

Ruimtelijke onderbouwing

Startblok Riekerhaven: verlenging 2025-2027 Uitgebreide voorbereidingsprocedure

Voetbalstraat, Amsterdam Nieuw-West

Status: indiening

Datum: 18 december 2023

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Amstelveen 1 (3^e etage)
1096 HA Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Voorgeschiedenis.....	1
1.3.	Ligging van het project.....	3
2.	Beschrijving project	4
2.1.	Bestaande situatie gebied	4
2.2.	Bestaande, te behouden situatie Startblok Riekerhaven	5
2.3.	Beheerconcept.....	6
3.	Afwijkingen van het bestemmingsplan.....	7
3.1.	Bestemmingsplan ‘Nieuwe Meer e.o.’.....	7
3.2.	Vergunningaanvraag.....	9
4.	Beleidskader	10
4.1.	Rijksbeleid.....	10
4.1.1.	Nationale Omgevingsvisie (NOVI).....	10
4.1.2.	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).....	11
4.1.3.	Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA).....	11
4.2.	Provinciaal beleid.....	12
4.2.1.	Omgevingsvisie NH2050 (NH2050).....	12
4.2.2.	Omgevingsverordening NH2020.....	13
4.2.3.	Woonagenda 2020-2025	13
4.2.4.	Woonakkoord 2021-2025	15
4.3.	Regionaal beleid.....	16
4.3.1.	Metropoolregio Amsterdam: Internationale topregio met hoge leefkwaliteit (MRA agenda 2020-2024).....	16
4.3.2.	Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025.....	16
4.3.3.	Wonen in de Metropoolregio 2021: Woningvoorraad en bewoning.....	17
4.4.	Gemeentelijk beleid.....	18
4.4.1.	Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen.....	18
4.4.2.	Projectnota Schinkelkwartier.....	19
4.4.3.	Amsterdamse woonagenda 2025	19
4.4.4.	Nota Parkeernormen Auto	20

4.4.5.	Nota Parkeernormen Fiets en Scooter	21
4.4.6.	Agenda Duurzaamheid	21
4.4.7.	Hemelwaterverordening.....	22
4.5.	Conclusie beleidskader	22
5.	Milieu- en omgevingsaspecten	23
5.1.	Omgevingseffectrapport (OER).....	23
5.1.1.	Beschouwing.....	23
5.1.2.	Conclusie.....	23
5.2.	Verkeer en parkeren	24
5.2.1.	Beschouwing.....	24
5.2.2.	Conclusie.....	24
5.3.	Luchtkwaliteit	25
5.3.1.	Luchtkwaliteitseisen	25
5.3.2.	Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam	25
5.3.3.	Conclusie.....	25
5.4.	Geluid.....	26
5.4.1.	Beleid en regelgeving.....	26
5.4.2.	Akoestisch onderzoek.....	26
5.5.	Milieuzonering	27
5.5.1.	Algemeen	27
5.5.2.	Toets	28
5.5.3.	Conclusie.....	28
5.6.	Externe veiligheid	28
5.6.1.	Algemeen	28
5.6.2.	Toets	29
5.7.	Bodem.....	31
5.7.1.	Beschouwing.....	31
5.7.2.	Conclusie.....	31
5.8.	Waterhuishouding	31
5.8.1.	Waterbeheerprogramma 2022-2027 (waterschap Amstel Gooi- en Vechtstreek)	31
5.8.2.	Watertoets.....	32
5.8.3.	Conclusie.....	33
5.9.	Ecologie.....	33
5.9.1.	Beschouwing.....	33

5.9.2.	Conclusie	34
5.9.3.	Gebiedsbescherming	34
5.10.	Cultuurhistorie en archeologie	34
5.10.1.	Beschouwing	34
5.10.2.	Toets	35
5.10.3.	Conclusie	36
5.11.	Luchthavenindelingbesluit	36
5.11.1.	Bouwhoogtes	38
5.11.2.	Vogelaantrekkende functies	38
5.11.3.	20 Ke-contour	38
5.11.4.	Conclusie	43
5.12.	Ladder voor duurzame verstedelijking	43
6.	Uitvoerbaarheid	44
6.1.	Financieel	44
6.2.	Maatschappelijk	44
6.3.	Zienswijzen	44

Bijlage: Woningen Startblok Riekerhaven in Amsterdam; Onderzoek omgevingsgeluid (Cauberg Huygen, 9 oktober 2023)

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Startblok Riekerhaven is een sociaal woonproject met 459 units, waarvan 407 woonplekken dat werd ontwikkeld door Woonstichting Lieven de Key in samenwerking met gemeente Amsterdam en Socius Wonen. Op 1 juli 2016 ontvingen de eerste bewoners de sleutels van hun woning op Startblok. Het Startblok werd gerealiseerd als tijdelijke woningen voor een periode van 9 jaar ingaand vanaf de dag na bekendmaking van de verleende vergunning. De vergunning verloopt daarom per 17 november 2024. Er is echter behoefte aan behoud van de wooneenheden voor een langere periode.

Op grond van Artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 2° van de de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in samenhang met artikel 4, elfde lid van bijlage II van het Beluik omgevingsrecht kan tijdelijk afgeweken worden van het geldende bestemmingsplan voor een periode van 10 jaar. Nu de reeds verleende omgevingsvergunning een looptijd heeft van 9 jaar, kan nog één jaar (18 november 2024 tot en met 17 november 2025) gebruik gemaakt worden van de genoemde wettelijke bepaling voor tijdelijk afwijken. Daarvoor is op 1 november 2023 omgevingsvergunning verleend.

Voor een langere instandhouding dan 10 jaar is een nieuwe planologische procedure nodig. Artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt de mogelijkheid daarvoor omgevingsvergunning te verlenen. Dat houdt in dat de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing is met een ter inzagelegging van het ontwerpbesluit en de gelegenheid voor een ieder om zienswijzen in te dienen voordat het besluit is genomen.

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing van de afwijkingen van het bestemmingsplan tot en met 30 juni 2027, waarbij per 30 september 2027 de gronden ontruimd zullen zijn.

1.2. Voorgeschiedenis

Met het vaststellen van het Actieplan woningbouw 2014-2018, december 2014, in de gemeenteraad werd uitvoering geven aan de ambitie uit het Coalitieakkoord om de woningbouwproductie op te voeren naar 5.000 woningen per jaar vanaf 2018. Dit impliceert tevens dat er binnen de sociale sector 500 woningen per jaar gerealiseerd moeten worden, waarvan een deel specifiek gericht is op jongeren en kwetsbare doelgroepen zoals vluchtelingen. Het huisvesten van vluchtelingen is bovendien een wettelijke taak van alle gemeenten.

Nederland heeft vanaf juni 2021 te maken met een significante stijging van de asielinstream. Alleen al in het laatste halfjaar van 2021 bestond de asielinstream uit 18.000 asielzoekers. Ook voor 2022

is de verwachting dat de instroom onverminderd hoog blijft, met name door de oorlog in Oekraïne. Een groot deel van deze mensen heeft met recht asiel aangevraagd in Nederland, en heeft vervolgens recht om aan de Nederlandse samenleving deel te gaan nemen. Deze verblijfsgerechtigden (ook wel statushouders genoemd) moeten worden uitgeplaatst naar woningen in gemeenten. Tot die tijd verblijven zij in de asielopvang.

Binnen het asielbeleid hebben het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA) en de Nederlandse gemeenten een gedeelde maatschappelijke verantwoordelijkheid. Elk half jaar krijgen gemeenten door het Rijk een taakstelling opgelegd voor het aantal te huisvesten statushouders. Het COA wijst elke gemeente een evenredig aantal statushouders toe: gemeenten met veel inwoners krijgen een hogere taakstelling dan gemeenten met minder inwoners. Voor het vinden van woonruimte maken gemeenten vooral gebruik van het woningaanbod van sociale huurwoningen van woningcorporaties.

Daarnaast kent de stad een groot tekort aan betaalbare huisvesting voor jongeren/studenten. Het is daarom van belang om alle mogelijkheden voor huisvesting te benutten, inclusief tijdelijke woonvormen. Op het Startblok Riekerhaven worden sinds 2016 niet alleen statushouders gehuisvest, maar ook studenten en jongeren. Het huisvesten van toetreders op de woningmarkt is een speerpunt van Lieven de Key.

Startblok Riekerhaven heeft momenteel een omgevingsvergunning die afloopt in november 2024. Er was oorspronkelijk een grondhuurovereenkomst tot juli 2026. Vanuit de gemeente is er een verzoek geweest om statushouders van wie het jongerencontract in 2021 afliep een jaar te verlengen, zodat ze in 2022 geherhuisvest konden worden via de Ruggensteunregeling. Dit is een regeling die in het leven is geroepen door de gemeente Amsterdam waarbij statushouders aan het eind van hun jongerencontract éénmalig een aanbod krijgen voor een nieuwe woning. Door deze verlenging kwam het concept van het startblok in het geding, want vanaf juli 2022 liep de grondhuurovereenkomst nog maar 4 jaar. Hierdoor zou Lieven de Key geen statushouders meer kunnen plaatsen op deze locatie. Daarom is ervoor gekozen om de grondhuurovereenkomst met een jaar te verlengen tot en met 30 juni 2027, zodat er in 2022 nog statushouders geplaatst konden worden voor de duur van 5 jaar, gelijk aan het jongerencontract.

Om ervoor te zorgen dat de omgevingsvergunning niet eerder afloopt dan de grondhuurovereenkomst, wordt nu een verlenging van de omgevingsvergunning aangevraagd.

1.3. Ligging van het project

Het projectgebied ligt in het voormalige sportpark Riekerhaven in Nieuw-West. De Riekerhaven is gelegen tussen de Henk Sneevlietweg, de A10 en het spoortalud.



Afbeelding: De Riekerhaven, projectgebied rood omlijnd

2. Beschrijving project

2.1. Bestaande situatie gebied

Sportpark Riekerhaven is de 'stepping stone' voor de transformatie en herontwikkeling van dit gebied welke is gestart met een aantal transformaties, zoals hotel (Corendon) aan de Aletta Jacobslaan en de school voor verpleegkundigen aan het Aalsmeerplein. Stadsdeel Nieuw-West heeft in 2012 onder andere hierdoor besloten om sportpark Riekerhaven op te heffen als gemeentelijk sportpark en in te zetten op herontwikkeling van dit gebied. Sportverenigingen zijn sindsdien verplaatst en het sportbeheer wordt afgebouwd en omgezet naar tijdelijk beheer. Voorts resteert nog 1 permanente huurder, de handbalvereniging Westsite, welke ook gebruikt wordt door de Riekerhavenbewoners voor sociale en culturele activiteiten, en is Riekerhaven vrij voor herontwikkeling.

Het gebied is aan de noordzijde van het terrein ontsloten via de Overschiestraat. Het terrein is goed bereikbaar met de auto dankzij de aansluiting van de Overschiestraat op de afslag Henk Sneevlietweg vanaf de A10. Via het openbaar vervoer is gebied bereikbaar door de nabijheid van metrohalte Henk Sneevlietweg.

Het gebied is aan de zuidelijke westelijke en oostelijke zijde ingesloten door de snelweg en trambaan hierdoor ligt het gebied geïsoleerd. De Overschiestraat sluit aan op een het hoofdnet voor de fiets. In de directe omgeving zijn er geen woningen. De eerste omwonenden zijn ten noorden van De Vlaardingenlaan, waar in 2022 de laatste jongerenwoningen van het project door Lieven de Key zijn opgeleverd. Het dichtstbijzijnde winkelgebied is gelegen aan het Delflandplein.

2.2. Bestaande, te behouden situatie Startblok Riekerhaven

In 2016 zijn 9 blokken (zie nummering op onderstaande afbeelding) met in totaal 459 eenheden gerealiseerd, waarvan 407 als woning verhuurd. Lieven de Key heeft in nauw overleg met de gemeente een op deze locatie toegesneden woonconcept ontwikkeld waarin community building en actieve participatie van bewoners leidraad zijn. Doel daarvan was om in het complex op Riekerhaven een gemengde doelgroep te huisvesten, zodat er een levendig, campusachtig gebied ontstaat. Het project voorziet erin dat statushouders met andere bevolkingsgroepen worden gemengd zodat zij, ten behoeve van de integratie, niet als afzonderlijke groep worden gehuisvest. De groepen bewoners wonen door elkaar heen. De gedachte is dat de statushouders sneller en beter integreren in de Amsterdamse/ Nederlandse samenleving naarmate er meer en intensievere onderlinge contacten tot stand komen.

Er is in 2016 gestart met een verdeling 50-50% statushouders en jongeren. Na evaluatie is besloten om op de grotere complexen, zoals Startblok Riekerhaven toe te werken naar een verhouding 70% jongeren en 30% statushouders.

De binnengebieden zijn vrijgehouden voor auto's en gezamenlijke activiteiten en ontwikkelingen van de bewoners. Parkeerplaatsen zijn langs de autoweg aanwezig. Fietsparkeren is opgenomen bij de voordeur.



