigheid van vleermuis, gierzwaluw en huismus niet op voorhand worden uitgesloten. Gelet op de ingrijpende plannen is een effect op beschermde soorten niet te voorkomen en is een aanvullend onderzoek en eventueel een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig.

Plan van aanpak

In 2022 wordt te Almere de Floriade gehouden. Voor de tentoonstelling wordt veel publiek verwacht, dat deels met het openbaar vervoer komt. Het is voor de organisatie van de Floriade niet wenselijk dat tijdens de Floriade bij het Station Almere een bouwput aanwezig is. Voor de ontwikkeling is enige tijd nodig. Om voor de Floriade het gebouw te kunnen opleveren moet op relatief korte termijn worden gestart met de transformatie.

Een regulier onderzoekstraject voor de Wet natuurbescherming leidt eerst in juli 2021 tot afronding van het gehele onderzoek. Los van de doorlooptijd voor het verkrijgen van de ontheffing resteert dan te weinig tijd om voor de aanvang van de Floriade de bouw op te leveren c.q. de gevel gereed te hebben, zodat er geen overlast meer ontstaat.

De ontwikkelaar wil voorkomen dat tot na de Floriade sprake is van een leegstaand en verloederd gebouw bij het Station Almere. Daarom is een plan van aanpak opgesteld, dat recht doet aan de intentie van de wet. Deze is aan de Ruimtelijke Onderbouwing toegevoegd als bijlage 5B. Dat leidt ertoe dat er voor huismus, gierzwaluw en vleermuizen maatregelen worden getroffen tijdens de bouw en in de nieuwbouw, door op andere eigendommen van de ontwikkelaar tijdelijke verblijfplaatsen te behouden. Globaal conform de natuur plusgedachte.

Vóór de uitvoering wordt een plan opgesteld voor de natuur-plus en wordt een ecologisch werkprotocol opgesteld. In het komend najaar (augustus-september) wordt een inventarisatie van de mogelijkheden uitgevoerd en wordt onderzocht of er een winterverblijf en paarverblijven in het gebouw aanwezig zijn. Het betreft de definitieve maatregelen in de nieuwbouw. Een inventarisatie

van huismus, gierzwaluw en de voorjaarsinventarisatie heeft weinig nut, omdat dan aan het gebouw gewerkt wordt. Bij de te maatregelen c.q. de natuur plus wordt hiermee rekening gehouden door het plaatsen van tijdelijke verblijfplaatsen.

Met deze werkwijze kan gezorgd worden dat zonder verstoring van beschermde soorten de transformatie is afgerond voor aanvang van de Floriade.

Tussenstand ecologie (4 november 2020)

Op 4 november 2020 heeft Els&Linde een tussenstand gerapporteerd met betrekking tot het vervolgonderzoek (zie bijlage 5C). Voor de bebouwing is een onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van vleermuizen (najaarsonderzoek). Verder is een groter onderzoek uitgevoerd waarbinnen de bebouwing een onderdeel vormt.

Uit de onderzoeken blijkt dat er huismussen broeden in de bebouwing. Verder is er een niet frequent gebruikte rustplek van de gewone dwergvleermuis. Er is geen verblijfplaats in het gebouw van de vleermuizen.

De ontwikkeling wordt in het kader van de natuur+ uitgevoerd. Er wordt dus meer gedaan dan wettelijk verplicht is. In ieder geval worden mussen en gierzwaluwkasten opgehangen en worden vleermuiskasten geïntegreerd. De exacte locatie en vormgeving wordt nog bepaald.

Tijdens de transformatie kunnen de nestplekken niet gebruikt worden. Daarom worden – binnen 200 m – tijdelijke voorzieningen getroffen in de vorm van mussenkastjes en vleermuiskasten.

Een ontheffing voor de huismus wordt aangevraagd (zie bijlage 5D).

Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Er is geen MER noodzakelijk.