In november 2022 brak op Startblok Riekerhaven een grote brand uit. 72 woningen van blok 6 zijn afgebrand en 82 woningen in blok 5 raakten zwaar beschadigd. Blok 5 en 6 zijn daardoor verloren gegaan. Deze worden niet meer vervangen door nieuwe wooneenheden.

Ten behoeve van de brandveiligheid worden nieuwe bluswatervoorzieningen (sprinklers) aangebracht. Deze bouwkundige aanpassing maakte al onderdeel uit van de voorgaande omgevingsvergunningaanvraag.

2.3. Beheerconcept

Een gemengd complex kan een meerwaarde bieden voor zowel statushouders als woonstarters. Dit ontstaat echter niet vanzelf, verschillende onderdelen vragen om blijvende aandacht en investeringen. De gemeente Amsterdam en corporaties hebben, mede n.a.v. de raadsbrief 'svz gemengde huisvestingslocaties statushouders en woonstarters' van november 2022, besloten om blijvend in te zetten op een aantal onderwerpen:

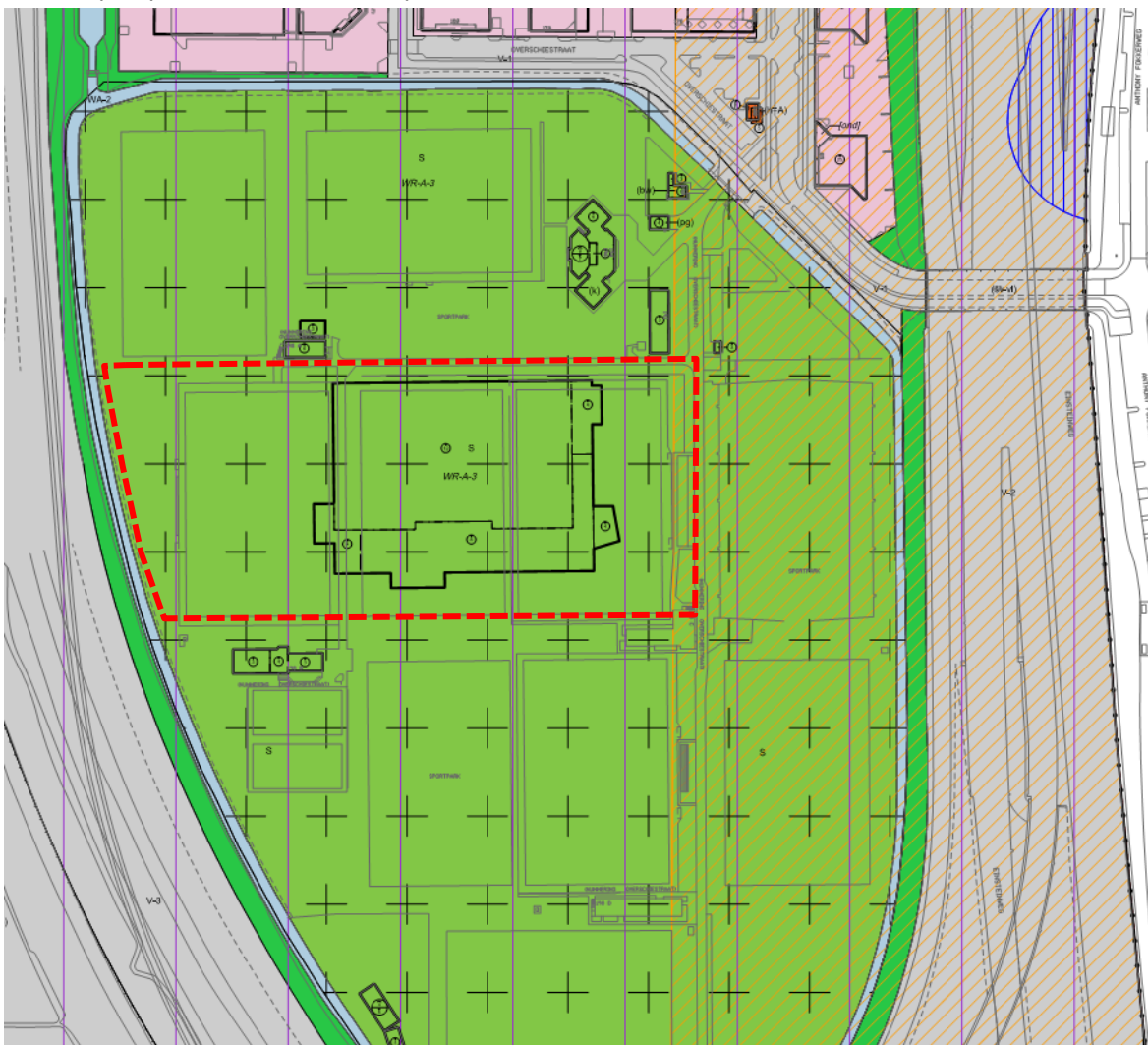
1. Sterke inzet op continue sociaal beheer: het is noodzakelijk dat corporaties én gemeente blijvend investeren in beheer, begeleiding en community building op de gemengde huisvestingslocaties. Dit vanwege de continue doorstroom van de woonstarters en de langdurige behoefte aan ondersteuning van (een deel van) de statushouders.
2. Afspraken rondom de inzet van community builders, afstemming tussen de gemeente en woningcorporaties en blijvende aandacht voor de (kwetsbare) bewoners. Belangrijke onderdelen hierin zijn een outreachende werkwijze van het buurtteam, nauw betrekken van laagdrempelige contactpersonen, een veiligheidsoverleg, een casuïstiekoverleg (i.i.g. voor de grote locaties) en een terugkerend monitoroverleg met professionals, ondersteuning van community builders en delen van informatie over de ontwikkelingen op de gemengde huisvestingslocaties.
3. Afspraken over het hebben en houden van een veilig en prettig leefklimaat op de gemengde huisvestingslocaties als gezamenlijke verantwoordelijkheid met aandacht en ondersteuning/begeleiding op gebied van zorg, welzijn en veiligheid van/voor alle bewoners.
4. Extra inzet op hulp en ondersteuning van de jonge vluchtelingen in een kwetsbare positie. Zij redden het niet alleen. Tijdig signaleren, ondersteuning en passende huisvesting voor deze groep is noodzakelijk. Ten aanzien van de veiligheid op de gemengde wooncomplexen gaat de gemeente samen met Openbare Orde en Veiligheid (OOV) en de corporaties in gesprek over de aanvullende maatregelen. Voor zover de afspraken nog geen onderdeel zijn van deze SLA, kunnen ze alsnog later toegevoegd worden.
5. Flexibiliteit en maatwerk op de verdeelsleutel statushouders/woonstarters op de gemengde huisvestingslocaties.

3. Afwijkingen van het bestemmingsplan

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.'. Daarnaast gelden de parapluplannen 'Grondwaterneutrale Kelders', 'Drijvende bouwwerken' en 'Darkstores' maar deze zijn niet relevant voor Startblok Riekerhaven en blijven daarom verder buiten beschouwing.

3.1. Bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.'

Op 26 juni 2013 is het bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' vastgesteld. De bestemming ter plaatse van de Sportpark Riekerhaven is 'Sport'.



Afbeelding: uitsnede bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.', projectlocatie met rode lijnen weergegeven

De voor 'Sport' aangewezen gronden zijn bestemd voor sportvelden en vergelijkbare voorzieningen, kleinschalige leisure, gebouwde sportvoorzieningen met inbegrip van kleedkamers, bijbehorende kantines, kinderopvang, opslagruimtes en andere nevenruimten, één en ander met inbegrip van ondersteunende horeca, verkeersareaal en ongebouwde parkeervoorzieningen, fietsstallingen,

groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' is maximaal één bedrijfswoning/dienstwoning toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'manege' is een manege toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' zijn gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan.

Op de genoemde gronden mag slechts worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde bestemming. Gebouwen zijn alleen toegestaan binnen de bouwvlakken en het maximum bebouwingspercentage van de bouwvlakken is 100%; de maximum bouwhoogte en de maximum goot- en bouwhoogte staan op de planverbeelding aangegeven. Bouwwerken geen gebouwen zijnde hebben een maximum bouwhoogte van 6 meter.

De genoemde gronden zijn als 'Waarde – Archeologie-3' mede bestemd voor de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Met deze dubbelbestemming is geregeld dat een archeologisch onderzoek vereist is als er grondwerkzaamheden groter dan 10.000 m² en dieper dan 1,5 m onder maaiveld plaatsvinden.

De hele Sportpark Riekerhaven is als 'luchtvaartverkeerzone - lib artikel 2.2.3 (vogels)' aangeduid. Binnen dit gebied mogen geen functies of grote waterpartijen worden toegevoegd met een vogelaantrekkende werking.

De oostzijde van sportpark Riekerhaven is als 'geluidzone – industrie - bedrijventerrein Schinkel' aangeduid. Ter plaatse van deze aanduiding zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege het industrieterrein 'Schinkel' op geluidsgevoelige bestemmingen. Een op grond van de andere aangewezen bestemmingen toelaatbaar gebouw, of de uitbreiding daarvan, welk aangemerkt kan worden als een geluidsgevoelige bestemming, mag slechts worden gebouwd indien de geluidsbelasting vanwege de industrieterreinen op de gevels van dit gebouw niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

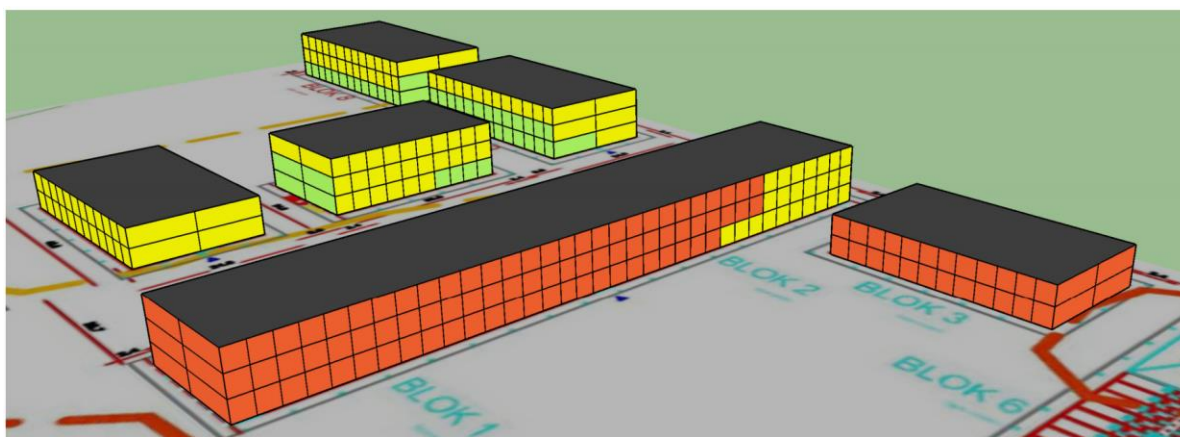
Het project wijkt af van het bestemmingsplan omdat de functie wonen niet is toegestaan binnen bestemming 'Sport'. Daarnaast is de bebouwing buiten de bouwvlakken geprojecteerd.

3.2. Vergunningaanvraag

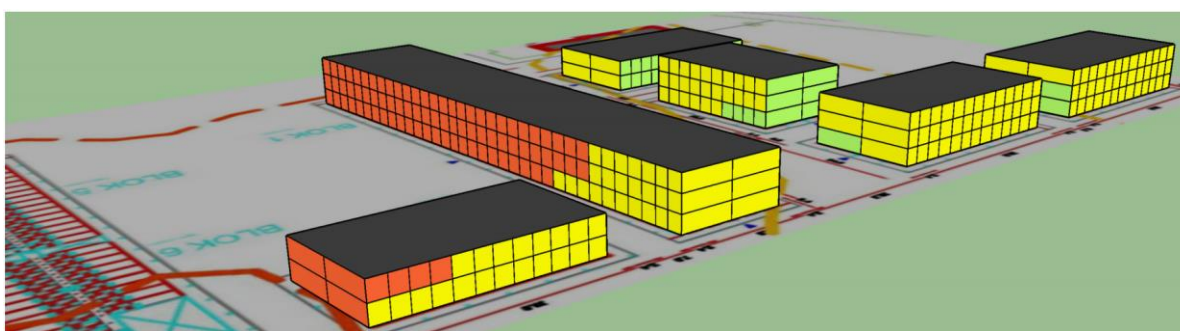
De woongebouwen zijn vergund tot en met 17 november 2024 en voor verlenging tot en met 17 november 2025 is op 1 november 2023 separaat omgevingsvergunning verleend.

De nu voorliggende aanvraag heeft betrekking op de periode van 18 november 2025 tot en met 30 juni 2027. Na die datum is er tot en met 30 september 2027 de tijd om de gronden te ontruimen.