4.8. Stikstofdepositie

Op 31 juli 2020 heeft ecologisch adviesbureau Els&Linde een memo ten aanzien van de stikstofdepositie en onderliggende Aeries-berekeningen uitgebracht (zie bijlage 6A). Uit de berekeningen bleek dat er tijdens de gebruiksfase en de bouwphase geen sprake is van een verhoging van de depositie op de verschillende Natura 2000-gebieden. Naar aanleiding van de release van een nieuwe versie van AERIUS Calculator op 15 oktober zijn de berekeningen opnieuw uitgevoerd (zie bijlage 6B en 6C). Uit de nieuwe berekeningen volgt dezelfde uitkomst. De conclusies van het memo is dan ook onverminderd van toepassing.

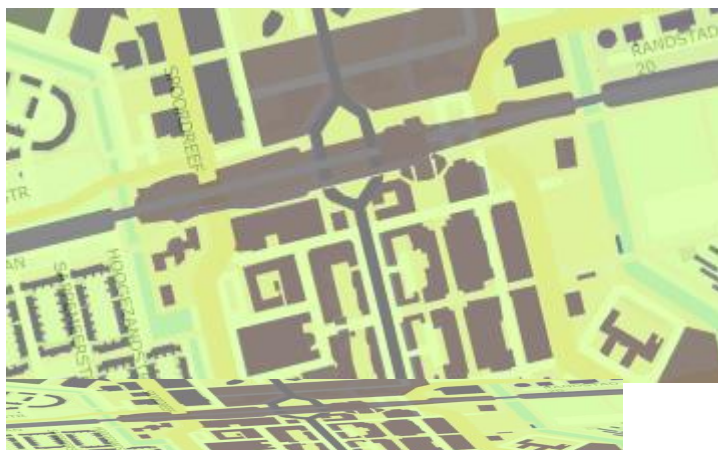
Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Er is geen MER noodzakelijk.

4.9. Archeologie en cultuurhistorie

Op grond van artikel 3.1.6, vijfde lid van het Besluit ruimtelijke ordening moet een beschrijving worden gegeven van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Archeologische en cultuurhistorische waarden

Op grond van artikel 3.1.6, vijfde lid van het Besluit ruimtelijke ordening moet een beschrijving worden gegeven van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.



Afbeelding: uitsnede Archeologische Beleidskaart Almere 2020

Het projectgebied valt binnen de zone 'Waarde – 1'. Voor deze gebieden geldt een archeologische vergunningsplicht voor bodemingrepen met een omvang groter of gelijk aan 500 m² en – tegelijkertijd - een diepte groter dan 150 cm onder het huidige maaiveld.

De bodemingreep voor de uitbreiding van de footprint van de bebouwing is niet groter dan genoemde omvang, zodat archeologisch onderzoek niet nodig is. Het toevoegen van woningen op de verdiepingen leidt niet tot bodemingrepen.

Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Er is geen MER noodzakelijk.

4.10. Bezonning

Ten noorden van de ontwikkeling bevindt zich het centraal station van Almere. Het dak van het station is deels voorzien van zonnepanelen. Nelissen ingenieursbureau b.v. heeft een studie gedaan naar de invloed van de opstelling op de bezonning van de omgeving (23 juni 2020, zie bijlage 7). Hierbij is specifieke aandacht besteedt aan de beschaduwing van de zonnepanelen.

Er bevinden zich géén woningen of kantoren in de directe omgeving van het project aan de west-, oost of noordzijde. Er is ook géén sprake openbare of semi-openbare ruimten met een recreatieve functie aan deze zijden. Een toetsing aan de TNO norm voor bezonning is dan hier ook niet van toepassing. Wel is gekeken naar de beschaduwing van de openbare ruimte ten gevolge van de opstelling.

Het onderzoek is uitgevoerd op basis van een 3D sketchup model van de toekomstige ontwikkeling, het station en de directe omgeving. Met behulp van het 3D programma Revit is de beschaduwing op het dak van de stationshal berekend op meerdere data en tijden in het jaar.

Beschaduwing van de omgeving

In de wintermaanden is er géén sprake van méér beschaduwing van de openbare ruimte als gevolg van de optopping. (De schaduw van de optopping valt op het dak van het station.)

- in de zomermaanden vallen er gedurende de dag enkele vierkante meters meer schaduw op de openbare gebieden tussen het station en het project. Dit betreft een doorloopgebied vanuit het station naar het busstation en een scooterstalling. Er liggen hier géén verblijfsgebieden
- in de tussenseizoenen treedt er extra beschaduwing op de hoger gelegen de fietsbrug. Er valt dan ook géén extra schaduw op het openbaar gebied
- er treedt het hele jaar door géén extra beschaduwing op van het stationsplein of de woningen aan het stationsplein

Op basis van bovenstaande wordt de invloed van de optopping op de bezonning van de omgeving dan ook als zeer beperkt en dus acceptabel beschouwd.

Beschaduwing zonnepanelen station

Op basis van beschaduwingsprofielen is visueel beoordeeld welk percentage van de zonnepanelen in de toekomstige situatie beschaduwd wordt ten gevolge van de optopping. Vervolgens is berekend wat het percentage aan verminderde opbrengst aan zonne-energie is ten gevolge van de optopping. Hieruit blijkt dat de verminderde opbrengst van de zonnepanelen ten opzichte van de huidige situatie bij benadering kleiner is dan 2,5%.

Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Er is geen MER noodzakelijk.

4.11. Windhinder

Door Nelissen ingenieursbureau b.v. is een verkennend onderzoek naar windhinder en windgevaar voor deze transformatie uitgevoerd (zie bijlage 8A). Er is onderzocht wat kritische gebieden zijn in het ontwerp met betrekking tot windhinder en windgevaar. Er is met het Beslismodel van de NEN 8100 de afweging gemaakt of windhinderonderzoek met windtunnel of CFD noodzakelijk is op basis van de volgende aspecten:

- geografie
- lokale situatie
- windgevoeligheid
- gebouwconfiguratie

Uit de gemaakte afweging blijkt dat er op bepaalde locaties een kans op windhinder bestaat. Naar verwachting is het op al deze locaties mogelijk om het lokale windklimaat te verbeteren, door voorzieningen te treffen. De voorzieningen zijn bijvoorbeeld het plaatsen van windschermen, luifels of een groenvoorziening (plantenbakken of bossages). Deze voorzieningen kunnen, eventueel naderhand, bij het optreden van windhinder aanvullend worden getroffen.

Hoe groot de kans op windhinder is, kan op basis van dit verkennend onderzoek niet worden vastgesteld. Het risico op windgevaar is naar verwachting voldoende klein. Om per positie exact het kanspercentage te bepalen is verder onderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek kan een windtunnelonderzoek, waarbij een maquette in de windtunnel wordt geplaatst, zijn of CFD (Computational Fluid Dynamics) berekening zijn, waarbij windstromingen worden gevisualiseerd en gekwantificeerd met behulp van CFD computersimulaties. Hiermee kan het effect van eventueel te nemen maatregelen ook worden aangetoond. Echter, de windhinderkans is niet dermate groot dat een dergelijk onderzoek voor dit project als noodzakelijk wordt beschouwd.

Het verkennend onderzoek is door de gemeente Almere beoordeeld en in een notitie d.d. 23 juni 2020 worden er vragen gesteld. In een aanvullende notitie – die als bijlage 8B is toegevoegd aan deze Ruimtelijke Onderbouwing – wordt antwoord gegeven op deze vragen en een verdere toelichting gegeven. De uitkomsten en conclusies van het onderzoek zoals hiervoor beschreven wijzigen daar niet door.

Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Er is geen MER noodzakelijk.

4.12. Trilling

Door M+P raadgevende ingenieurs BV is een onderzoek uitgevoerd naar trillingen als gevolg van railverkeer (zie bijlage 9). Van 21 april tot en met 13 mei 2020 zijn metingen verricht op de begane grond en 3e verdieping van het bestaande kantoor. Deze metingen zijn gebruikt om een indicatie te krijgen van de mogelijke hinder vanwege de passage van treinen. Dit onderzoek richt zich uitsluitend op de voelbare trillingen vanwege treinpassages. Het aspect geluid is hierbij vooralsnog buiten beschouwing gelaten maar speelt ook een rol bij de hinderbeleving. De maatregelen om geluidhinder te voorkomen hebben geen directe relatie met trillingshinder en worden separaat beoordeeld.

Wettelijk gezien zijn er geen grenswaarden van toepassing voor bestaande bouw. De streefwaarden uit de SBR worden overgenomen ter beoordeling. De steefwaarden zijn afhankelijk van de situatie. In dit geval is er sprake van een nieuwe woonbestemming in een bestaand gebouw.