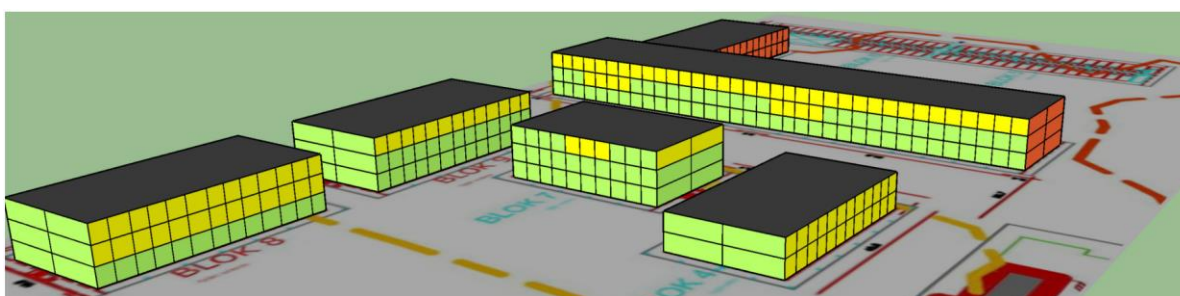
Gedurende deze verlengingstermijn wordt een deel van de woningen niet voor bewoning gebruikt, omdat bij instandhouding van de woningen langer dan 10 jaar getoetst moet worden aan de Wet geluidhinder, waaruit volgt dat de geluidbelasting op de gevels van een deel van de woongebouwen te hoog is. Het gaat om de op de hieronder getoonde gevels / woningen die met rode lijnen zijn aangeduid, dat zijn in totaal 113 eenheden, die al niet allemaal bewoond werden. Zie voor verdere toelichting paragraaf 5.4.2.



Zicht vanuit zuidoosten



Zicht vanuit noordoosten



Zicht vanuit zuidwesten

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 15 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Met de NOVI wil het Rijk een langetermijnvisie geven op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het betreft hier een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving, groot en veelzijdig en vaak met elkaar verweven. Het is een nationale visie die zelfbindend is voor het Rijk.

De aanpak van de NOVI gaat uit van de nationale belangen die in de leefomgeving aan de orde zijn, inclusief de opgaven die daaruit zijn afgeleid. Waar op deze opgaven een geïntegreerde aanpak noodzakelijk is, geeft de NOVI richting. Op andere onderwerpen wordt naar sectoraal beleid verwezen. De NOVI is continu aanpasbaar.

Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in vier prioriteiten. Op deze prioriteiten worden beleidskeuzes gemaakt. De vier prioriteiten zijn:

- I. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- II. Duurzaam economisch groeipotentieel;
- III. Sterke en gezonde steden en regio's;
- IV. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om de beleidskeuzes op een heldere en voorspelbare manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het afwegen en prioriteren van de verschillende belangen en opgaven:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- Afwentelen wordt voorkomen.

Tot het moment dat de Omgevingswet in werking treedt (op 1 januari 2024) geldt de omgevingsvisie als structuurvisie en zijn ruimtelijke belangen geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het Rijksbelang opgenomen dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Wanneer een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt moet er getoetst worden aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

Consequenties voor dit project

Door de langere instandhouding van de tijdelijke woningen worden geen nationale belangen geraakt. Er is geen strijd met de Omgevingsvisie.

4.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden en nadien nog aangevuld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals hoofdwegen en -spoorwegen, buisleidingen van nationaal belang, Ecologische hoofdstructuur, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De regels uit het Barro zijn voor wat betreft een aantal onderwerpen verder uitgewerkt in de Regeling van de algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro), bijvoorbeeld de uitbreiding van het hoofdwegennet.

Gelet op het Barro en de bijbehorende Rarro zijn voor de projectlocatie geen onderwerpen van toepassing.

Consequenties voor dit project

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de bijbehorende Regeling hebben geen consequenties voor het project.

4.1.3. Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA)

Onder de Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA, maart 2022) hangen een zestal programma's waarvan de belangrijkste zijn:

- Programma Woningbouw
- Programma Betaalbaar wonen
- Programma Een thuis voor iedereen
- Programma Wonen en zorg voor ouderen
- Programma Versnelling verduurzaming gebouwde omgeving
- Nationaal programma Leefbaarheid en veiligheid

De doelstelling is om nationaal 900.000 woningen te bouwen in de periode 2022-2030. Met daarbij veel aandacht voor betaalbare woningen, verduurzaming en wonen voor aandachtsgroepen waaronder senioren (zie programma's). Bij nieuwbouw is het uitgangspunt 1/3 sociale huur, 1/3 betaalbaar (middenhuur tot € 1.000 of koop tot € 355.000 voor 2023) en 1/3 overig. Op basis van deze ambitie hebben provincies in afstemming met de regio's en gemeenten een bod gedaan aan het Rijk over aantallen te realiseren woningen. Deze afspraken hebben in maart 2023 hun beslag gekregen in regionale woondeals. Amsterdam valt onder de woondeal MRA. De afspraken worden per gemeente vastgelegd.

Consequenties voor dit project

De langere instandhouding van de tijdelijke woningen in de sociale sector is in overeenstemming met de Nationale Woon- en Bouwagenda en de Woondeal.

4.2. Provinciaal beleid

4.2.1. Omgevingsvisie NH2050 (NH2050)

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient oog te worden gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

Consequenties voor dit project

Door de langere instandhouding van de tijdelijke woningen op het voormalige, niet meer in gebruik zijnde sportpark wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het landschap gespaard. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

4.2.2. Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking. Voor het onderhavige plangebied zijn vooral de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (artikel 6.3) en Klimaatadaptatie (artikel 6.62) relevant.

Artikel 6.3 Nieuwe Stedelijke ontwikkeling

Voor de projectlocatie zijn vooral de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant. Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 6.62 Klimaatadaptatie

De toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving wordt in ieder geval ingegaan op eventuele wateroverlast, overstroming, hitte en droogte. De beschrijving omschrijft tevens de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de hiervoor omschreven risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt.

Consequenties voor dit project

Door de langere instandhouding van de tijdelijke woningen wordt voorzien in een behoefte. Er is landelijk een groot tekort aan sociale huurwoningen en aan huisvesting voor starters, jongeren en statushouders. De bebouwing is al bestaand en in gebruik, het doen van investeringen om nieuwe maatregelen te treffen in het kader van klimaatadaptatie is gezien de tijdelijkheid van de woningen niet doelmatig en niet financieel haalbaar.

4.2.3. Woonagenda 2020-2025

De Woonagenda 2020-2025 is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland en past binnen de randvoorwaarden van het ruimtelijk beleid zoals beschreven in de Omgevingsvisie NH2050. De provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. De woonagenda heeft 4 ruimtelijke uitgangspunten:

1. Wonen als onderdeel van een integrale verstedelijkingsopgave
2. Voldoende ruimte voor woningbouw, uitgaande van zorgvuldig ruimtegebruik

3. versterken van het netwerk van steden en kernen qua voorzieningenniveau, economische ontwikkeling en woningbouwontwikkeling
4. Invulling geven aan de ambities door ruimte te bieden voor maatwerk en te sturen op regionale samenwerking.

De speerpunten zijn:

- A. Een woning voor iedereen
 - a. Adaptief en vraaggestuurd programmeren
 - b. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
 - c. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod
- B. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie

Hierbij worden de volgende richtinggevende principes gehanteerd:

1. De vraag is leidend. Het woningbouwprogramma wordt bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwalitatieve en kwantitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.
2. Het woningbouwprogramma is regionaal, flexibel en adaptief.
3. Er zijn snel meer woningen nodig. De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie, met aandacht voor de benodigde kwaliteit.
4. De provincie helpt gemeenten om de woningproductie te versnellen, door voortzetting van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.
5. De provincie geeft gemeenten ruimte om bij binnenstedelijke plannen nabij een OV-knooppunt en/of in een groeiregio hogere aantallen woningen te realiseren dan de prognose, om het woningtekort versneld in te lopen.
6. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid bewaakt de provincie de goede balans tussen economie, wonen, mobiliteit, landschap.
7. Woningbouw heeft een grote impact op het landschap, de natuur en de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied. In de woonakkoorden worden tussen provincie en regio's afspraken gemaakt om woningbouw zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, circulair en natuur- en landschapsinclusief te ontwikkelen.
8. De woningmarkt heeft structureel meer flexibiliteit en betaalbare opties voor alle verschillende doelgroepen van woningzoekenden nodig.
9. Betaalbaar en divers woningaanbod voor alle doelgroepen vraagt regionale afstemming en samenwerking.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een (inter-)nationaal gewilde plek om te wonen en werken. De vraag naar woningen is en blijft groot. In de prognose uit 2019 werd voorzien dat de MRA tot 2040 circa 250.000 extra woningen nodig heeft om de groeiende bevolking onderdak te bieden. Naast de grote woningbouwopgave kent de MRA andere belangrijke maatschappelijke opgaven, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van de economie en de energietransitie. Woningbouw draagt hier sterk aan bij, zolang dit zorgvuldig en in onderlinge afstemming gebeurt. Dit vraagt om nauwe samenwerking tussen de gemeenten, deelregio's en provincies Noord-Holland en Flevoland. Deze (boven)regionale opgaven komen samen in een aantal gebiedsontwikkelingen die zo grootschalig en complex zijn, dat samenwerking tussen Rijk, MRA,

provincies, deelregio's en gemeenten een noodzaak is om te zorgen voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking.

Consequenties voor dit project

De langere instandhouding van de tijdelijke woningen in de sociale sector levert een bijdrage aan de woningbouwopgave en is dan ook in overeenstemming met de Woonagenda 2020-2025.

4.2.4. Woonakkoord 2021-2025

Het woonakkoord bevat de gedeelde ambities en gezamenlijke inzet voor het woonbeleid van Amsterdam en de provincie Noord Holland. Het woonakkoord is de opvolger van het Regionale actieprogramma Wonen en onderdeel van de 'regionale afspraken' als bedoeld in artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020. In de omgevingsverordening en –regeling is bepaald dat de regionale woonakkoorden de uitgangspunten van het regionaal woonbeleid bevatten en in overeenstemming zijn met het provinciaal woonbeleid. In de Omgevingsverordening is tevens bepaald dat een plan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling onderdeel is van 'regionale afspraken', ofwel de door de regio zelf vastgestelde woningbouwprogrammering en dit gezamenlijke woonakkoord. De gemeente Amsterdam heeft in het kader van deze regels de status van zelfstandige 'regio'.

Amsterdam heeft volgens de provinciale berekening in de jaren 2020-2025 een woningbehoefte van 25.700. De plancapaciteit van Amsterdam is echter groot: 226.600. Hiervan is een groot deel in de verdere toekomst gepland, maar toch is momenteel al een aantal van 55.500 woningen als harde capaciteit aan te merken. Dat is zelfs voldoende voor de woningbehoefte tot aan 2030 (51.300). De Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam realiseren zich dat het, met het oog op vertraging in de uitvoering, nodig is meer delen van de plancapaciteit 'hard' te maken om de woningbehoefte te kunnen inlossen en zeker te zijn van voldoende woningbouw. Gezien de hoeveelheid harde plancapaciteit en sturing van Amsterdam op start bouw geldt dit voor andere delen van de MRA (buiten Amsterdam).

Amsterdam gaat uit van een woningbouwaantal van ongeveer 7.500 per jaar voor de periode tot aan 2025. Voor de langere termijn (2050) wordt uitgegaan van een groei van de woningvoorraad met 5.000 woningen per jaar. De Omgevingsvisie Amsterdam biedt ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen.

Consequenties voor dit project

De langere instandhouding van de tijdelijke woningen in de sociale sector levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.3. Regionaal beleid

4.3.1. Metropoolregio Amsterdam: Internationale topregio met hoge leefkwaliteit (MRA agenda 2020-2024)

De MRA Agenda is opgesteld in opdracht van de Agendacommissie van de MRA. De samenwerking richt zich op het versterken van de internationale positie van de MRA als economische topregio met hoge leefkwaliteit. Hierbij zijn twee leidende principes:

- toekomstbestendige metropool, die gericht is om binnen 30 jaar klimaatneutraal, volledig circulair en klimaatbestendig te zijn;
- evenwichtige metropool zonder grote sociaaleconomische verschillen tussen gebieden, waar sprake is van kansengelijkheid en hoge leefkwaliteit.

Deze overkoepelende ambities komen tot uiting in vier bestuurlijke opdrachten:

1. samenwerking verder versterken;
2. werk maken van een veerkrachtige, inclusieve en schone economie;
3. bouwen voor de woningbehoefte en met groei de leefkwaliteit versterken;
4. vaart maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem.

Met name de derde opdracht is relevant voor het voorliggende project. De regionale bouwopgave is groot. Volgens de laatste prognoses groeit de woningbehoefte tot 2040 met minimaal 250.000 woningen. Met het Rijk heeft de regio afgesproken tot 2025 gemiddeld 15.000 woningen per jaar te bouwen. Een forse opgave die grotendeels via complexe binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen moet worden ingevuld. Bovendien moet de bouw van nieuwe woningen ook bijdragen aan een toekomstbestendige en betaalbare woningvoorraad.

Consequenties voor dit project

De langere instandhouding van de tijdelijke woningen in de sociale sector levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.3.2. Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025

De metropoolregio Amsterdam kampt met een groot woningtekort, het grootste van Nederland. Het actieprogramma woningproductie MRA zet daarom voornamelijk in op de bouw van extra woningen, elk jaar moeten er binnen de Metropoolregio Amsterdam 15.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Om dit te bereiken wordt ingezet op het versnellen van processen, het gebruik maken van financiering vanuit het rijk en het leggen van een verbinding tussen de woningbouwproductie en de opgaven in de vervoerregio en de MIRT.

Naast kwantiteit speelt ook de kwaliteit een rol binnen het actieprogramma. Het grootste tekort aan woningen bevindt zich in het sociale en middeldure segment. De MRA hecht er veel waarde aan om juist in deze segmenten veel bij te bouwen omdat de toegankelijkheid tot een woning voor mensen met een laag of middeninkomen nu in het gedrang komt. Ook andere kwalitatieve aspecten worden belangrijk geacht bij de bouw van nieuwe woningen, zoals het verduurzamen en vergroenen van de bebouwde leefomgeving en circulair bouwen.

Uit de 'Monitor woningbouw 2022' blijkt dat de actuele bevolkingsgroei bijzonder hoog is, deels door 'reguliere' migratie maar ook door de instroom van vluchtelingen uit Oekraïne. In de eerste 9 maanden van 2022 groeide de bevolking in Noord-Holland met bijna 39.000 inwoners. Een niveau van groei dat zich alleen vlak na de Tweede Wereldoorlog voordeed. De groei van de woningbehoefte is daarmee momenteel groter dan de groei van de woningvoorraad. Voor de nabije toekomst bestaan twee belangrijke onzekerheden: de oorlog in Oekraïne die kan leiden tot de komst van meer vluchtelingen en de ontwikkeling van de economie. Een economische recessie leidt doorgaans tot een lager buitenlands migratiesaldo. Het op peil houden of verhogen van de bouwproductie is daarmee cruciaal. Dit betekent dat Noord-Holland een forse bouwopgave heeft. Voor de periode 2022-2040 ligt de bouwopgave bij de actuele prognose rond de 230.000 woningen. Afgezet tegen de fasering van de plancapaciteit is in alle regio's ruim voldoende plancapaciteit beschikbaar. Voor de periode 2022-2040 komt de beschikbare plancapaciteit uit op 160% van de woningopgave.

Sinds de jaren negentig geldt nationaal een streeftekort van 2%, dat volgens het ministerie van VROM samenging met een relatief stabiele marktsituatie. Bij een tekort van 0% ontstaat namelijk leegstand in afwachting van die nieuwe huishoudens. Het is daarom niet realistisch om te stellen dat het volledige woningtekort dient te worden ingelopen. Op basis van het verleden lijkt een woningtekort van rond de 2% in de provincie en 4% in Amsterdam een niveau dat samengaat met een redelijk ontspannen woningmarkt. In Amsterdam was er in 2022 een woningtekort van 7,9 procent. Om op de 4% uit te komen zijn er circa 18.000 extra woningen nodig.

Consequenties voor dit project

De langere instandhouding van de tijdelijke woningen in de sociale sector levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.3.3. Wonen in de Metropoolregio 2021: Woningvoorraad en bewoning.

Het onderzoek 'Wonen in de Metropoolregio Amsterdam' (WiMRA) 2021 geeft de ontwikkelingen op de woningmarkt weer in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en gaat in op de positie van de verschillende regio's daarbinnen. Het WiMRA is een belangrijke bron voor regionaal inzicht in de werking van en samenhang op de woningmarkt en voor het gesprek over de woningbouwopgave en de betaalbaarheid van het wonen. Het WiMRA wordt uitgevoerd in opdracht van de Metropoolregio Amsterdam en de corporaties vertegenwoordigd in de MRA. Uit de WiMRA blijkt dat in Amsterdam:

- met name in de sociale huur vraag en aanbod sterk uiteenlopen doordat zowel starters als doorstromers in dit segment zoekend zijn;
- er een tekort is aan koopwoningen in alle prijsklassen.

Consequenties voor dit project

De langere instandhouding van de tijdelijke woningen in de sociale sector levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.4. Gemeentelijk beleid

4.4.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

Omdat het project niet is gelegen in de Hoofdgroenstructuur en de nieuwbouw geen hoogbouw betreft blijven deze twee onderdelen in het navolgende verder buiten beschouwing.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoureuze vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.
5. Samen stadmaken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.

Consequenties voor dit project

Op de visiekaart is de onderhavige plangebied aangewezen als hoogstedelijke buurt. Hierbij gaat het om ontwikkelingen van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en meer ruimte voor niet-wonen. In de nabije toekomst wordt het gebied overeenkomstig de Omgevingsvisie ontwikkeld in het kader van het project Schinkelkwartier.

Zolang deze gronden nog niet nodig zijn voor de ontwikkeling van het project is het mogelijk het voormalige, niet meer in gebruik zijnde sportpark te benutten voor de langere instandhouding van de tijdelijke woningen.

4.4.2. Projectnota Schinkelkwartier

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 14 december 2021 de Projectnota Schinkelkwartier vastgesteld.

In de projectnota Schinkelkwartier zijn de ambities van het gemeentebestuur geformuleerd: het transformeren van een geïsoleerd werkgebied tot een inclusieve, levendige en groene stadswijk die goed verbonden is met de omgeving. Met ruimte voor 11.000 woningen, 1.020.000 m² werkruimte (ten opzichte van circa 700.000 m² in de huidige situatie) en 450.000 m² maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Een gebied waar straks 22.000 mensen wonen en 45.500 mensen werken.

Consequenties voor dit project

In de nabije toekomst wordt het gebied ontwikkeld in het kader van het project Schinkelkwartier. Zolang deze gronden nog niet nodig zijn voor de ontwikkeling van het project is het mogelijk het voormalige, niet meer in gebruik zijnde sportpark te benutten voor de langere instandhouding van de tijdelijke woningen.

4.4.3. Amsterdamse woonagenda 2025

De Amsterdamse Woonagenda is op 19 juli 2017 vastgesteld. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Het heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen en bevat 24 acties tot 2025.

Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. In 2025 zit het grootste tekort naar verwachting in de gereguleerde huurvoorraad. In dat jaar heeft 49% van de huishoudens behoefte aan een gereguleerde huurwoning, terwijl de verwachting is dat alsdan in 2025 slechts 39% van de woningvoorraad uit gereguleerde huurwoningen bestaat.

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is een gemengde stad: 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Dit stedelijk uitgangspunt geldt ook voor transformatieprojecten, waarbij is aangegeven dat de nadere regels worden uitgewerkt in een Stedelijk Kader voor particuliere transformaties.

- Grotere woningen voor gezinnen (groter dan 70 m²).
- Nieuwe afspraken met corporaties en huurders over voldoende woningaanbod voor kwetsbare groepen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuysvesting.

In het Stedelijk Kader voor particuliere transformaties is aangegeven in welke gevallen er kan worden afgeweken van het stedelijke uitgangspunt 40-40-20, bijvoorbeeld als het gebouw een kleine omvang heeft of als er een ander stedelijk doel of programma wordt nagestreefd in het betreffende project (bijvoorbeeld huisvesting van kwetsbare groepen).

Consequenties voor dit project

De langere instandhouding van de tijdelijke woningen in de sociale sector levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.4.4. Nota Parkeernormen Auto

De gemeente Amsterdam heeft op 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld (en op 29 november 2017 gewijzigd).

ABC-locaties en parkeernormen

Amsterdam is in de nota is opgedeeld in A-, B- en C-locaties, waarbij een A-locatie goed per openbaar vervoer bereikbaar is en een C gebied vooral goed met de auto bereikbaar is. De projectlocatie is aangemerkt als een B-locatie. Bij dergelijke locaties is sprake van een goed openbaar vervoer maar dergelijke locaties liggen verder van de intercitystations af. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning voor bewonersparkeren ook een minimum norm te hanteren.

Deze is als volgt:

- Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
 - Bij woningen tot 30 m² bvo, een minimumnorm van 0,1 tenzij het project minder dan 100 woningen in deze categorie betreft. In dat geval is de norm 0,0 parkeerplek per woning.
 - Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
 - Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw het minimum aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Daarnaast geldt dat er rekening dient te worden gehouden met een norm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren, ongeacht het woningtype.

Consequenties voor dit project

De onderhavige omgevingsvergunning betreft geen nieuwbouw, voor sociale huurwoningen geldt geen minimumnorm en er is reeds voorzien in parkeercapaciteit met 55 parkeerplaatsen. Er is gedurende de jaren dat de woningen er staan gebleken dat deze capaciteit volstond.

Geconcludeerd wordt dat het aspect parkeren geen belemmering vormt voor de verlening van de omgevingsvergunning.

4.4.5. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en op 14 maart 2018 door de gemeenteraad. In dit beleid worden minimale normen gegeven voor fietsparkeerplaatsen bij diverse niet-woonfuncties, richtlijnen voor scooterparkeerplaatsen voor scooters bij niet-woonfuncties en richtlijnen voor fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties. Voor woningen is het Bouwbesluit maatgevend. In plaats van een berging per woning kan gekozen worden voor een gezamenlijke fietsenstalling, de Bouwbrief 2015-130 is daarvoor de leidraad.

Consequenties voor dit project

De onderhavige omgevingsvergunning betreft geen nieuwbouw en er is reeds voorzien in fietsenstallingen. Er zijn totaal circa 320 fietsnietjes gerealiseerd. Aan een fietsnietje kunnen tenminste 2 fietsen geplaatst worden. Er is gedurende de jaren dat de woningen er staan gebleken dat deze capaciteit volstond. Geconcludeerd wordt dat het aspect fietsparkeren geen belemmering vormt voor de verlening van de omgevingsvergunning.

4.4.6. Agenda Duurzaamheid

De op 11 maart 2015 door de gemeenteraad vastgestelde agenda duurzaamheid beschrijft doelstellingen die bij moeten dragen aan de versnelling van de verduurzaming van de stad. Zo wordt gestreefd naar een vermindering van de CO₂-uitstoot in Amsterdam met 55% in 2030, en 95% in 2050. Vóór 2040 is de stad aardgasvrij en over 10 jaar is er alleen nog uitstootvrij vervoer over de weg en over het water.

In 2050 is Amsterdam een circulaire stad, alles wat geproduceerd en geconsumeerd wordt is herbruikbaar. Amsterdam wil een stad zijn die goed omgaat met de effecten van klimaatverandering, zoals wateroverlast, toenemende periodes van droogte en hitte, en verandering van biodiversiteit.

In de Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025 is de aanpak beschreven om te komen tot een Circulaire economie. De strategie moet zorgen voor een aanzienlijke vermindering van het gebruik van nieuwe grondstoffen en materialen en zo bijdragen aan een duurzame stad. De komende jaren gaat de gemeente diverse materiaalstromen in kaart brengen, van binnenkomst tot verwerking, om zo kostbare grondstoffen te behouden. Het doel is om in 2030 een halvering van het gebruik van nieuwe grondstoffen te bereiken, en in 2050 een volledig circulaire stad.

Consequenties voor dit project

De langere instandhouding van de tijdelijke woningen is vanuit oogpunt van duurzaamheid gunstig. De bebouwing is al bestaand en in gebruik, het doen van investeringen om nieuwe maatregelen te treffen in het kader van duurzaamheid is gezien de tijdelijkheid van de woningen niet doelmatig en niet financieel haalbaar.

4.4.7. Hemelwaterverordening

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

Consequenties voor dit project

De onderhavige omgevingsvergunning betreft geen nieuwbouw, zodat de Hemelwaterverordening geen maatregelen eist. De bebouwing is al bestaand en in gebruik, het doen van investeringen om nieuwe maatregelen te treffen in het kader van de Hemelwaterverordening is gezien de tijdelijkheid van de woningen niet doelmatig en niet financieel haalbaar.

4.5. Conclusie beleidskader

Het project leidt tot behoud van het woningaantal in de sociale huursector. Het voorliggende project draagt bij aan de grote vraag naar sociale huurwoningen. Het landelijke, provinciale, regionale beleid en gemeentelijke vraagt om meer woningen in vooral deze categorie. De langere instandhouding van de tijdelijke woningen is vanuit oogpunt van duurzaamheid gunstig.

In de nabije toekomst wordt het gebied ontwikkeld in het kader van het project Schinkelkwartier. Zolang deze gronden nog niet nodig zijn voor de ontwikkeling van het project is het mogelijk het voormalige, niet meer in gebruik zijnde sportpark te benutten voor de langere instandhouding van de tijdelijke woningen.

5. Milieu- en omgevingsaspecten

5.1. Omgevingseffectrapport (OER)

5.1.1. Beschouwing

Bij nieuwe ontwikkelingen dient beoordeeld te worden of de beoogde ontwikkeling m.e.r.-beoordelingsplichtig is. Een m.e.r.-beoordeling is een beoordeling of bij een ontwikkeling belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

De transformatie van Schinkelkwartier is een m.e.r.-beoordelingsplichtige ontwikkeling. De ontwikkeling valt onder de activiteit 'stedelijk ontwikkelingsproject' (D 11.2) van de bijlage bij het Besluit m.e.r.. In het geval van een stedelijk ontwikkelingsproject is direct een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk als de activiteit gaat om de bouw van 2.000 woningen of meer in een aaneengesloten gebied of als de activiteit een omvang heeft van 100 hectare.