Om de trillingswaarden te kunnen beoordelen zijn de richtwaarden gebruikt van de SBR richtlijn B “hinder voor personen in gebouwen”. De metingen zijn uitgewerkt conform de statistische methode van de SBR richtlijn. De streefwaarde voor de nacht is maatgevend. Omdat het goederenvervoer ook in de nacht plaatsvindt wordt getoetst aan de streefwaarden voor de nachtperiode.

Uit metingen ter plaatse van de bestaande bebouwing is gebleken dat er in de huidige situatie wordt voldaan aan de streefwaarden uit de SBR richtlijn Hinder voor personen in gebouwen. Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig.

Voor de optopping moet worden voorkomen dat de vloeren en draagbalken gaan resoneren met treinpassages. De eigenfrequentie van het vloerveld moet onder de 7 Hz liggen.

Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Er is geen MER noodzakelijk.

5. Conclusie

Uit de effecten die in deze MER - Aanmeldnotitie zijn beschreven kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de transformatie en uitbreiding naar appartementengebouwen voor in totaal 67 woningen met renovatie en herschikking van commerciële functies op de begane grond er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Geconcludeerd wordt dat er geen MER noodzakelijk is.

Bijlagenoverzicht

Nummer	Auteur	Kenmerk	Datum	Titel
1	Nelissen Ingenieursbureau	4611.054.ur.eph	5-11-2020	Akoestische rapportage bescherming tegen geluid van buiten t.b.v. bestemmingsplanwijziging Station Offices Almere
1A	Nelissen Ingenieursbureau	4511.055.ur.eph	5-11-2020	Station Offices Almere - onderzoek laagfrequent geluid
1B	Nelissen Ingenieursbureau	4511.058.ur.eph	9-12-2020	Onderbouwing geluidluwe geveldelen
2A	VB&T Brandveiligheid & Milieu	20.002 OEV 02.01	24-7-2020	Overzicht rapporten Externe Veiligheid Stationsplein Almere
2B	VB&T Brandveiligheid & Milieu	20.002 SEV 02.01	24-7-2020	Samenvatting Externe Veiligheid Vervoer gevaarlijke stoffen Stationsplein Almere
2C	VB&T Brandveiligheid & Milieu	20.002 SCFD 02.01	24-7-2020	Samenvatting CFD-simulatie Stationsplein Almere
2D	VB&T Brandveiligheid & Milieu	20.002 CFD 02.01	24-7-2020	CFD-simulatie Thermisch effect plasbrand Stationsplein Almere
3	Goudappel Coffeng	006943.20200623.N3.01	23-6-2020	Vekeersgeneratie herontwikkeling station offices Almere
4	Gemeente Almere (format)	-	-	Parkeerbalans Kroonenberg
5A	Els & Linde	20.175	18-6-2020	Quick scan ecologie Station Office te Almere
5B	Els & Linde	-	27-7-2020	Plan van Aanpak beschermde soorten Stationoffice Almere
5C	Els & Linde	-	4-11-2020	Memo tussenstand ecologie
5D	Els & Linde	2535	27-11-2020	Aanvraag ontheffing Wet Natuurbescherming
6A	Els & Linde	-	31-7-2020	Memo stikstofdepositie
6B	Els & Linde	RjyKyGT99L1Q	16-10-2020	Berekening aerius calculator Stationoffice Almere bouwfase
6C	Els & Linde	RvPElt9JuJaV	16-10-2020	Berekening aerius calculator Stationoffice Almere gebruiksfase
7	Nelissen Ingenieursbureau	4611.017.un.eph	23-6-2020	Station Offices Almere - onderzoek beschaduwning zonnepanelen
8A	Nelissen Ingenieursbureau	4611.013.un.eph	27-5-2020	Station Offices Almere - verkennend onderzoek windhinder en windgevaar
8B	Nelissen Ingenieursbureau	4611.027.un.eph	17-7-2020	Notitie - aanvullende toelichting windhinderstudie - n.a.v. beoordeling gemeente 23 juni 2020
9	M+P	M+P.NELIS.20.01.1	15-7-2020	Transformatie Station Offices naar woningen te Almere, onderzoek trillingen railverkeer