In een m.e.r.-procedure is gewoonlijk het milieueffectrapport (MER) het centrale instrument. Voor het Schinkelkwartier is in plaats van een MER een Omgevingseffectrapport (OER) opgesteld. Het OER heeft dezelfde functie en status als het MER, maar kent een bredere reikwijdte. In het OER worden namelijk de gevolgen voor de gehele fysieke leefomgeving onderzocht, niet enkel de gevolgen voor het milieu zoals in een MER het geval is. Milieueffecten worden in het OER dan ook 'omgevingseffecten' genoemd. Door deze verbreding kan het instrument, in de geest van de Omgevingswet, beter bijdragen aan het evenwichtig toedelen van functies in het Schinkelkwartier.

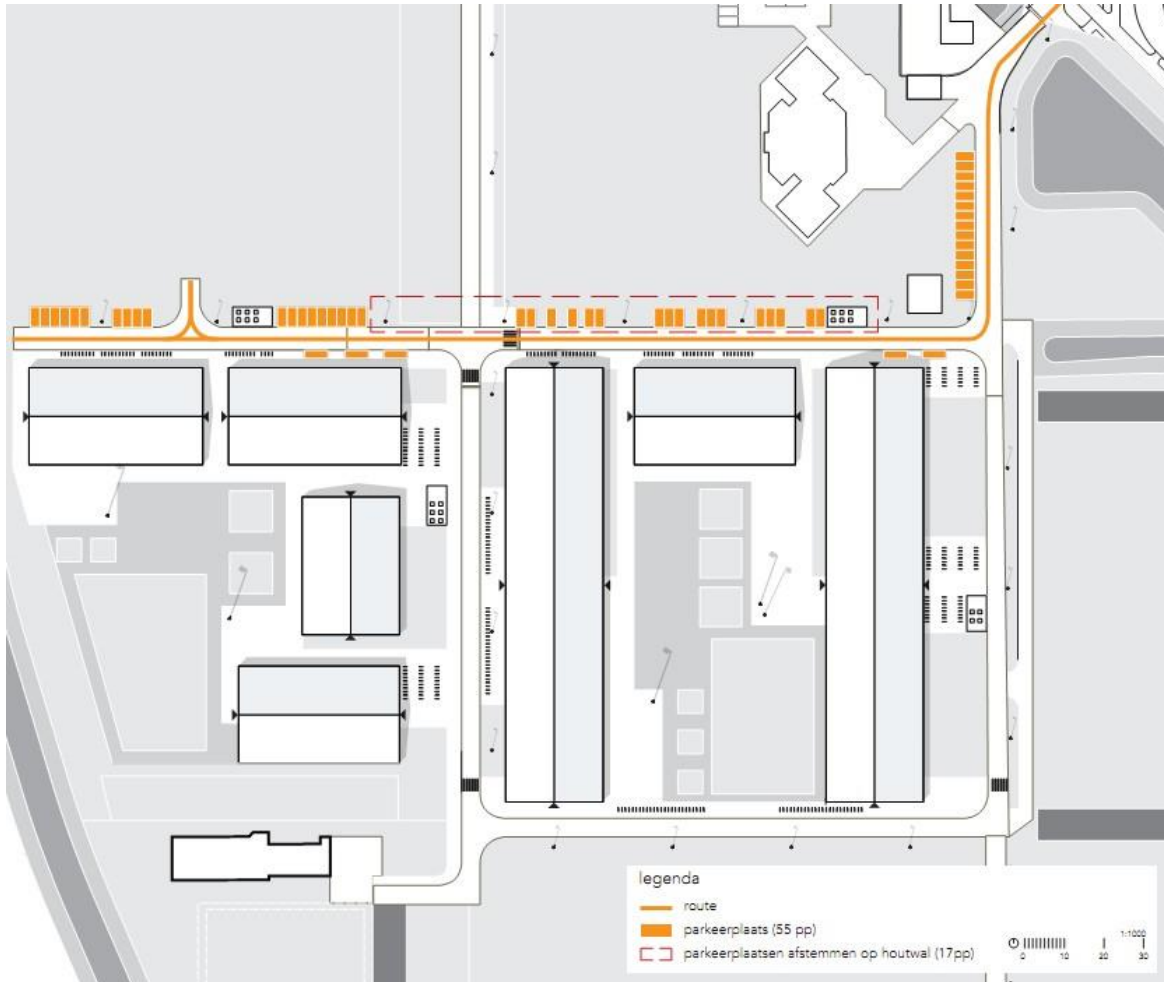
5.1.2. Conclusie

De langere instandhouding van de tijdelijke woningen heeft geen samenhang met de toekomstige ontwikkeling van het Schinkelkwartier en maakt dan ook geen deel uit van het project dat m.e.r.-beoordelingsplichtig is. Voorts betreft de onderhavige omgevingsvergunning geen nieuwbouw zodat ook om die reden geen aanleiding bestaat een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

5.2. Verkeer en parkeren

5.2.1. Beschouwing

Het projectgebied is voor autoverkeer aan de Overschiestraat aangesloten met een doodlopende weg aan de noordkant van de locatie (zie afbeelding).



Afbeelding: Auto-ontsluiting projectgebied

De langere instandhouding van de tijdelijke woningen leidt niet tot nieuwe verkeersintensiteiten. Er is gedurende de jaren dat de woningen er staan gebleken dat de verkeersafwikkeling geen problemen oplevert.

In paragraaf 4.4.5 en 4.4.6 is al ingegaan op het aspect parkeren. Kortheidshalve wordt naar die paragraaf verwezen.

5.2.2. Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor verlening van de omgevingsvergunning.

5.3. Luchtkwaliteit

5.3.1. Luchtkwaliteitseisen

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan (of andere planologische procedure) moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een planologische procedure toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden.

De onderhevige omgevingsvergunning heeft betrekking op veel minder dan 1.500 woningen. Het project is daarom te kwalificeren als 'niet in betekenende mate' en heeft zodoende geen nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig. Bovendien betreft onderhavige omgevingsvergunning betreft geen nieuwbouw en is er alleen al daarom geen sprake van een wijziging van de verkeersintensiteiten die effect op de luchtkwaliteit zou kunnen hebben.

5.3.2. Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Het college van B&W heeft op 5 januari 2010 de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter (gemeten van de rand van de weg) geen gevoelige bestemmingen (zoals ziekenhuizen, scholen en verzorgingshuizen) in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Het project heeft geen betrekking op gevoelige functies. Het project voldoet daarmee aan de richtlijn van de gemeente.

5.3.3. Conclusie

De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor verlening van de omgevingsvergunning. De bestaande luchtkwaliteit is voldoende en het project draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

5.4. Geluid

5.4.1. Beleid en regelgeving

Bij een afwijking van het bestemmingsplan is het conform de Wet geluidhinder (Wgh) noodzakelijk dat er aandacht wordt besteed aan de akoestische situatie. Als een plangebied geheel of gedeeltelijk binnen de onderzoekszone van een verkeersweg, een spoorweg, of een gezoneerd industrieterrein valt, moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek worden verricht naar de geluidsbelasting op nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld scholen en ziekenhuizen) binnen die geluidszone. Een bestemmingsplan kan pas worden vastgesteld indien de geluidbelasting op nieuwe geluidgevoelige functies voldoet aan de voorkeursgrenswaarden genoemd in de Wgh, of indien een besluit is genomen om hogere waarden vast te stellen. Voor dit laatste geeft de Wgh een maximale ontheffingswaarde. Voordat een hogere waarde kan worden vastgesteld, dienen eerst maatregelen te worden onderzocht om de geluidbelasting terug te dringen. Voor wegen die deel uitmaken van een 30 km-gebied geldt dat akoestisch onderzoek in principe niet hoeft te worden uitgevoerd op grond van de Wgh. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan het in sommige gevallen, zoals bij drukke 30 km wegen, toch nodig zijn om de akoestische situatie in kaart te brengen, om te beoordelen of het een goede locatie is voor een geluidgevoelige functie.

Amsterdams beleid hogere waarden

Op 12 juli 2016 heeft het college van B&W het Amsterdams Geluidbeleid voor hogere (grens)waarde vastgesteld. Dit beleid was niet altijd even duidelijk en bood geen mogelijkheid om rekening te houden met situaties die niet strikt in het beleid passen maar wel zouden kunnen voldoen aan het realiseren van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit heeft geleid tot het opstellen van Het Amsterdams geluidbeleid 2019.

Het voornoemde geluidsbeleid verschilt niet principieel van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

5.4.2. Akoestisch onderzoek

Door ingenieursbureau Cauberg Huygen is akoestisch onderzoek uitgevoerd waarbij de instandhouding van de woningen is getoetst aan de Wet geluidhinder (zie bijlage).

Woningen met een geluidbelasting van 53 dB of minder

Circa 20% van de woningen beschikt direct over een geluidsluwe gevel. Bij ruim de helft van alle woningen, waarvoor door middel van een vast te stellen hogere waarde het mogelijk is om deze voor een korte extra periode voor bewoning te blijven gebruiken, is geen geluidsluwe gevel. Bouwkundige maatregelen om bij deze woningen alsnog een geluidsluwe gevel te realiseren zijn ingrijpend, waar veel kosten mee gemoeid zijn. Gelet op de korte extra periode waarin de woningen nog worden gebruikt wordt geadviseerd om af te zien van dergelijke bouwkundige maatregelen.

Omdat is gebleken dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, wordt geadviseerd om hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai afkomstig van de A4/A10 van 53 dB L_{den} , van spoorweglawaai afkomstig van de spoorwegen Amsterdam Centraal-Schiphol en Amsterdam Zuid-Schiphol van 60 dB L_{den} en van metrogeluid afkomstig van metrolijnen 50-51 van 56 dB L_{den} .

Woningen met een geluidbelasting van maar dan 53 dB

Geconstateerd is dat een totaal van 113 wooneenheden in de blokken 1, 2 en 3 (die al niet allemaal bewoond werden) als gevolg van wegverkeerslawaai van de A4/A10 een gecorrigeerde geluidbelasting ondervindt van meer dan 53 dB. Daarmee wordt de maximale ontheffingswaarde overschreden en zijn dove gevels nodig, als andere maatregelen niet tot voldoende geluidreductie leiden.

Er is verkennend onderzoek gedaan naar het effect van het plaatsen van geluidafschermdende wanden op de grond waar de blokken 5 en 6 stonden. Bij nieuw te plaatsen wanden (zeecontainers) van 13 meter hoog zou het aantal wooneenheden met een te hoge geluidbelasting significant kleiner zijn, maar uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, beheer en kosten is deze maatregel niet uitvoerbaar of proportioneel.

Daarom worden de wooneenheden die na de instandhoudingstermijn van 10 jaar (vanaf 18 november 2025) getoetst moeten worden aan de Wet geluidhinder en een geluidbelasting van meer dan 53 dB ondervinden niet meer als woning gebruikt. Deze eenheden kunnen nog wel worden gebruikt als gemeenteschappelijke (buiten)ruimte voor de bewoners. Het gaat om 113 wooneenheden (zie afbeelding in paragraaf 3.2). Daarvan was een deel al niet bewoond omdat deze als gemeenschappelijke ruimte en als balkon worden gebruikt.

5.5. Milieuzonering

5.5.1. Algemeen

Bedrijven zijn milieubelastende functies die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een planologische procedure waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies.

Indien nieuwe milieugevoelige bestemmingen, zoals woningen of scholen, mogelijk worden gemaakt in de nabijheid van bestaande bedrijven dan dient de geluidsruimte die het bedrijf heeft

op basis van een algemene maatregel van bestuur (AMvB), of zoals vastgelegd in de omgevingsvergunning, te worden gerespecteerd.

5.5.2. Toets

In voorliggend geval is sprake van bestaande woongebouwen zodat geen sprake is van nieuwe belemmeringen van de bestaande bedrijfsvoering in de omgeving van het projectgebied. Aan de overzijde van het spoor bevindt zich de stadsdeelwerf en milieustraat Henk Sneevlietweg. De onderlinge afstand tussen die voorziening en de woningen bedraagt meer dan 100 meter en het talud van het spoor heeft een afscherpende werking zodat de stadsdeelwerf en milieustraat niet van invloed is op het woon- en leefklimaat ter plaatse van het Startblok.

5.5.3. Conclusie

Bedrijven vormen geen belemmering voor de woningen terwijl andersom er ook geen bedrijven zullen worden beperkt in hun bedrijfsvoering als gevolg van de woningen.

5.6. Externe veiligheid

5.6.1. Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen of afwijkingen van een bestemmingsplan.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De

regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

5.6.2. Toets

In de omgeving van de projectlocatie zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig. De locatie ligt wel binnen de zone van een transportroute voor gevaarlijke stoffen (A10 en A4), waarover brandbare en/of toxische stoffen worden vervoerd. Het invloedsgebied van deze rijkswegen bedraagt 355 meter (stofcategorie GF3). De afstand van de A10 tot het plangebied bedraagt circa 140 meter, de afstand van de A4 tot het plangebied bedraagt circa 300 meter.

Over de spoorlijn Amsterdam Lelylaan - Amsterdam Sloterdijk vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats. Evenmin wordt deze spoorlijn genoemd in bijlage 2 van de Regeling Basisnet. Wel is beperkt transport van gevaarlijke stoffen mogelijk, maar de risico's als gevolg van dat transport mogen in de bebouwde omgeving niet leiden tot beperkingen vanwege de externe veiligheid.

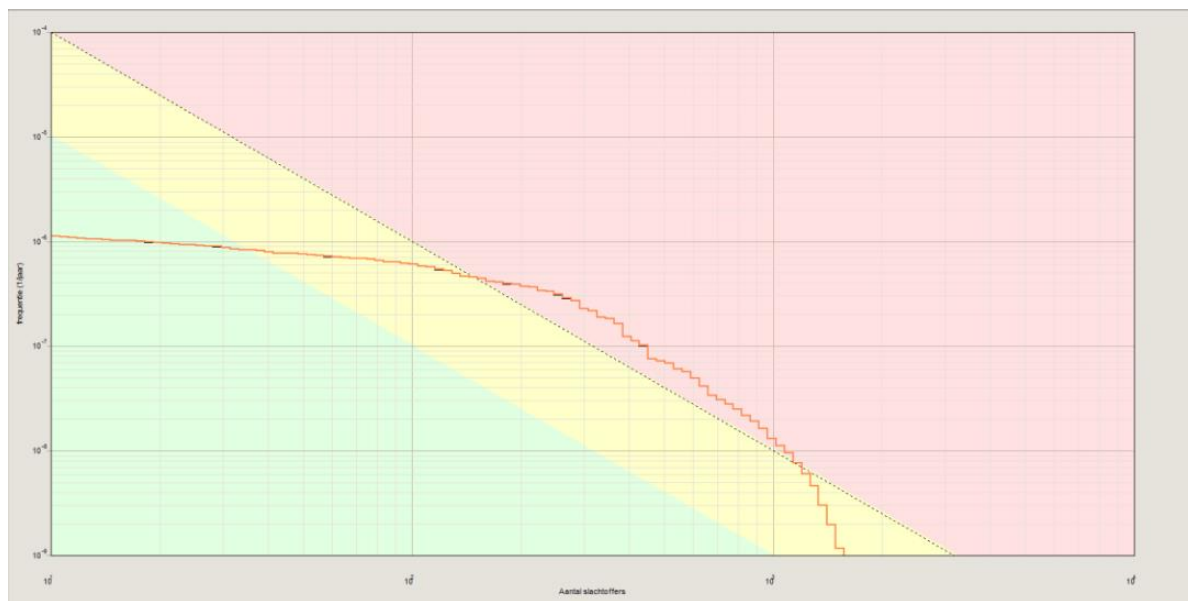
Bureau AVIV heeft een berekening van het Plaatsgebonden Risico en Groepsrisico uitgevoerd (13 juli 2022) waarbij nog de blokken 5 en 6 (in totaal zelfs 550 woningen) meegerekend werden. Dat leidt tot een worst-case benadering, omdat de blokken 5 en 6 niet worden herbouwd en binnen de blokken 1, 2 en 3 een deel van de wooneenheden niet voor bewoning wordt gebruikt. De rekenresultaten zouden lager uitkomen als met het lagere woningaantal gerekend was.

Plaatsgebonden risico

De veiligheidszone (plaatsgebonden risicocontour 10^{-6}) gemeten vanaf het midden van de A10 is gelijk aan 0 m. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor het behoud van de woonunits.

Groepsrisico

Het groepsrisico wijkt op het traject A10 West richting A4 met een factor 2.42 af van de oriëntatiewaarde. Dit is gelijk in de situatie zonder en met 550 tijdelijke woningen: De curven in navolgende grafiek zijn voor beide situaties vrijwel identiek.



Figuur 3. Groepsrisico A10 west-A4

- Oriëntatiewaarde
- Zonder units
- Met units

De tijdelijke woningen leiden niet tot een verhoging van het groepsrisico in vergelijking met de situatie zonder. De verklaring hiervoor is dat de tijdelijke woningen zich op meer dan 80 m van de A10 West bevinden en daarmee buiten de effectafstand die bepalend is voor de hoogte van het groepsrisico. Het groepsrisico wordt bovendien in belangrijke mate bepaald door bebouwing op ca. 700 m ten noorden van de tijdelijke woningen.

Het groepsrisico wijkt op het traject A10 West richting A10 Zuid met een factor 2.36 af van de oriëntatiewaarde. Ook hier is het geval dat de situaties zonder en met tijdelijke woningen gelijk zijn.

Verantwoording

Omdat de oriëntatiewaarde wordt overschreden is conform art. 8 van het Bevt een verantwoording van het groepsrisico vereist. De onderdelen waaruit deze verantwoording dient te bestaan worden beschreven in paragraaf 2.2.2. Conform art. 7 van het Bevt dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen over. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet. Deze verantwoording is een verplichting van de gemeente.

Door de toename van het aantal personen als gevolg van de woningen zal het groepsrisico mogelijk toenemen.

5.7. Bodem

5.7.1. Beschouwing

Volgens de Amsterdamse bodemkwaliteitskaart liggen de gebouwen in de zone 1, welke gekwalificeerd is als schone grond. Voor nieuwe ontwikkelingen, ook een tijdelijke woonfunctie, geldt dat bodemonderzoek noodzakelijk is. Dit onderzoek is bij de voorbereiding van de omgevingsvergunning in 2015 door bureau Tauw uitgevoerd (projectnummer 1228647, 15 juni 2015). Uit dat onderzoek is gebleken dat in de bovengrond ten hoogste lichte verontreinigen zijn aangetoond (kobalt, lood, zink, PAK en PCB's). Tauw concludeerde dat vanuit milieuhygiënische oogpunt op de onderzoekslocatie geen belemmeringen waren voor wonen. De locatie was zonder saneringsmaatregelen geschikt voor de woonbestemming.

De verlening van onderhavige omgevingsvergunning leidt niet tot nieuwe bodemroerende activiteiten, waardoor geen nieuw onderzoek nodig is.

5.7.2. Conclusie

Nieuw onderzoek is niet nodig. Het aspect milieukundige bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor het verlenen van de omgevingsvergunning.

5.8. Waterhuishouding

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

5.8.1. Waterbeheerprogramma 2022-2027 (waterschap Amstel Gooi- en Vechtstreek)

Het Waterbeheerprogramma (WBP) 2022-2027 geeft de koers aan voor een toekomstbestendig watersysteem in het beheersgebied van het waterschap voor de komende zes jaar. Waterschappen staan de komende jaren voor een grote uitdaging. We maken met elkaar steeds meer gebruik van de schaarse ruimte. Dit heeft gevolgen voor water in kwalitatieve en kwantitatieve zin. De samenhang met de opgaves op het gebied van ruimtelijke ordening neemt daarnaast verder toe. Wat dit betekent is terug te zien in het Waterbeheerprogramma 2022-2027. Daarin wordt geschetst welke keuzes het waterschap maakt om het waterbeheer in de regio toekomstbestendig te maken. Het WBP is een programma onder de nieuwe Omgevingswet en is wettelijk verplicht. Onderdeel van het Waterbeheerprogramma zijn de maatregelen die het waterschap wil nemen om het oppervlaktewater schoner en gezonder te maken. Het waterschap houdt hierbij rekening met de eisen die de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) stelt. De maatregelen die het waterschap neemt om de KRW doelen te halen leggen we vast in het WBP. De KRW doelen liggen vast in de

regionale Waterprogramma's van de provincies en het totaalpakket is terug te vinden in het door het Rijk vast te stellen Stroomgebiedbeheerplan (SGBP).

Waterveiligheid

Insteek van het waterschap is een waterrobuuste inrichting van de omgeving. In 2024 zullen naast de grondlichamen ook de niet-waterkerende objecten (zoals huizen, kabels, leidingen) en de waterkerende kunstwerken (zoals sluizen) zijn getoetst. In 2030 zullen de regionale waterkeringen volledig op orde zijn.

Voldoende water

Doel voor 2021 is dat er sprake is van een robuust watersysteem die de functies van gebieden faciliteren, en wateroverlast en watertekort voorkomen. In tijden van (extreme) neerslag en droogte zorgt het waterschap ervoor dat het watersysteem dit goed op kan vangen en dat het water aan- en afgevoerd wordt. Er is voldoende water beschikbaar voor vitale functies, nu en in de toekomst.

Schoon water

Het waterschap wil ervoor zorgen dat al het water in het beheergebied geschikt is voor de vastgestelde gebruiksfunctie: voor veeteelt en akkerbouw, als grondstof voor drinkwater, voor recreatie en visserij, als proceswater en voor de natuur. Doel is dat inwoners en bezoekers het water in het gebied ervaren als een verrijking van de omgeving. Van geen van de wateren mag de kwaliteit achteruitgaan.

5.8.2. Watertoets

Waterberging

Bij de realisatie van de tijdelijke woonwijk Startblok Riekerhaven is in 2016 door de gemeente op twee plaatsen extra watercompensatie-oppervlak gecreëerd. Op navolgende afbeelding is dat getoond.



De verlening van onderhavige omgevingsvergunning leidt niet tot een toename aan bebouwing. Watercompensatie is daarom niet aan de orde.

Oppervlaktewater

Er is geen oppervlaktewater aanwezig binnen het projectgebied en er wordt geen nieuw oppervlaktewater gegraven.

Grondwater

Dit project voorziet niet in een uitbreiding van een ondergrondse kelderlaag en heeft daarom geen effect op het grondwater.

Waterkering

De projectlocatie is niet gelegen nabij een waterkering en leidt niet tot nieuwe ondergrondse bebouwing. Het project heeft zodoende geen gevolgen voor de waterkerende functie van een waterkering.

Riolering

De woongebouwen blijven op de bestaande wijze aangesloten op de aanwezige riolering.

Hemelwaterafvoer

De onderhavige omgevingsvergunning betreft geen nieuwbouw, zodat de Hemelwaterverordening geen maatregelen eist. De bebouwing is al bestaand en in gebruik, het doen van investeringen om nieuwe maatregelen te treffen in het kader van de Hemelwaterverordening is gezien de tijdelijkheid van de woningen niet doelmatig en niet financieel haalbaar.

5.8.3. Conclusie

Het aspect waterhuishouding vormt geen belemmering voor verlening van de omgevingsvergunning.

5.9. Ecologie

5.9.1. Beschouwing

De wet- en regelgeving op het gebied van ecologie kent twee sporen, namelijk een gebiedsgericht en een soortgericht spoor. Bij sloop-nieuwbouw of verbouw dient rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten en de effecten op natuurgebieden. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning. Onderhavige omgevingsvergunning heeft geen betrekking op het uitvoeren van een nieuwe activiteit die van invloed zou kunnen zijn op beschermde natuurwaarden.

5.9.2. Conclusie

De instandhouding van beschermde natuurwaarden vormt geen belemmering voor verlening van de omgevingsvergunning.

5.9.3. Gebiedsbescherming

De dichtstbijzijnde stikstofgevoelige gebieden liggen op ruim 10 km afstand (Botshol, Polder Westzaan en Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske). De vergunningverlening leidt niet tot nieuwe bouwactiviteiten, nieuwe stikstofemissies uit huizen of nieuwe verkeersbewegingen. Er is dan ook geen nieuwe stikstofdepositie aan de orde.

Voor de NNN gebieden en de Amsterdamse groen- en ecologische structuur geldt, anders dan de al genoemde Natura2000 gebieden, geen externe werking. Vanwege de afstand en beperkte omvang van de werkzaamheden kunnen negatieve effecten op deze locaties worden uitgesloten.

Er zijn vanuit de gebiedsbescherming geen belemmeringen om de geplande werkzaamheden uit te voeren.

5.10. **Cultuurhistorie en archeologie**

5.10.1. Beschouwing

Erfgoedwet

De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

Het betreft:

- vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten;
- verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- bescherming van stads- en dorpsgezichten.

Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

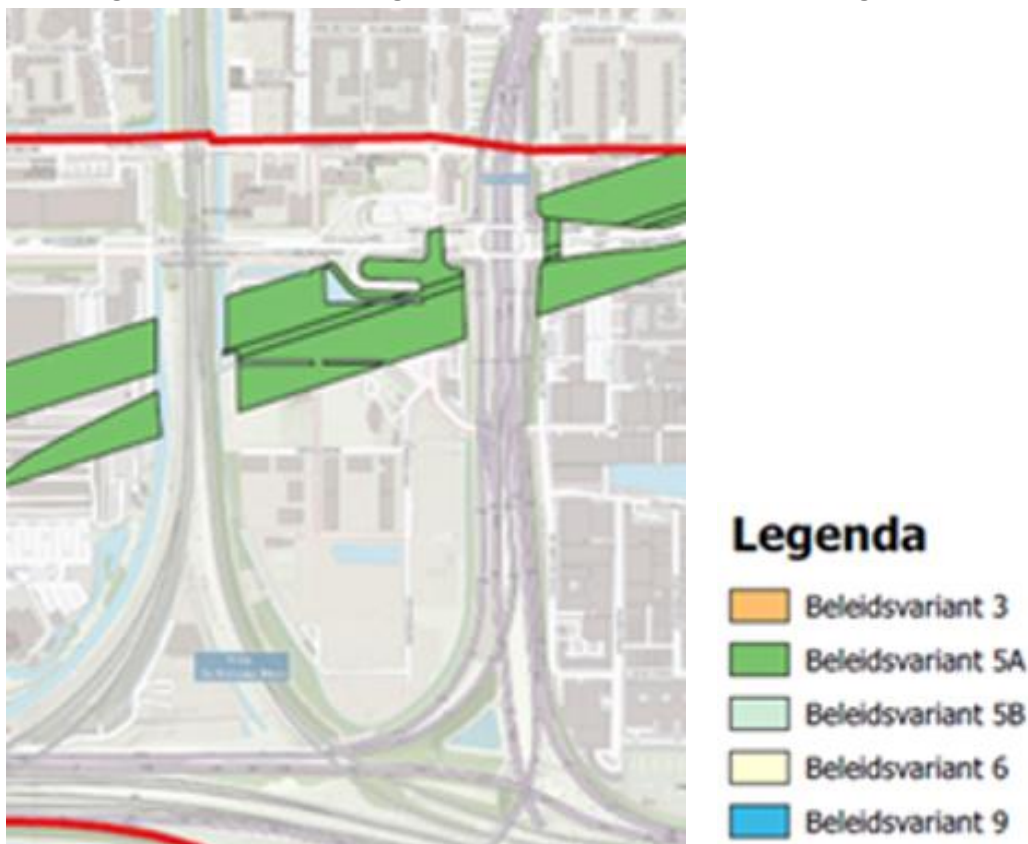
Nota cultuurhistorie Nieuw – West

De Nota Cultuurhistorie Nieuw - West is op 26 juni 2013 door de stadsdeelraad vastgesteld. De doelstelling van de Nota Cultuurhistorie is om de hooggewaardeerde architectonische objecten en stedenbouwkundige structuren van de Westelijke Tuinsteden te beschermen zonder daarbij de stedelijke ontwikkeling en de stedelijke vernieuwing in het bijzonder op slot te zetten. De nota bevat richtlijnen hoe om te gaan met cultuurhistorische waarden bij ruimtelijke ontwikkelingen.

5.10.2. Toets

Archeologie

In 2019 is door Bureau Monumenten en Archeologie in het kader van de OER archeologisch onderzoek uitgevoerd. Gebleken is dat een deel van het Schinkelkwartier is gelegen binnen de bewoningszone van de Sloterweg, zie daarvoor onderstaande afbeelding.



Startblok Riekerhaven staat niet binnen die bewoningszone en de locatie van de woningen is vrijgesteld van nader archeologisch onderzoek. Bovendien leidt de verlening van onderhavige omgevingsvergunning niet tot nieuwe bodemroerende activiteiten zodat ook daarom geen onderzoek nodig is.

Cultuurhistorie

De polders in de omgeving van het plangebied zijn in de 12de eeuw ontgonnen. De Sloterweg diende hierbij als achterkade van de veenontginning (Sloterpolder Sloterwegzijde) die plaatsvond vanaf de oostoever van het Slotmeer. Vanaf de Sloterweg werd zuidwaarts de Sloter

Bovenwegspolder of Riekerpolder ontgonnen. Deze naam is afgeleid van het dorp Rieck, Rijk of Rietwijk dat ten zuidoosten van het huidige Badhoevedorp lag. Het kerkdorp werd aan het einde van de 16de eeuw verzwolgen door het Haarlemmermeer. De naam "Riek" komt terug in de benaming van zowel kantorenpark Riekerpolder als in Schiphol-Rijk. Het plangebied was onderdeel van een typisch veenweidelandschap zoals dat nog steeds bestaat in de Osdorper Binnenpolder Zuid. De Sloterweg was oorspronkelijk de belangrijkste verbinding tussen Haarlem en Amsterdam. Ook had de weg een religieuze functie als pelgrimsroute, de zogenaamde Heiligeweg, naar het bedevaartsoord de Heilige Stede waar het Mirakel van Amsterdam had plaats gevonden. Rondom het kruispunt van de Sloterweg en de Osdorperweg ligt nog altijd het oude dorp Sloten dat het belangrijkste voorzieningencentrum was van landelijk Nieuw-West. Ter plaatse van de Riekerpolder had de Sloterweg meer het karakter van een boerderijenlint zoals dat in meer westelijke richting nog steeds herkenbaar is. Hier en daar waren er zelfs enkele bescheiden buitenplaatsen aanwezig, vaak boerderijen met herenkamer die als belegging van rijke stedelingen dienden. Aan de Sloterweg woonden van oudsher de wat rijkere boeren van Sloten vanwege het voorkomen van goede graslanden in deze omgeving. In de Omgeving van Huis te Vraag (Hoofdorppeleinbuurt) ligt ook nog een relict van de oude Heilige weg en ook de Overtoom, de Leidsestraat en de Heiligeweg in de binnenstad maakten onderdeel van uit van de pelgrimsroute. Bij de uitvoering van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam in de jaren 1950 verdween het historische polderlandschap met de Sloterweg en de boerderijen onder twee meter ophoogzand. Er is ter plaatse niets meer wat aan deze periode herinnerd. Ook de oude Riekermolen die aan de Nieuwe Meer stond wordt verplaatst naar de Amstel waar hij nu bekend staat als de Rembrandtmolen. In de twintigste eeuw raakte de oude Riekerpolder doorsneden met infrastructuur. Naar aanleiding van het Rijkswegenplan uit 1932 werd de Haagseweg aangelegd tussen Amsterdam en Den Haag, in 1966 werd deze weg vervangen door de huidige snelweg A4 op een dijklichaam ten noorden van de oude weg. Voor de Tweede Wereldoorlog was een dijklichaam aangelegd voor een ringspoorweg rondom Amsterdam. Eind jaren zeventig werd hierop een spoorverbinding tussen het Centraal Station en de luchthaven Schiphol aangelegd, die deels gebruik maakte van het dijklichaam van de A4. Tenslotte is de Johan Huizingalaan, onderdeel van de hoofdstructuur van de Tuinstad Slotervaart.

De bebouwing rond het plangebied is, met uitzondering van het IBM hoofdkantoor aan de overzijde van het spoor, niet gewaardeerd op de waarderingskaarten uit de Atlas AUP-gebieden Amsterdam.

5.10.3. Conclusie

Er zijn vanuit archeologisch en cultuurhistorisch oogpunt geen belemmeringen voor de verlening van onderhavige omgevingsvergunning.

5.11. **Luchthavenindelingbesluit**

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die

beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

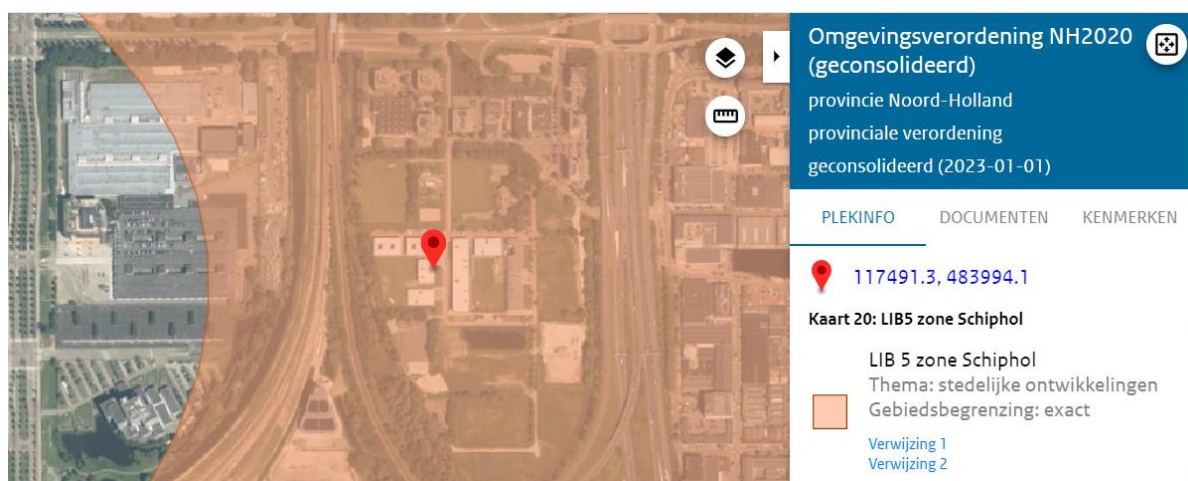
Per 4 november 2015 en 1 januari 2018 zijn wijzigingen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijzigingen is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in voldoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes als bedoeld kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven.

De beperkingen in het LIB betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen. In dat gebied geldt er een beperking voor de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting.

De projectlocatie valt niet binnen het gebied waar woningen of andere aangewezen functies vanwege vliegverkeer zijn uitgesloten. Wel kan er vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour een afweging nodig zijn op het gebied van geluid en externe veiligheid.



5.11.1. Bouwhoogtes

De projectlocatie valt binnen het beperkingengebied voor hoogtes:

- Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn vanwege vliegverkeer op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden. De projectlocatie ligt binnen zones met maatgevende toetshoogtes van 63 en 65 meter ten opzichte van NAP.
- In artikel 2.2.2a, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die vanwege radarverkeer zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4A bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. De projectlocatie ligt binnen de zone van 48 meter ten opzichte van NAP.

Het project is lager dan de maximale toetshoogtes uit het Luchthavenindelingbesluit zodat er wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit voor wat betreft hoogtes.

5.11.2. Vogelaantrekkende functies

In artikel 2.2.3 van het Luchthavenindelingbesluit is geregeld dat nieuwe vogelaantrekkende functies binnen een gebied rond Schiphol niet zomaar zijn toegestaan. Het gaat hierbij onder meer om industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag en moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare. De projectlocatie ligt buiten deze zone en bovendien worden er geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd. Op dit punt wordt eveneens voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

5.11.3. 20 Ke-contour

De projectlocatie is gelegen buiten de zone waar ernstige hinder van geluid kan optreden (LIB-4) maar is wel volledig gelegen binnen de 20 Ke-contour. Het 20 Ke-gebied (LIB-5) is een planologische afwegingsruimte die voortvloeit uit de inmiddels vervallen Nota Ruimte. De regels binnen deze zone zijn erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Het uitgangspunt is dat er zo min mogelijk over dichtbebouwd stedelijk gebied wordt gevlogen. Gelet hierop moet terughoudendheid betracht worden wat betreft woningbouwmogelijkheden op plaatsen waar dat uit een oogpunt van geluid en externe veiligheidsrisico's minder wenselijk is.

Woningen zijn op de projectlocatie toegestaan aangezien er sprake is van bestaand stedelijk gebied maar er dient conform de Omgevingsverordening NH2020 wel rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid en een externe veiligheidsrisico vanwege het luchtverkeer. Ook dienen de redenen te worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.

De gemeenteraad van Amsterdam heeft naar aanleiding van de 20 Ke-contour op 29 juni 2017 de beleidsregel 'Wonen en vliegen 20 Ke contour Schiphol' bekrachtigd en bepaald dat de toelichting

van een bestemmingsplan (of in dit geval de ruimtelijke onderbouwing) de volgende onderdelen bevat:

- a. een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied;
- b. een beschrijving van de huidige situatie op die woningbouwlocatie;
- c. een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige situatie op de woningbouwlocatie;
- d. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid, waaronder de actuele behoefte waarin de woningbouw voorziet;
- e. een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in a., b., c. en d.

In aanvulling op het voorgaande kan bij de te maken afweging de gecumuleerde geluidsbelasting van vliegtuiglawaai worden betrokken. Verder wordt als uitgangspunt gehanteerd dat in het geval maatregelen worden getroffen om geluidsbelasting dan wel geluidhinder te verminderen, de toelichting een beschrijving van die maatregelen en de afweging die daaraan ten grondslag ligt, bevat.

Ligging en situatie

De wettelijke kaders voor de beoordeling van luchtvaartgeluid zijn gebaseerd op de hinderbeleving. Daarbij wordt gebruik gemaakt van zogenaamde dosis-effectrelaties, waarmee de relatie wordt uitgedrukt tussen de jaarlijkse geluidsbelasting en het aantal mensen dat daarbij hinder ondervindt. De wettelijke mogelijkheden voor woningbouw worden begrensd door de LIB 4 zone, waarvan de buitengrens overeenkomt met de 58 dB(A) L_{den} contour. Hier blijft het plangebied en de directe omgeving (Schinkelkwartier) ruim onder. Boven de 48 dB(A) L_{den} is de kans dat hinder wordt ervaren groot (gemiddeld 15 procent ernstig gehinderden). Boven het niveau van 40 dB(A) L_{night} kan ernstige slaapverstoring optreden.

Het plangebied wordt belast door vliegverkeer van en naar luchthaven Schiphol. Dit wordt met name bepaald door startende vliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan en landende vliegtuigen richting de Oostbaan en in mindere mate door startende vliegtuigen vanaf de Polderbaan en landende vliegtuigen richting de Kaagbaan. De jaargemiddelde geluidbelasting in het plangebied bedraagt 50 - 51 dB(A) L_{den} . De jaargemiddelde geluidsbelasting in het plangebied in de nachtperiode (tussen 23.00 en 7.00 uur) bedraagt ongeveer 39 dB(A) L_{night} .

Het is mogelijk dat de geluidbelasting ter plaatse van het plangebied in de toekomst verandert. Enerzijds kan het luchtverkeer toenemen, anderzijds kunnen vliegroutes worden gewijzigd. Inmiddels heeft het kabinet op 24 juni 2022 echter besloten dat het aantal vluchten van en naar Schiphol (tijdelijk) moet krimpen tot uiteindelijk 440.000. Dit besluit heeft gevolgen voor de geluidbelasting in de omgeving van Schiphol. De precieze effecten kunnen nog niet worden vastgesteld.

Vanuit het OER voor het Schinkelkwartier volgt dat 'bij ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige functies rekenschap moet worden gegeven van de geluidbelasting vanwege luchtvaart, waarbij gemotiveerd wordt op welke wijze invulling is gegeven aan geluidadaptieve maatregelen om de blootstelling aan luchtvaartgeluid te beperken en in hoeverre sprake is van een aanvaardbaar geluidniveau vanwege luchtvaart. Dit aspect is nader onderzocht door Soundscape consulting en design (Luchtvaartgeluid rond Overschiestraat 182 188 // QuickScan Voorlopig Ontwerp op basis van geluidadaptief bouwen).

Uit een analyse en berekening van het luchtvaartgeluid in het kader van het bestemmingsplan 'Overschiestraat 182 en 188' blijkt dat het Startblok Riekerhaven alleen bij landend vliegverkeer (Oostbaan), de maximale geluidsniveaus (geluid van een vliegtuigpassage) gemiddeld genomen boven de referentiewaarde van 65 dB(A) L_{Amax} uitkomen.

Voorts geldt dat de projectlocatie vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour is gelegen in een gebied met een verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is echter zeer klein te noemen. Vanwege de ligging buiten de LIB 3 zone is de kans kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar.

Overwegingen

- Geluid

Er zijn geen wettelijke kaders voor de beoordeling van luchtvaartgeluid. De wettelijke mogelijkheden worden begrensd door de LIB 4 zone. De LIB 4 zone heeft tot doel om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door luchtvaartgeluid te voorkomen, omdat dit kan leiden tot negatieve gezondheidseffecten van inwoners en gebruikers van dit gebied. De buitengrens van de LIB 4 zone is aangewezen op basis van de berekende 58 dB(A) L_{den} contour. Binnen de LIB 4 zone / boven de 58 dB(A) L_{den} wordt het geluidniveau zodanig hinderlijk geacht dat woningbouw daar niet of slechts onder beperkte voorwaarden wenselijk wordt geacht.

In het kader van het gelijkwaardigheidsbeginsel (op grond van de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeersbesluit) wordt tevens gekeken naar de 48 dB(A) L_{den} contour en 40 dB(A) L_{night} contouren. Boven de 48(A) L_{den} is de kans dat hinder wordt ervaren groot. Boven het niveau van 40 dB(A) L_{night} kan ernstige slaapverstoring optreden. De jaargemiddelde geluidbelasting in het plangebied bedraagt 50 - 51 dB(A) L_{den} . De jaargemiddelde geluidsbelasting in het plangebied in de nachtperiode (tussen 23.00 en 7.00 uur) bedraagt ongeveer 39 dB(A) L_{night} .

Hoewel bij deze niveaus bewoners overdag geluidhinder kunnen ondervinden, zijn de geluidbelastingen niet zodanig hoog dat het schadelijk is voor de gezondheid, van ernstige slaapverstoring is geen sprake. Op grond van de GES-methodiek wordt, om de impact op gezondheidswaarde te beoordelen, geluidsbelasting vanwege vliegverkeer ingedeeld in scores van zeer goed tot zeer onvoldoende. Een geluidsbelasting van 50 - 51 dB(A) L_{den} wordt geclassificeerd als vrij matig. De geluidsbelasting van minder dan 40 dB(A) L_{night} wordt geclassificeerd als goed. De geluidsbelastingen ter plaatse van de projectlocatie worden daarom aanvaardbaar geacht.

Uit de gegevens op bezoekbas.nl blijkt dat in het kilometervak waarbinnen de projectlocatie is gelegen in de periode 2014-2018 sprake is van gemiddeld 51 tot 100 meldingen per jaar van vliegtuiglawaai. Deze meldingen zijn gedaan door 50 unieke melders waarbij 56% van de meldingen betrekking heeft op vliegtuighinder overdag (ochtend en middag) en 40% van de meldingen op vliegtuighinder in de avond.

Doordat de hier aan de orde zijnde geluidscontour volgens de GES-methodiek als redelijk wordt geclassificeerd, vanwege het relatief lage aantal meldingen per jaar en doordat de meeste meldingen van overlast geen betrekking hebben op de nachtperiode worden de geluidbelastingen ter plaatse van de projectlocatie aanvaardbaar geacht. Daarbij geldt nog dat een stedelijk woonmilieu met een hogere geluidbelasting gepaard gaat dan indien er sprake is van een rustige woonwijk. Doordat de projectlocatie onderdeel uitmaakt van een stedelijk woonmilieu kan een hogere geluidbelasting als aanvaardbaar gezien worden.

Tenslotte wordt opgemerkt dat geluidhinder een subjectieve ervaring is. De één vindt een bepaald geluidsniveau hinderlijk, de ander niet. Verder is bij het ervaren van hinder ook maatgevend in hoeverre geluid geaccepteerd wordt. De acceptatie van geluid wordt vergroot indien aspirant-bewoners van tevoren bewust zijn van de te verwachten geluidbelasting. Gelet hierop zal de gemeente aspirant-bewoners actief informeren over luchtvaartgeluid. Dit kan door hierover afspraken met ontwikkelaars en corporaties vast te leggen in de erfpachtovereenkomst. Daarbij worden afspraken gemaakt over het verplicht opnemen van informatie over luchtvaartgeluid in de koop- en huurovereenkomsten en worden makelaars verplicht gesteld om deze informatie te geven.

- Externe veiligheid

De kans op een vliegtuigongeval ter plaatse van de projectlocatie is zeer klein te noemen. Het is in ieder geval kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten de LIB 3 zone. Een kans van 1 op de 1 miljoen per jaar wordt in het algemeen (bij andere risicobronnen) al zo gering gezien dat het risico als aanvaardbaar wordt geacht. In de omgeving zijn verder geen gevaarlijke of ontplofbare objecten aanwezig waardoor een vervolgschade (kettingreactie of domino-effect) zou kunnen ontstaan.

Er wordt uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig mogelijk te laten lopen. De (rijks)overheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de verkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen zijn zowel ten aanzien van vliegtuigen (technische veiligheid), maar ook voor persoonlijke veiligheid. Er zijn regels voor bemanningen, voor mensen die op of in de buurt van de luchthaven werken en voor reizigers. De overheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen.

Noodzaak langere instandhouding van de woningen

Zoals beschreven in hoofdstuk 4 is de druk op de Amsterdamse woningmarkt groot. Gezien deze woningbehoefte heeft de gemeente Amsterdam de ambitie uitgesproken vanaf 2018 minimaal

5.000 woningen per jaar te realiseren. De schaarste zorgt voor stijgende prijzen waardoor de betaalbaarheid voor lagere en middeninkomens verder onder druk komt te staan. De vraag naar woningen in Amsterdam is onverminderd groot, met name in de stedelijke woonmilieus binnen de A10 maar ook in gebieden daaromheen. Om tegemoet te komen aan de grote woningvraag moet de planvoorraad worden vergroot. Uitgangspunt van de Structuurvisie Amsterdam 2040 is dat de ruimte voor nieuwe woningbouw met name in de bestaande stad moet worden gevonden. De langere instandhouding van de woningen maakt mogelijk gedurende enkele jaren de huisvesting van bijzondere doelgroepen in de sociale sector op te lossen.

Maatregelen

- Geluid

Het is niet aan gemeenten om bronmaatregelen te (laten) treffen om het luchtvaartgeluid te verminderen. Door innovatieve ontwikkelingen worden vliegtuigen steeds stiller. Ten aanzien van vliegroutes kan worden opgemerkt dat op luchthaven Schiphol een systeem van geluidpreferent baangebruik wordt toegepast. Dat wil zeggen dat binnen de mogelijkheden van operationele uitvoerbaarheid het vliegverkeer zo veel mogelijk worden afgehandeld op de banen die de minste hinder veroorzaken (Polderbaan en Kaagbaan). De mate van hinder op de projectlocatie wordt met name bepaald door het gebruik van de Zwanenburgbaan (44% van de meldingen in de periode 2013-2017) en in mindere mate door de Polderbaan (19% van de meldingen). De Zwanenburgbaan wordt 's nachts slechts beperkt gebruikt (5 nachten per jaar) en overdag gemiddeld 2 uur per dag. De Polderbaan wordt 's nachts vaker gebruikt (3 nachten per week) en overdag gemiddeld 8 uur per dag.

Er is nog beperkt ervaring met maatregelen om luchtvaartgeluid te beperken. De vorm en materialisatie van gebouwen kunnen reflectie tussen wanden in een straat (en daarmee de geluidsbelasting op de gevel) verminderen. Naast maatregelen om geluidverspreiding te beïnvloeden kunnen ontwerpkeuzes worden gemaakt om de geluidsbeleving te beïnvloeden, zoals het zorgen voor maskerende geluiden of het aanbrengen van vegetatie.

In dit geval is echter sprake van bestaande woningen, het doen van investeringen om nieuwe maatregelen te treffen is gezien de tijdelijkheid van de woningen niet doelmatig en niet financieel haalbaar.

- Externe veiligheid

De gemeente kan geen maatregelen treffen om ongelukken met vliegverkeer te voorkomen (bronmaatregel). De mogelijkheden voor het treffen van effectmaatregelen om de gevolgen te beperken, zijn ook nihil. De enige maatregel is bouwen met minder intensief gebruik. Gezien de grote woningbehoefte en de schaarste aan de locaties waar binnenstedelijk in deze behoefte kan worden voorzien kan plaatsvinden is juist het doel om op de woningen te realiseren.

De nood- en hulpdiensten treden in het geval van een vliegtuigongeval volgens het daarvoor geldende protocol op. De kwaliteit van de nood- en hulpdiensten wordt door intensieve monitoring steeds verbeterd. Sinds de Bijlmerramp zijn de lokale rampenplannen verbeterd. Lokale bestuurders zijn en worden getraind in het leiding geven tijdens crisissituaties. Dit wordt periodiek herhaald en geëvalueerd.

In het kader van de realisatie van het project in 2016 werden al de volgende maatregelen getroffen om de zelfredzaamheid en hulpverlening te verbeteren.

- Op de projectlocatie zijn woningen gerealiseerd. Uitgangspunt is dat bewoners zichzelf en anderen goed kunnen redden. Er worden geen functies voorzien voor personen met een minder fysieke gesteldheid, die daardoor een beperkte zelfredzaamheid hebben.
- De (rijks)overheid adviseert burgers om in geval van een vliegtuigongeval het volgende te doen: niet gaan kijken, afstand houden bij brand vanwege hitte en giftige rook en mogelijk vrijkomende gevaarlijke stoffen en 112 bellen als dat nog niet is gebeurd.
- Bij het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. De projectlocatie is van meerdere kanten bereikbaar.
- Bij het ontwerp openbare ruimte is rekening gehouden met voldoende voorzieningen voor bluswater.
- In het ontwerp is rekening gehouden met goede vluchtmogelijkheden.

5.11.4. Conclusie

Het Luchthavenindelingsbesluit vormt geen belemmering voor de verlening van de omgevingsvergunning..

5.12. Ladder voor duurzame verstedelijking

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan: De toelichting bij een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan of afwijking met uitgebreide voorbereidingsprocedure) dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het ruimtelijke besluit die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

In hoofdstuk 4 is uitvoerig ingegaan op de woningbehoefte. Daaruit blijkt dat de langere instandhouding van de woningen voorziet in een behoefte.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Financieel

Het project is geen bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening. De kosten voor de bouwkundige aanpassingen worden gedragen door de woningbouwvereniging. Hierdoor is de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd.

6.2. Maatschappelijk

Het gaat hier om de verlengde instandhouding van bestaande woongebouwen. De verlening van de omgevingsvergunning leidt niet voor een onaanvaardbare wijziging van het woon- en leefklimaat van de omliggende functies. De initiatiefnemer informeert de bestaande bewoners.

6.3. Zienswijzen

In het kader van de vergunningprocedure bestaat de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbesluit.