Plan-m.e.r.-beoordeling

Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Nieuw-West

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0489195.100

21 mei 2024

www.anteagroup.nl

Plan-m.e.r.-beoordeling

Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Nieuw-West

projectnummer 0489195.100

21 mei 2024

Opdrachtgever

Gemeente Amsterdam
Postbus 2602
1000 CP AMSTERDAM

datum	beschrijving	vrijgave
21 mei 2024	Definitief	drs. T. Artz

Inhoudsopgave

Samenvatting 5

1. Inleiding 6
1.1 Programma Nieuw-West 6
1.2 Aanleiding voor de plan-m.e.r.-beoordeling 6
1.3 Inhoud van deze plan-m.e.r.-beoordeling 7
1.4 Procedurestappen 8
1.5 Relatie met het OER voor de Omgevingsvisie en het OER voor Schinkelkwartier 8
1.6 Leeswijzer 9

2. Nadere blik op de leefomgeving in Nieuw-West 10
2.1 Inleiding 10
2.2 Inclusief en betaalbaar 10
2.3 Leefbaar 12
2.4 Bereikbaar 12
2.5 Milieukwaliteit sociaal fundament: geluid 13
2.6 Milieukwaliteit sociaal fundament: geur en stof 16
2.7 Milieukwaliteit sociaal fundament: luchtkwaliteit 16
2.8 Gezond 17
2.9 Veilig 19
2.10 Klimaatbestendig 22
2.11 Ruimtelijke kwaliteit 24
2.12 Economisch vitaal 25
2.13 Klimaatneutraal 27
2.14 Natuurlijk 29
2.15 Milieukwaliteit: ecologisch plafond 31
2.16 Circulair 33

3. Opgaven waar een nadere keuze voor onderzocht is 34
3.1 Overzicht van opgaven waar een nadere keuze voor speelt 34
3.2 Nadere keuze: Rigoureus vergroenen 34
3.3 Nadere keuze: Duurzaam en gezond bewegen 34
3.4 Nadere keuze: Groeien binnen grenzen en de meerkernige stad 35
3.5 Nadere keuze: Zorgvuldige omgang met de bestaande stad 35

4. Integrale toetsing Programma 37
4.1 Inleiding 37
4.2 Inclusief en betaalbaar 37
4.3 Leefbaar 38
4.4 Bereikbaar 38
4.5 Milieukwaliteit sociaal fundament: geluid 39
4.6 Milieukwaliteit sociaal fundamant: geur en stof 40
4.7 Milieukwaliteit sociaal fundament: luchtkwaliteit 40
4.8 Gezond 41
4.9 Veilig 41
4.10 Klimaatbestendig 42
4.11 Ruimtelijke kwaliteit 42
4.12 Economisch vitaal 44
4.13 Klimaatneutraal 44
4.14 Natuurlijk 45
4.15 Milieukwaliteit: ecologisch plafond 45

4.16 Circulair 46

5. Conclusies en aanbevelingen 47
5.1 Samenvattende beoordeling 47
5.2 Aanbevelingen 47
5.3 Monitoring en evaluatie 47

Samenvatting

Een gebiedsgericht omgevingsprogramma voor Nieuw-West

De gemeente heeft in 2021 samen met bewoners en andere betrokkenen de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. In deze visie schetst de gemeente een beeld van de fysieke leefomgeving van de stad in 2050. Onder de nieuwe Omgevingswet zullen de grote lijnen van de Omgevingsvisie worden uitgewerkt in gebiedsgerichte en themagerichte programma's. Met het Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Nieuw-West (hierna: GOP Nieuw-West) worden de stadsbrede ambities uitgewerkt en specifiek gemaakt voor stadsdeel Nieuw-West. In sommige gevallen leidt dat tot dilemma's waar keuzes gemaakt dienen te worden. Deze dilemma's vragen om keuzes op basis van een integrale en navolgbare afweging. Het Gebiedsgericht Omgevingsprogramma formuleert een antwoord op deze vraagstukken.

Plan-m.e.r. beoordeling bij het gebiedsprogramma

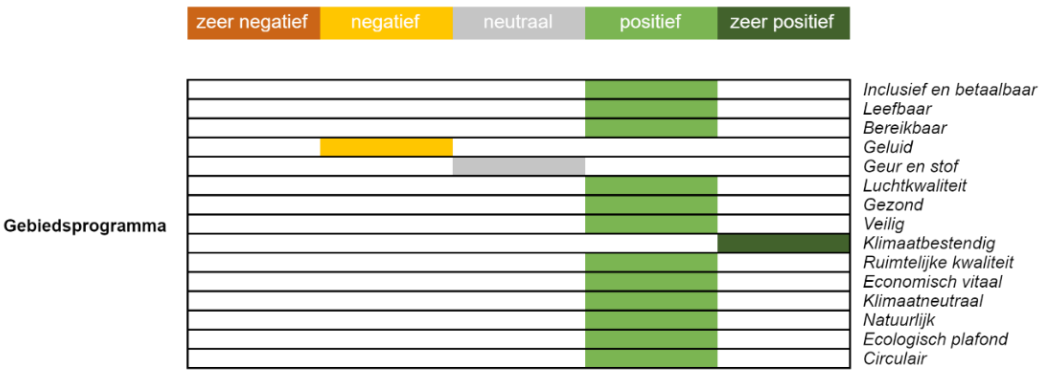
Om weloverwogen ruimtelijke keuzes te maken voor het stadsdeel, is in kaart gebracht welke milieueffecten er te verwachten zijn bij de keuzes die gemaakt worden in het GOP Nieuw-West. Voor het GOP Nieuw-West geldt dat er een plan-m.e.r. beoordeling is uitgevoerd. Dit is een verkorte variant van een milieueffectrapportage, waarbij de verwachte milieueffecten van ruimtelijke keuzes zijn bepaald aan de hand van reeds beschikbare informatie. Deze vorm van milieueffectenonderzoek volstaat, omdat het GOP Nieuw-West wel kaderstellend is voor ontwikkelingen in het stadsdeel, maar niet voor ontwikkelingen in de gemeente als geheel (zoals de Omgevingsvisie). De plan-m.e.r. beoordeling bestaat uit een analyse van de huidige staat van de leefomgevingsfoto en een beschouwing en beoordeling van de verwachte effecten van de keuzes die gemaakt worden in het GOP. Voor het beoordelen van het GOP Nieuw-West is gebruik gemaakt van hetzelfde beoordelingskader als voor de Omgevingsvisie van Amsterdam. De belangrijkste uitkomsten van deze beoordeling zijn opgenomen in deze samenvatting. Een volledig overzicht van de huidige staat van de leefomgeving en de verwachte effecten van het GOP is terug te vinden in de Plan-m.e.r.-beoordeling Programma Nieuw West.

Conclusies en aanbevelingen

De verwachte effecten van de in het GOP gemaakte keuzes zijn per aspect weergegeven in onderstaande tabel. Over het algemeen leiden de plannen in het gebiedsprogramma tot positieve effecten. De plannen leiden niet tot noemenswaardige negatieve effecten. Het opstellen van een plan-m.e.r. is in dit geval dan ook niet noodzakelijk. In het programma worden verschillende keuzes gemaakt die positief doorwerken op de verschillende thema's, nl.

- Verduurzaming van het mobiliteitsbeeld: Dit zorgt voor meer ruimte voor overige functies, minder emissies, het tegengaan van vervoersarmoede en minder milieubelasting;
- Inzet op groen: Dit zorgt voor een klimaatbestendige omgeving, meer verblijfsvriendelijke ruimte op straat en ecologische kwaliteit;
- Woningbouw: Dit zorgt voor meer woonruimte in de stad en kan als vliegwiel dienen voor een verbetering voor de aanwezigheid van voorzieningen en verbetering van de leefbaarheid.

Het voornaamste aandachtspunt is het aspect geluid. Door de plannen voor verdichting en het mengen van functies is de verwachting dat de geluidsproductie in het stadsdeel toeneemt. Deze effecten worden echter gemitigeerd door het autoluw maken van het stadsdeel. Geluidsoverlast van vliegverkeer is specifiek voor het Schinkelkwartier een punt van aandacht.



1. Inleiding

1.1 Programma Nieuw-West

De gemeente heeft in 2021 samen met bewoners en andere betrokkenen de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. In deze visie schetst de gemeente een beeld van de fysieke leefomgeving van de stad in 2050. Onder de nieuwe Omgevingswet zullen de grote lijnen van de Omgevingsvisie worden uitgewerkt in gebiedsgerichte en themagerichte programma's. Elk stadsdeel heeft daarmee een eigen vertaling van de Omgevingsvisie nodig.

Met het Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Nieuw-West (hierna: GOP Nieuw-West) worden de stadsbrede ambities uitgewerkt en specifiek gemaakt voor stadsdeel Nieuw-West. Gedurende dit proces worden opgaven voor de fysieke leefomgeving samengevoegd. In sommige gevallen leidt dat tot dilemma's waar keuzes gemaakt dienen te worden. Deze dilemma's vragen om keuzes op basis van een integrale en navolgbare afweging. Het Gebiedsgericht Omgevingsprogramma formuleert een antwoord op deze vraagstukken met een brede waarden benadering.

1.2 Aanleiding voor de plan-m.e.r.-beoordeling

In Nederland is het verplicht voor ontwikkelingen met mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen een zogenaamde m.e.r.-procedure te doorlopen en een milieueffectrapportage (MER) op te stellen. De procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een besluit, bijvoorbeeld een omgevingsvisie, programma, omgevingsplan of omgevingsvergunning.

Onder de Omgevingswet, welke op 1 januari 2024 in werking is getreden, is een m.e.r.-beoordeling verplicht voor alle plannen die kaderstellend zijn. Het GOP Nieuw-West is kaderstellend voor ontwikkelingen in het stadsdeel en dus zou een m.e.r. verplicht zijn. Dit is echter niet van toepassing, omdat het GOP Nieuw-West slechts kaderstellend is voor een beperkt gebied binnen de gemeente. Om deze reden volstaat het om een plan-m.e.r. beoordeling uit te voeren bij het GOP Nieuw-West. Deze plan-m.e.r.-beoordeling kan enerzijds aansluiten en voortborduren op hetgeen al in de OER bij de Omgevingsvisie is opgenomen en anderzijds ook als hulpmiddel voor de keuze bij de geformuleerde dilemma's in het GOP Nieuw-West.

Verschil tussen m.e.r.-procedure en m.e.r.-beoordelingsprocedure

M.e.r.-procedure

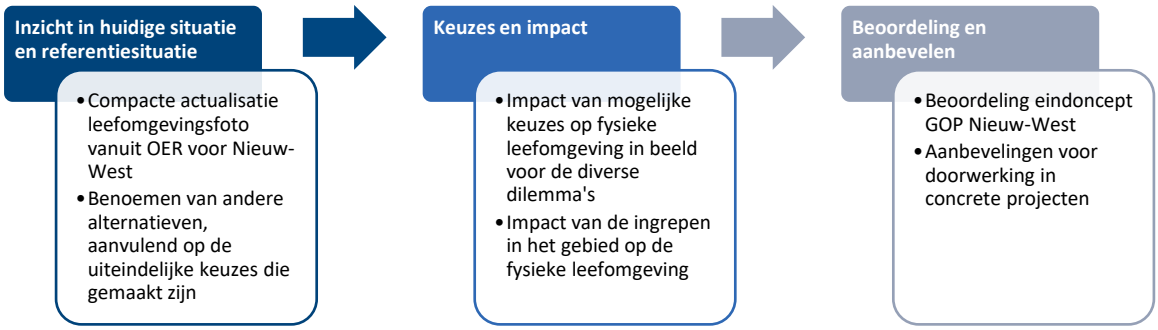
Een m.e.r.-procedure geldt voor (grotere) activiteiten waar op voorhand belangrijke negatieve milieu-effecten worden verwacht. In een milieueffectrapport (MER) worden de effecten van de activiteit onderzocht en beoordeeld, wordt onderzocht of er alternatieven bestaan die op zelfde wijze aan het doel voldoen, maar mogelijk minder negatieve milieueffecten hebben en wordt onderzocht of er maatregelen mogelijk zijn om negatieve effecten te voorkomen dan wel te verminderen (mitigatie). De m.e.r.-procedure bestaat uit verschillende stappen en producten. De procedure is openbaar. Voorafgaand aan het MER wordt de gelegenheid gegeven om reactie te geven op wat in het MER moet worden onderzocht en op welke manier (reikwijdte en detailniveau). Na afronding van het MER mag een reactie worden gegeven over de volledigheid en juistheid van het MER. Ook wordt het MER getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.

M.e.r.-beoordeling

Bij een m.e.r.-beoordeling ligt het besluit of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden niet bij wet vast, maar moet het bevoegd gezag dit besluiten. Dit op basis van een afweging of sprake is van te verwachten belangrijk negatieve milieueffecten.
Hiervoor wordt meestal een document opgesteld met een beschrijving van de activiteit, beschrijving van de locatie en de aanwezige milieuwaarden en een beschrijving van de verwachten milieueffecten. Dit meestal op basis van al beschikbare informatie, zonder uitgebreide aanvullende onderzoeken. Anders dan bij m.e.r. hoeft in een m.e.r.-beoordeling ook geen alternatievenonderzoek plaats te vinden. Onderzoek naar mitigatiemogelijkheden mag, maar hoeft niet. Anders dan bij m.e.r. kent de m.e.r.-beoordeling veel minder procedurele stappen en eisen. Er hoeft geen inspraak op en toets van de m.e.r.-beoordeling plaats te vinden. Een m.e.r.-beoordeling kent daarom een kortere doorlooptijd dan een m.e.r. Wel is er de vereiste om advies te vragen aan de minister voor Infrastructuur en Waterstaat, de minister voor Natuur en Stikstof en de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (of een door hen aangewezen bestuursorgaan). Bovendien moeten bestuursorganen worden geraadpleegd die op grond van een wettelijk voorschrift adviseren over de besluiten die benodigd zijn voor de activiteiten waarop het plan betrekking heeft.

1.3 Inhoud van deze plan-m.e.r.-beoordeling

De methodiek voor deze m.e.r.-beoordeling is als volgt opgebouwd:



Figuur 1-1: Schematische weergave van plan-m.e.r. beoordeling Nieuw-West

Stap 1 – Inzicht in de huidige situatie en referentiesituatie

Om de effecten van het Programma Nieuw-West in kaart te brengen, is het belangrijk om eerst inzicht te krijgen in de huidige situatie en referentiesituatie van de fysieke leefomgeving in het gebied. Voor Nieuw-West is dat zowel in het Omgevingseffectrapport (OER) voor de Omgevingsvisie van Amsterdam als het Omgevingseffectrapport voor het Schinkelkwartier reeds gedaan. In dit rapport wordt deze informatie verder aangevuld en gespecificeerd naar stadsdeel Nieuw-West. In het bijzonder wordt ingegaan op de thema's waarvoor dilemma's gelden, zoals cultuurhistorie en mobiliteit.

Stap 2 – Keuzes en impact

In het programma Nieuw-West liggen dilemma's voor, waarbij een keuze gemaakt moet worden tussen verschillende alternatieven. De dilemma's worden beschreven en de alternatieven worden toegelicht. De impact van de verschillende alternatieven wordt in kaart gebracht en afgewogen aan de hand van dashboards.

Stap 3 – Beoordelen en aanbevelen

De laatste stap om te komen tot een plan-m.e.r.-beoordeling is een integrale beoordeling van het GOP. Dit wordt gedaan aan de hand van tekstuele beschouwingen (geen plussen en minnen), omdat bij een plan-m.e.r.-beoordeling de vraag staat of er sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Het rapport sluit af met aanbevelingen voor de vervolgbesluiten.

1.4 Procedurestappen

In een plan-m.e.r.-beoordeling (artikel 16.36, lid 3 en 4 Omgevingswet) vindt toetsing plaats door het bevoegd gezag. Hierbij worden de milieueffecten in beeld gebracht van een plan of programma. Uit een plan-m.e.r.-beoordeling kunnen twee conclusies volgen:

- Bij uitsluiting van aanzienlijke milieueffecten hoeft geen plan-m.e.r. opgesteld te worden;
- Als het niet mogelijk is uit te sluiten dat aanzienlijke milieueffecten optreden dient een plan-m.e.r. opgesteld te worden.

De procedure stappen van een plan-m.e.r. zijn tweeledig:
In stap 1 beoordeelt bevoegd gezag de effecten van een plan of programma of te bepalen of een plan-milieueffectrapportage moet worden doorlopen;
In stap 2 motiveert bevoegd gezag de keuze in het programma dat er geen plan-milieueffectrapportage nodig is (artikel 11.1, lid 1, Omgevingsbesluit). Tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit is geen bezwaar mogelijk (artikel 6:3 Awb) . Er is wel inspraak mogelijk op het plan waar het m.e.r.-beoordelingsbesluit bij hoort[1].

1.5 Relatie met het OER voor de Omgevingsvisie en het OER voor Schinkelkwartier

OER Omgevingsvisie 2050

Voor de Omgevingsvisie van Amsterdam[2] is een m.e.r.-procedure doorlopen die heeft geresulteerd in een Omgevingseffectrapportage (OER) die samen met de visie is vastgesteld door de gemeenteraad. In dit OER staan diverse zaken:

- Staat van de leefomgeving in en om de stad voor de gehele fysieke leefomgeving in de huidige situatie en 2050 zonder toepassing van de Omgevingsvisie
- Inzicht in alternatieve groeimodellen voor de stad
- Beoordeling van de het voorkeursalternatief dat vastgelegd is in de Omgevingsvisie
- Aanbevelingen en aanzet tot het monitoringsprogramma

Denklijnen die in de Omgevingsvisie Amsterdam zijn onderzocht en uitgelegd vormen de basis van het programma Nieuw-West. Meerkernigheid vormt een concept dat in de Omgevingsvisie onderzocht is en dat nu in stadsdeel Nieuw-West verder wordt uitgewerkt. Zo geeft het gebiedsgericht omgevingsprogramma Nieuw-West een meer lokale uitwerking van principes uit de omgevingsvisie. Daarmee bouwt ook de plan-m.e.r. beoordeling voor het programma voort op inzichten die zijn opgedaan in het OER Omgevingsvisie 2050.

OER Schinkelkwartier

Schinkelkwartier ligt binnen stadsdeel Nieuw-West. Het MER dat opgesteld is voor de projectnota Schinkelkwartier bevat daarmee waardevolle informatie over verschillende thema's die spelen in stadsdeel Nieuw-West. Deze informatie over de huidige en referentiesituatie én de mogelijke effecten geven inzichten die op een grotere schaal in het stadsdeel ook kunnen spelen.

[1] IPLO (n.d.) Plan-mer-beoordeling link

[2] De omgevingsvisies van Amsterdam en Weesp zijn geschreven in 2021, toen Weesp nog een zelfstandige gemeente was. De twee gemeentes hebben voor het opstellen van de omgevingsvisie verschillende trajecten doorlopen. Voor de omgevingsvisie van Amsterdam is wel een OER opgesteld; de gemeente Weesp heeft ervoor gekozen dit niet te doen.

1.6 Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de huidige staat van de fysieke leefomgeving in stadsdeel Nieuw-West. Dit wordt gedaan aan de hand van de thema's en aspecten uit de Omgevingsvisie van Amsterdam.
- In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de dilemma's uit het GOP Nieuw-West en welke keuzes de gemeente gemaakt heeft als antwoord op deze dilemma's.
- Hoofdstuk 4 is een beschouwing en beoordeling van de effecten van keuzes die gemaakt worden in het GOP.
- Het rapport sluit af met conclusies en aanbevelingen.

2. Nadere blik op de leefomgeving in Nieuw-West

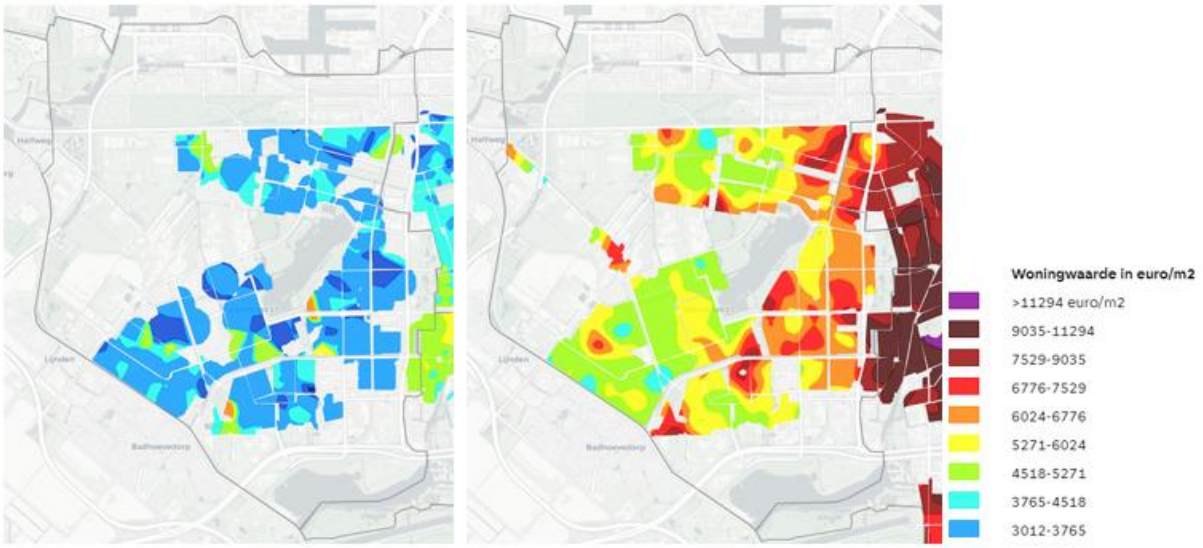
2.1 Inleiding

In het Omgevingseffectrapport bij de Omgevingsvisie van Amsterdam is aan de hand van de thema's uit het beoordelingskader een beeld geschetst van de staat van de leefomgeving van Amsterdam. In dit hoofdstuk wordt deze beschrijving verder gespecificeerd voor het stadsdeel Nieuw-West. Trends en ontwikkelingen die in het gemeentebrede Omgevingseffectrapport voor het stadsdeel Nieuw-West naar voren zijn gekomen worden verder uitgediept.

2.2 Inclusief en betaalbaar

Segregatie

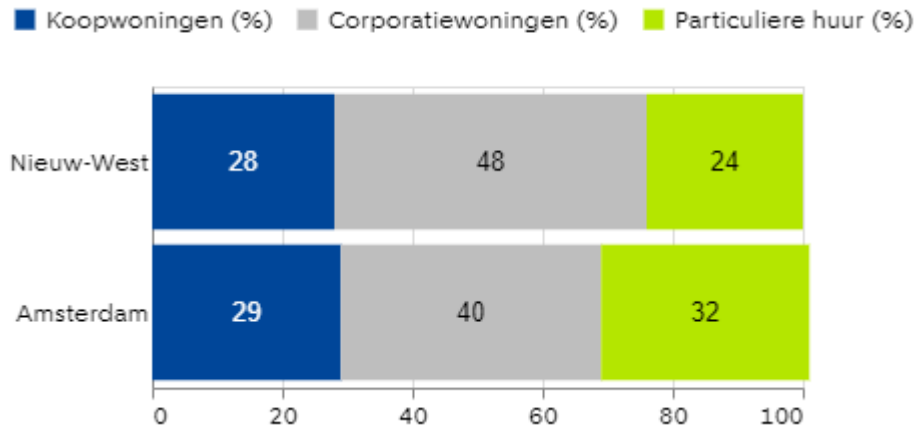
De huizenprijzen zijn in de afgelopen 20 jaar in de gemeente Amsterdam sterk gestegen. Onderstaande figuur toont hoe de huizenprijzen zich tussen 2003 en 2022 hebben ontwikkeld. De huizenprijzen liggen in de wijk Nieuw-West lager dan in andere stadsdelen, maar ook hier zijn de woningwaardes relatief hoog. De WOZ-waarde is tussen 2017 en 2023 gestegen van 208.833 euro naar 400.816 euro.



figuur 2-1: Woningwaarde in euro per m2 in 2003 (links) en in 2022 (rechts) (Bron: gemeente Amsterdam, 2022)

In Nieuw-West een groter aandeel van de woningvoorraad door corporaties wordt door woningcorporaties verhuurd. Het aandeel koopwoningen is relatief gelijk, in stadsdeel Nieuw-West betreft dit 28 procent van de totale woningvoorraad. In de gemeente Amsterdam is dit gemeentebreed 29 procent. Met name het aandeel particuliere huur ligt lager. In Nieuw-West is de beschikbaarheid en kwaliteit van primaire en secundaire voorzieningen lager dan in de rest van de stad.

Tussen 2010 en 2022 is het aantal woningen in stadsdeel Nieuw-West toegenomen van ongeveer 62000 naar 73000 woningen. Hierbij is het aantal corporatie woningen relatief gelijk gebleven. Met name het aantal particuliere huurwoningen is toegenomen van ongeveer 9500 naar ongeveer 17500. De verschuiving van koop naar particuliere huur is in een aantal stadsdelen duidelijk te zien. Dit gaat om de stadsdelen Centrum, Nieuw-West en Zuidoost. Verschuiving van eigendomssectoren komt natuurlijk niet alleen door wisseling van bewoners, ook door nieuwbouw. In Nieuw-West, waar een grote groei te zien is van particuliere huur, is ook veel huur bijgebouwd. Met name in het hoge huursegment zijn er woningen bijgekomen.



figuur 2-2: Eigendomsverhouding woningen in stadsdeel Nieuw-West (Bron: Gemeente Amsterdam, 2023)

Ook op het vlak van milieubelasting kan segregatie spelen. Op dit moment zijn in stedelijke omgevingen de relatief arme gezinnen wonen op de plekken waarde milieubelasting hoog danwel het hoogste is. Nieuw-West is één van de stadsdelen met een hoge milieudruk en een relatief arme bevolking.

Vervoersarmoede

Risico op vervoersarmoede berust op verschillende factoren, zoals de nabijheid van bestemmingen, het inkomen van huishoudens, algemene kenmerken van huishoudens en vervoersmiddelen. Richtend op het deelaspect vervoersmiddelen scoort stadsdeel Nieuw-West gemiddeld. De OV-bereikbaarheid scoort in vergelijking met de auto matig. Daardoor bestaat er een relatief grote afhankelijkheid van de auto (zie ook paragraaf 2.4).

Ontmoeten

In de buitenruimte zijn verschillende plekken aanwezig waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. In het zuiden van stadsdeel Nieuw-West ligt Park de Oeverlanden en centraal in het stadsdeel ligt het Sloterpark. Daarnaast liggen er verschillend overig recreatief groen in het stadsdeel.



figuur 2-3: Stadsparken en overig recreatief groen in stadsdeel Nieuw-West (Bron: Gemeente Amsterdam)

2.3 Leefbaar

Algemene leefbaarheid

Bij leefbaarheid is naar data uit de Leefbaarometer gekeken (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), 2020). In stadsdeel Nieuw-West liggen verschillende gebieden die onvoldoende score op het vlak van leefbaarheid. De aspecten Woningvoorraad, Sociale Samenhang en Overlast en onveiligheid scoren voornamelijk negatief t.o.v. het gemiddelde van Nederland. Op het vlak van voorzieningen scoren deze gebieden, en de andere buurten in Nieuw-West, juist bovengemiddeld goed.



figuur 2-4: Leefbaarheid per buurt (Bron: Leefbaarometer,2020)

Uit de Leefbaarometer blijkt dat onveiligheid een belangrijke reden is waarom de score niet ‘goed’ is in plaats van ‘ruim voldoende’. Ook het Amsterdamse onderzoek blijkt hier een aandachtspunt te liggen, zie figuur 4-15. Ook hier scoren Nieuw-West, Zuidoost en delen van Noord matig tot onvoldoende. Op stedelijk niveau beoordeelt men de verwachte ontwikkeling van hun buurt met een 7,1, hetzelfde als in 2017. Vooral in stadsdelen Nieuw-West, Noord, Centrum en Zuidoost vindt men wijken met een score voor verwachte ontwikkeling van de buurt onder het stedelijk gemiddelde.

2.4 Bereikbaar

Betrouwbare reistijd

De keuze voor een bepaald type vervoersmiddel is voor inwoners van stadsdeel Nieuw-West afhankelijk van twee factoren: de reistijd van verschillende vervoersmiddelen én de type bestemming. Op de langere afstanden vormt de auto een aantrekkelijk vervoersmiddel door de kortere reistijden. Alleen inwoners zonder auto zullen de auto pakken als de reistijd met het OV 2 keer zolang is. Bij het type bestemming is de overweging voornamelijk of er voldoende parkeerruimte aanwezig is én wat de kosten van parkeren zijn.

Er bestaan grote verschillen in reistijden tussen de verschillende delen van stadsdeel Nieuw-West. Met name de OV-verbinding met Osdorpplein en Schiphol plaza laat relatief sterke verschillen zien in reistijd.

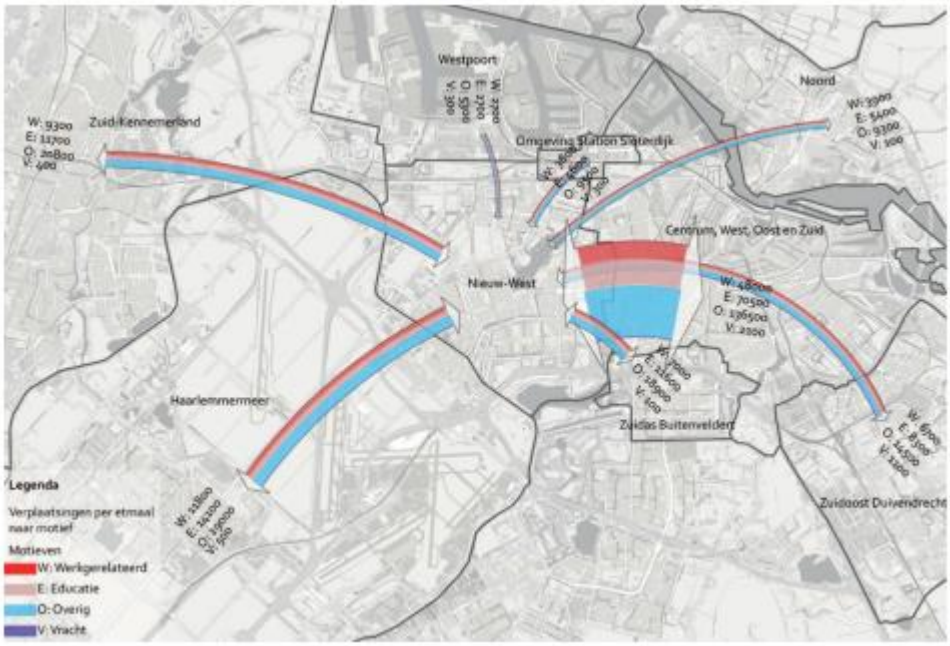
tabel 2-1: Modaliteit en reistijd per deelgebied. Bron: Reistijden komen voort uit berekeningen via Googlemaps (geraadpleegd: 2020) buiten de spits, waarbij rekening is gehouden met verschillende locaties binnen deelgebied middels een bandbreedte. De OV-reistijd is inclusief

looptijd naar halte, maar exclusief wachttijd. Reisrelaties waarbij het reistijdverschil tussen openbaar vervoer en auto gemiddeld circa factor 2 is, is oranje gekleurd. Bij circa factor 3 rood (Bron: Mobiliteitsplan Nieuw-West)

Bestemming	Osdorpplein			Leidseplein			Schiphol Plaza		
Modaliteit	AU	OV	FI	AU	OV	FI	AU	OV	FI
Geuzenveld	8-12	15-30	8-15	16-20	26-45	21-28	14-17	34-46	40-46
Slotermeer	10-14	22-33	12-15	14-18	20-30	15-20	14-16	20-33	44-48
Osdorp	0-6	0-11	0-5	13-20	18-40	20-28	12-17	20-30	30-37
Sloten/Nieuw-Sloten	5-9	16-28	7-10	16-19	25-35	19-27	8-11	18-35	26-36
Schinkelkwartier	7-10	20-30	10-18	15-17	23-35	14-22	8-12	23-38	32-40
Slotervaart/Ringzone	5-7	8-20	7-14	10-17	14-25	14-18	10-15	15-30	34-42
De Aker/de Punt	12-13	15-28	7-12	19-23	23-37	26-30	10-14	35-39	27-35

Modal shift

Een groot aandeel van de reizigers vanuit Nieuw-West verplaatst zich naar de stadsdelen Centrum, West, Oost en Zuid. Een groot aandeel van de vervoersbewegingen vanuit Nieuw-West blijft binnen de gemeente Amsterdam. Daarnaast zijn er ook reigers die om verschillende redenen (zoals werk en onderwijs) naar andere gemeenten reizen. De Amsterdamse binnenstad en Schiphol zijn twee van de grote werkgevers voor inwoners van stadsdeel Nieuw-West. Vrijetijdsbestedingen, zoals winkelen en sporten, vormt één van de grootste redenen waarom inwoners zich verplaatsen.



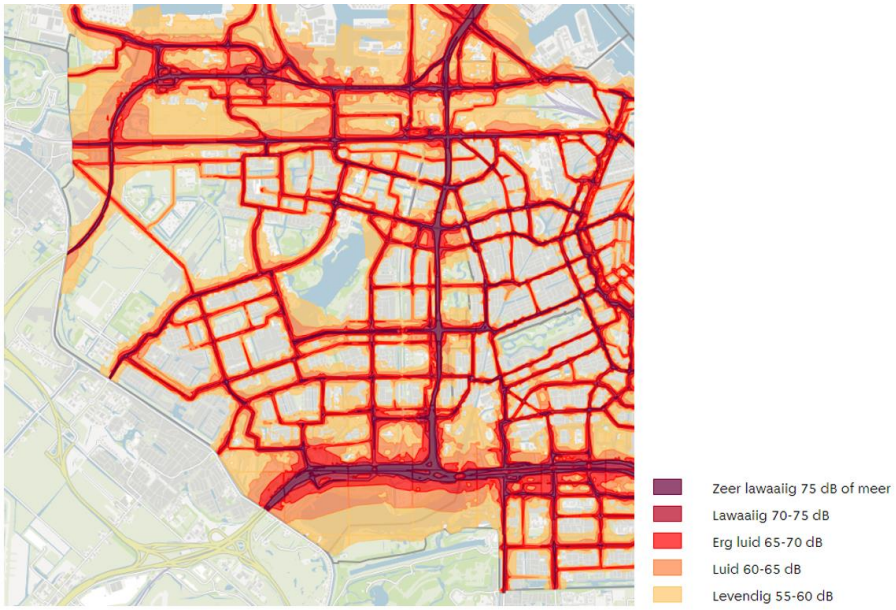
figuur 2-5: Dagelijkse verplaatsingen in 2020 tussen Nieuw-West en omgeving per motief. Alle verplaatsingen in relatie tot vrije tijd zoals voor sport, winkelen en bezoek valt onder overig (Bron: Mobiliteitsplan Nieuw-West)

Bij voorkeur verplaatsen inwoners van stadsdeel Nieuw-West zich met de auto. Van alle verplaatsingen is 40 procent met de auto, 38 procent met de fiets en 22 procent met het openbaar vervoer. Wanneer inwoners van Nieuw West zich richting de Haarlemmermeer of Zuid-kennemerland verplaatsen ligt het aandeel reizigers met de auto hoger. Respectievelijk 70 en 86 procent van de verplaatsingen naar deze gemeenten is met de auto.
Met verplaatsingen richting de binnenstad vormen de fiets en het openbaar vervoer juist elkaars concurrenten. Voor de korte afstanden is over het algemeen de fiets populairder dan het openbaar vervoer.

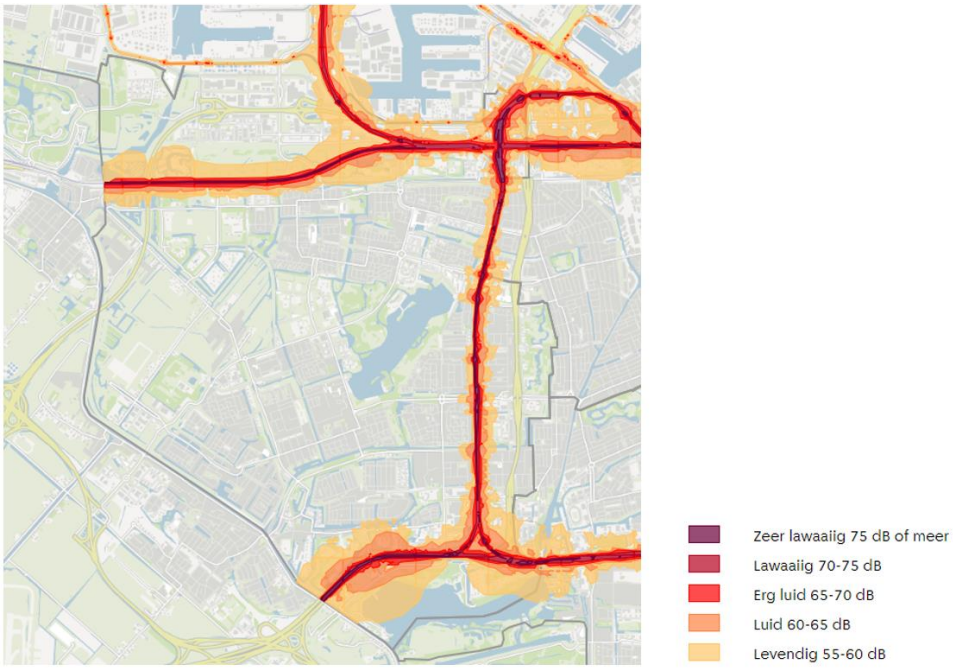
2.5 Milieukwaliteit sociaal fundament: geluid

Mate van geluidhinder

Onderstaande figuren tonen verschillende bronnen van geluidsbelasting in stadsdeel Nieuw-West. Wegverkeer vormt een grote bron van geluid. Aan de randen van stadsdeel Nieuw-West lopen verschillende snelwegen, de A10, de A4 en de A5. Verkeer op deze wegen dragen sterk bij aan de geluidsbeleving in de buurt. Daarnaast zijn er ook enkele doorgaande wegen, zoals de Cornelis Lelylaan en de Burgemeester Roëllstraat. Ook langs verschillende spoortrajecten in het stadsdeel is de geluidbelasting verhoogd.



figuur 2-6: Wegverkeer (etmaal) (Bron: Amsterdam maps)



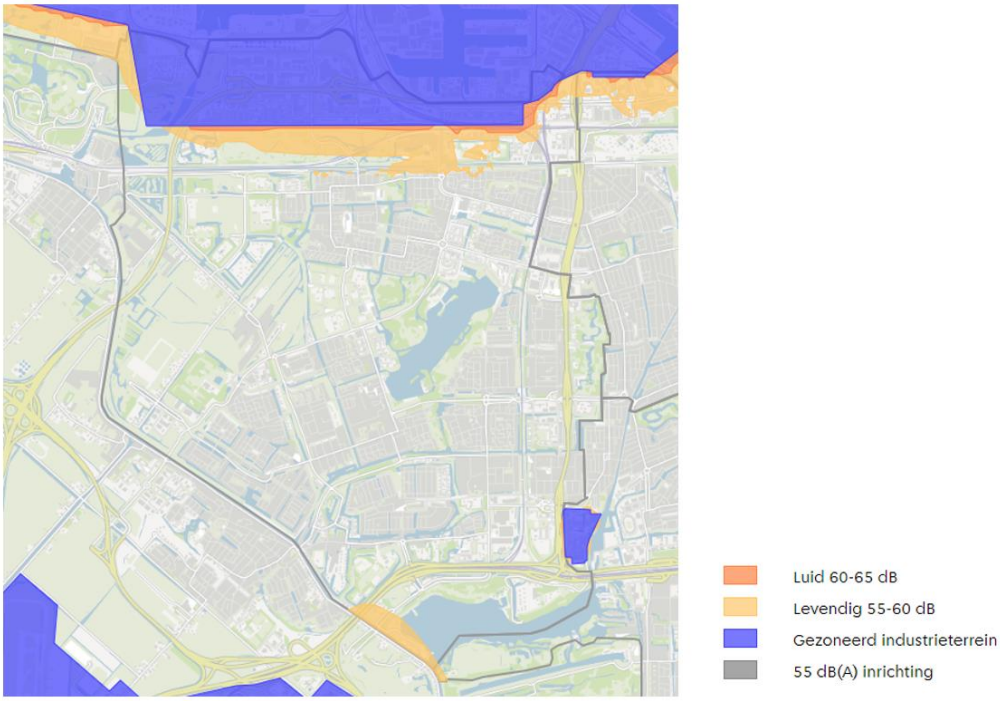
figuur 2-7: Railverkeer (etmaal) (Bron: Amsterdam maps)

In de Haarlemmermeerpolder ligt Schiphol. In het stadsdeel Nieuw-West liggen in het westen en in het noorden gebieden waar er sprake is van geluidbelasting als gevolg van luchtvaartgeluid.



figuur 2-8: Luchtvaartgeluid (etmaal) (Bron: Amsterdam Maps)

In stadsdeel Nieuw-West ligt een deel van een groot gezoneerd industrieterrein. Het gaat om een onderdeel van het havengebied, Westpoort. Dit grote industrieterrein herbergt in hoofdzaak de havenindustrie van de stad. De bijbehorende geluidscontour van 50 dB ligt over forse delen van West en Nieuw-West.



figuur 2-9: Industriegeluid (etmaal) (Bron: Amsterdam maps)

In stadsdeel Nieuw-West ervaart 45 procent van de inwoners geluidsoverlast. Bronnen waar in vergelijking met het stedelijk gemiddelde veel overlast wordt ervaren is wegverkeer (langzamer dan 50 km/uur), vliegverkeer, Schiphol en motoren. Vliegverkeer en wegverkeer vormen ook een bron van ernstige slaapverstoring.

tabel 2-2: Percentage Amsterdammers dat thuis ernstige geluidshinder ervaart per geluidsbron naar stadsdeel (%) (Bron: GGD Amsterdam)

Bron	Amsterdam	Nieuw-West
Wegverkeer > 50 km uur	6	8
Wegverkeer < 50 km uur	11	14
Treinverkeer	2	3
Vliegverkeer	8	13
Schiphol	2	4
Brommers en scooters	18	17
Motoren	19	23
Buren	12	13
Bedrijven en industrie	3	2
(ver)bouwen, slopen en graven	16	12

2.6 Milieukwaliteit sociaal fundament: geur en stof

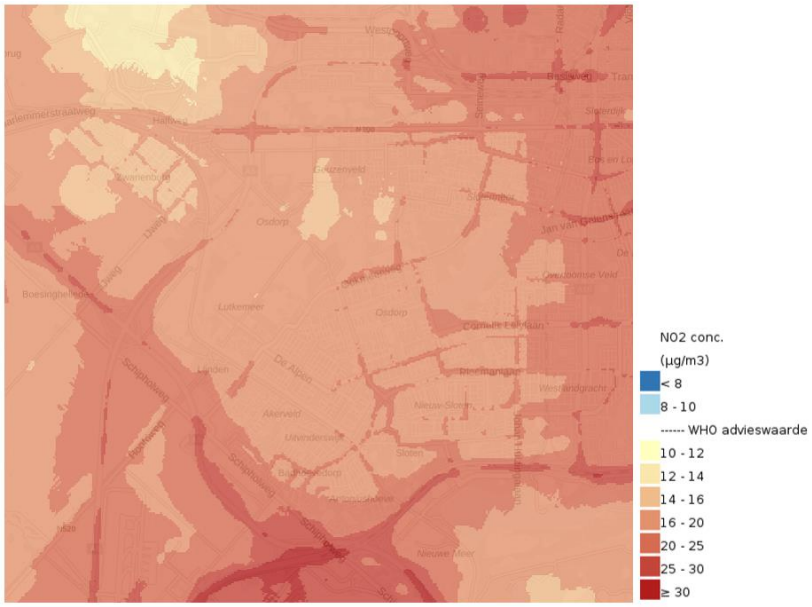
Geur en stof

Geur- en stofhinder komen beperkt voor in de gemeente Amsterdam. In en nabij stadsdeel Nieuw-West is geen informatie beschikbaar over geur- en stofhinder.

2.7 Milieukwaliteit sociaal fundament: luchtkwaliteit

NO_2

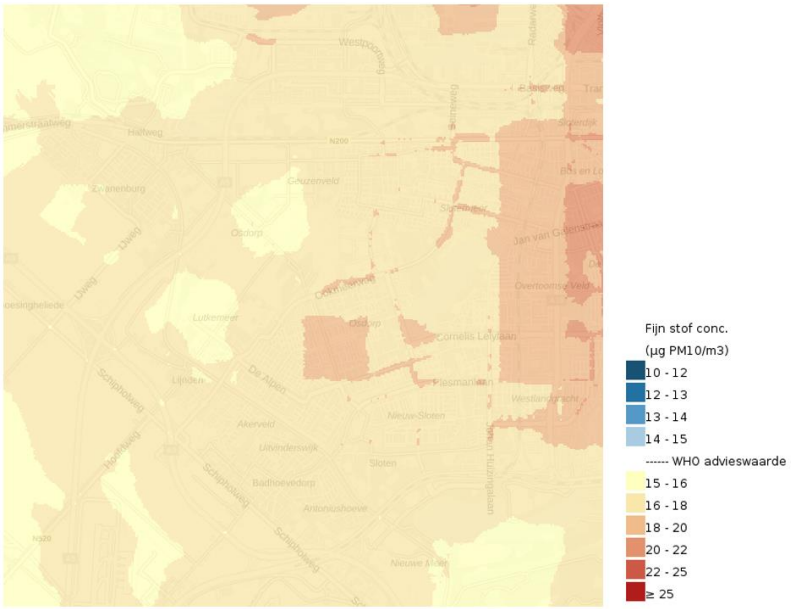
De NO_2 concentratie in stadsdeel Nieuw-West ligt overwegend tussen de 14 en 16 microgram per m3. Dit is hoger dan de WHO-advieswaarde. Met name rond grotere infrastructurele verbindingen is de NO2 concentratie verhoogd.



figuur 2-10: NO_2 concentratie in stadsdeel Nieuw-West

PM_{10}

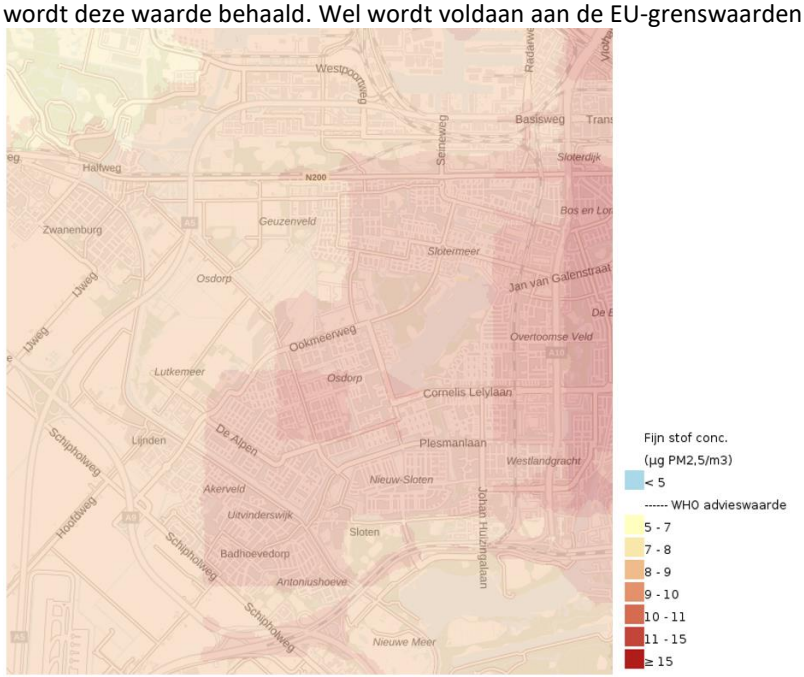
De concentratie PM_{10} ligt in stadsdeel Nieuw-West overwegen tussen de 16 en 18 microgram/m3. Dit is boven de advieswaarde van de WHO, maar onder de EU-grenswaarde.



figuur 2-11: Concentratie PM_{10} in stadsdeel Nieuw-West

$PM_{2,5}$

De $PM_{2,5}$ concentratie ligt in de wijk boven de advieswaarde van het WHO. Op geen enkele plek in Nederland wordt deze waarde behaald. Wel wordt voldaan aan de EU-grenswaarden.



figuur 2-12: $PM_{2,5}$ concentratie in stadsdeel Nieuw-West

2.8 Gezond

Gezond

73 procent van de inwoners van stadsdeel Nieuw-West ervaart de gezondheid als (zeer) goed. Dit is lager dan het gemiddelde van Amsterdam, 79 procent. Met name in de gebieden Geuzenveld/Slotermeer en Osdorp ervaren mensen hun gezondheid vaak niet als (zeer) goed. Respectievelijk 70 en 69 procent geeft aan hun gezondheid als (zeer) goed te ervaren.

Laagopgeleiden, mensen zonder betaald werk en inwoners van nietwesterse herkomst (vooral vrouwen) bewegen minder dan gemiddeld. Op plekken waar deze mensen in hogere concentraties wonen is de score op

bewegen dan ook significant slecht. Dit speelt onder andere in stadsdeel Nieuw-West. 47 procent van de inwoners van stadsdeel Nieuw-West beweegt voldoende en 50 procent sport wekelijks. Voor beide scores scoort het stadsdeel lager dan het gemiddelde voor Amsterdam, respectievelijk 57 en 59 procent. Er bestaan verschillen tussen verschillende deelgebieden. In gebied Slotervaart beweegt 55 procent voldoende, terwijl in de gebieden Geuzenveld/Slotermeer, Osdorp en De Aker/Nieuw-Sloten 44 procent voldoende beweegt. In de Aker/ Nieuw-Sloten en Slotervaart sport respectievelijk 56 en 57 procent wekelijks, terwijl in Geuzenveld/Slotermeer en Osdorp respectievelijk 44 en 45 van de inwoners wekelijks sport.

tabel 2-3: Leefgewoonte beweging (GGD Amsterdam)

Leefgewoonte	Amsterdam	Geuzenveld/Slotemeer	Osdorp	De Aker/Nieuw-Sloten	Slotervaart
Beweegt voldoende	57	44	44	44	55
Sport wekelijks	59	44	45	56	57

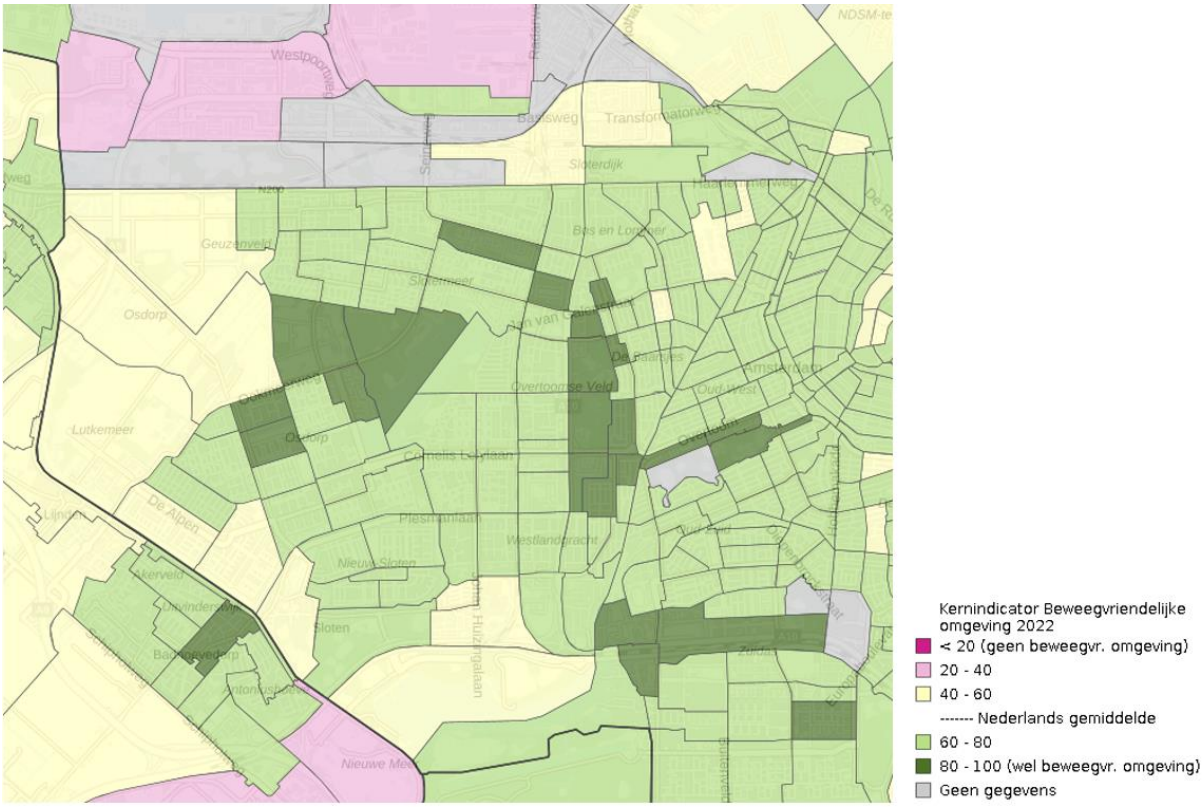
Ook overgewicht is een aspect waar stadsdeel Nieuw-West minder positief scoort dan het gemiddelde van Amsterdam. 51 procent van de inwoners van Nieuw-West heeft overgewicht. 18 procent van de inwoners heeft obesitas. Gemeentebreed ligt dit op respectievelijk 39 en 11 procent. In de gebieden Geuzenveld/Slotemeer, Osdorp, De Aker/Nieuw Sloten heeft een relatief groot aandeel van de inwoners te maken met overgewicht en/of obesitas. Als gekeken wordt naar de verdeling van het type voedselaanbod dan wordt in de stadsdelen Noord, Zuidoost en Nieuw-West in verhouding tot het totale aanbod meer ‘heel erg ongezond’ voedsel (tussen 32,7% en 36,6%) aangeboden dan in andere stadsdelen. In beide stadsdelen kan relatief veel fastfood verkregen worden. Uit de cijfers blijkt een duidelijk positieve trend in het percentage kinderen met overgewicht. Zuidoost en Nieuw-West zijn opnieuw de minst scorende stadsdelen. Ook in Noord kampt bijna 3 op 10 kinderen van 10 jaar oud met overgewicht. Positieve uitschieters zijn het Centrum en Zuid.

tabel 2-4: Leefgewoonte gewicht (GGD Amsterdam)

Leefgewoonte	Amsterdam	Geuzenveld/Slotemeer	Osdorp	De Aker/Nieuw-Sloten	Slotervaart
Overgewicht	39	55	58	50	41
Obesitas	11	22	21	13	14

21 procent van de inwoners van stadsdeel Nieuw-West rookt. Dit is vergelijkbaar met het gemiddelde voor de gemeente van 22 procent. Wel bestaan er sterke verschillen tussen deelgebieden. In Geuzenveld/Slotemeer rookt 27 procent van de inwoners, terwijl in de gebieden De Aker/Nieuw-Sloten en Slotervaart respectievelijk 17 en 18 procent van de inwoners rookt.

De indicator beweegvriendelijke omgeving geeft aan de hand van de scores voor recreatief groen en blauw, sportaccomodaties en nabijheid van voorzieningen een score aan wijken en buurten. De bebouwde gebieden van stadsdeel Nieuw-West score overwegend positief tot zeer positief. Met name op het vlak van recreatief groen en blauw en voorzieningen scoren de buurten goed. Lokaal aandachtspunt is de indicator sportaccomodaties..

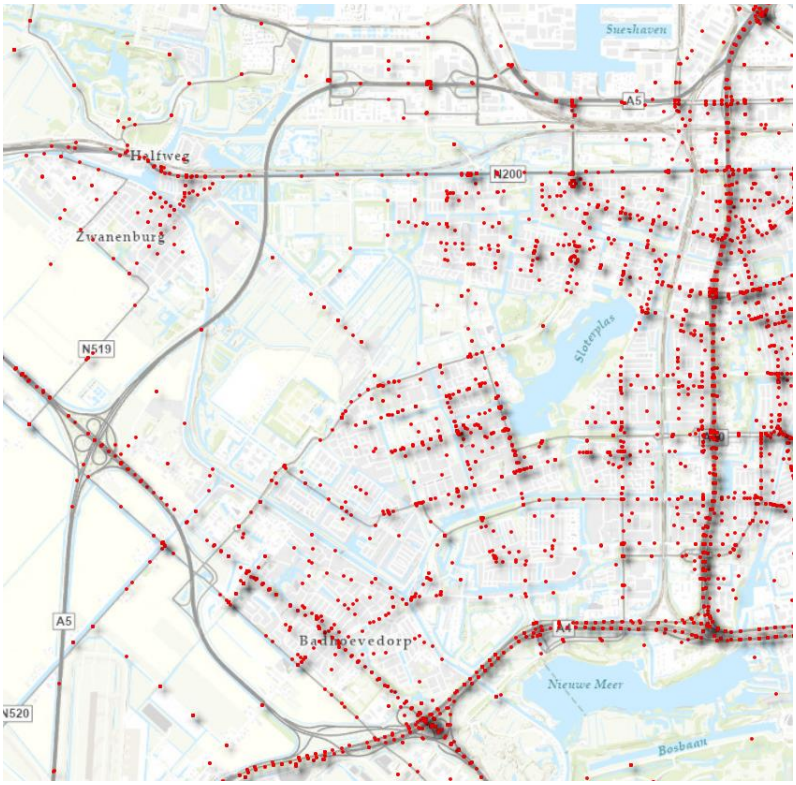


figuur 2-13: Beweegvriendelijke omgeving – Stadsdeel Nieuw West (Bron: Mulier instituut, 2022)

2.9 Veilig

Verkeersveiligheid

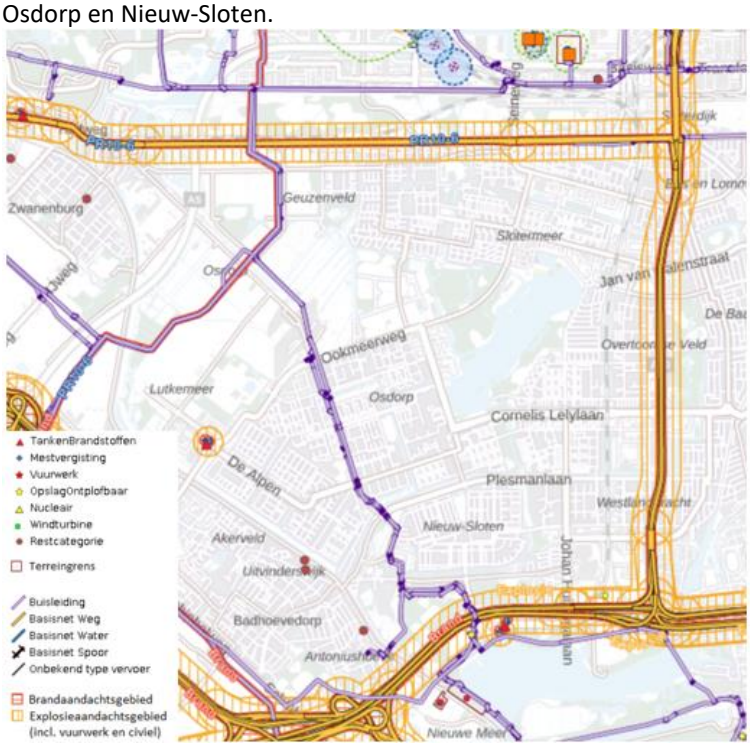
Onderstaande kaart geeft locaties van verkeersongevallen sinds 2003 weer. Hierop is te zien dat er verspreid over Nieuw-West op diverse locaties ongelukken plaatsvinden. De snelwegen die in de nabijheid van Nieuw-West aanwezig zijn vormen plekken waar relatief veel ongelukken plaatsvinden. Verder zijn er op de grotere wegen door Nieuw-West heen, zoals de Meer en Vaart, plekken waar relatief veel ongelukken gebeuren.



Figuur 2-14: Locaties van verkeersongevallen sinds 2003 (bron: BRON, 2023)

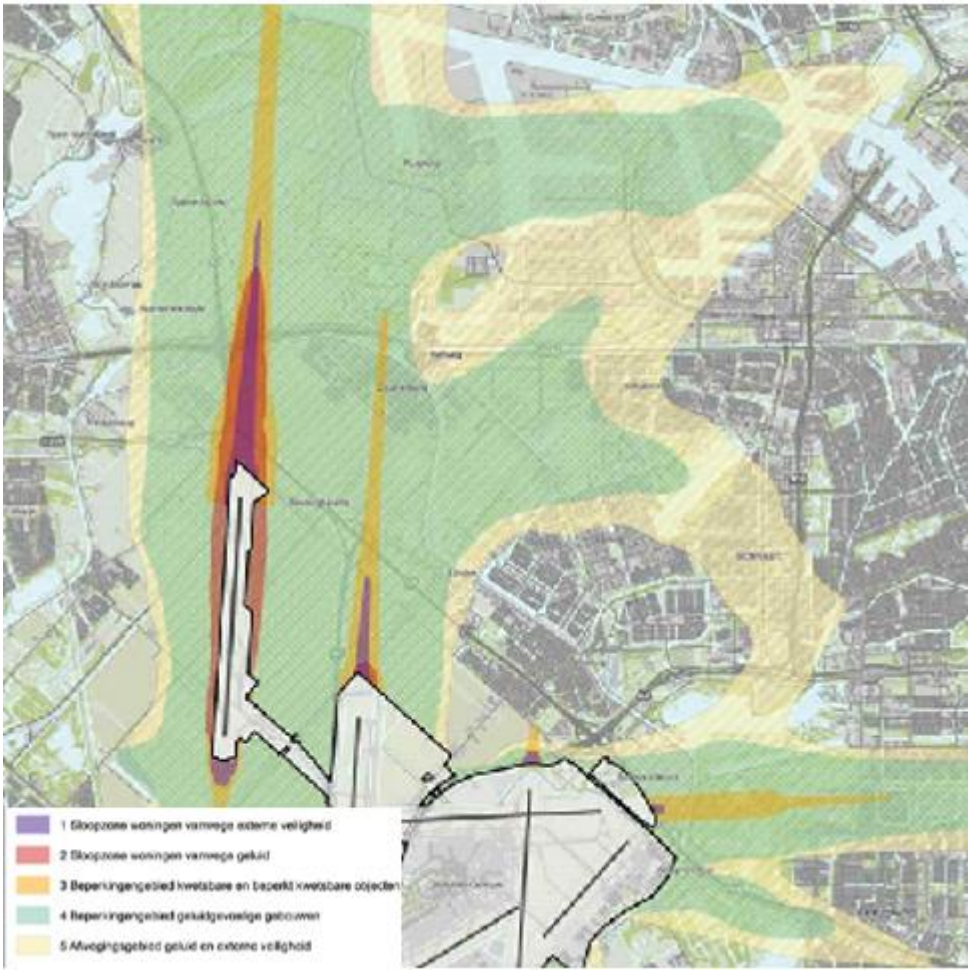
Omgevingsveiligheid

Op onderstaande figuur zijn de veiligheidsrisico's voor Nieuw-West weergegeven. Het voornaamste risico wordt gevormd door het transport van gevaarlijke stoffen over de omringende wegen: de A10 west, de A4, de A9 en de N200. Daarnaast wordt het gebied doorkruist door een gasleiding, welke in noord-zuidelijke richting loopt door Osdorp en Nieuw-Sloten.



Figuur 2-15: Risicokaart Nieuw-West (Risiokaart, 2023)

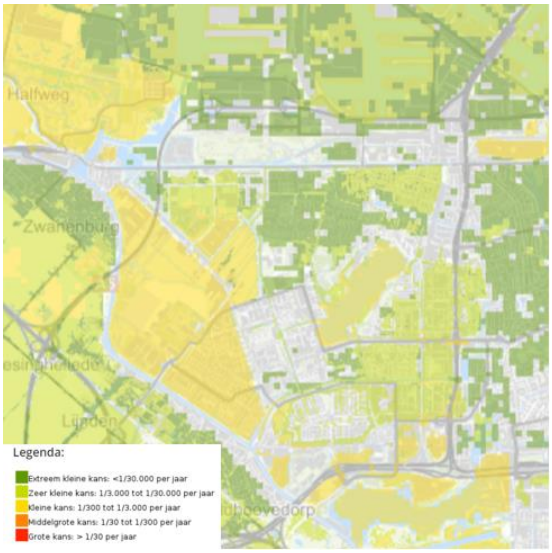
Naast bovengenoemde risicolocaties, wordt de omgevingsveiligheid van Nieuw-West beïnvloed door de nabije ligging van de luchthaven Schiphol. Onderstaande figuur geeft de bouwbeperkingen aan die worden gevormd door opstijgend en landend vliegverkeer boven Nieuw-West. Het betreft een afwegingsgebied geluid en externe veiligheid boven delen van Osdorp en Geuzenveld en, in mindere mate, een beperkingengebied voor geluidsgevoelige gebouwen.



Figuur 2-16: Beperkingen bebouwing door vliegverkeer (bron: Luchthavenindelingsbesluit Schiphol, 2021)

Waterveiligheid

Op onderstaande figuur is het overstromingsrisico voor Nieuw-West weergegeven. Uit deze kaart blijkt dat de kans op overstromingen groter dan 20 centimeter relatief klein is (< 1/300 per jaar). Het grootste overstromingsrisico is te vinden in de Aker, de polders rondom de Aker en het gebied rondom de Nieuwe Meer.

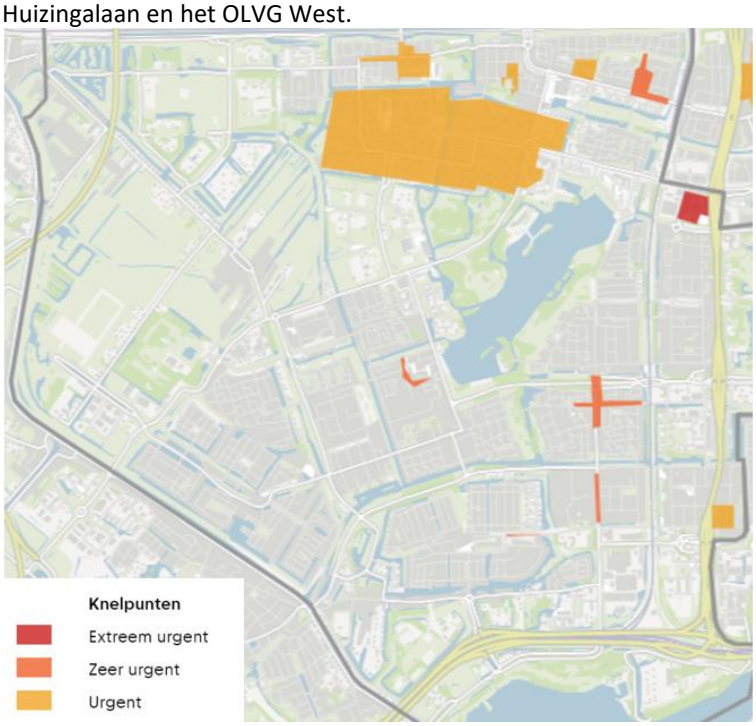


Figuur 2-17: Plaatsgebonden kans op overstroming > 20 cm, norm 2050 (Bron: LIWO, 2022)

2.10 Klimaatbestendig

Wateroverlast

Onderstaande figuur geeft locaties met knelpunten voor wateroverlast weer. Hierop is te zien dat er in een groot deel van Geuzenveld sprake is van een urgent knelpunt. Nog urgenter zijn lokale gebieden rondom de Johan Huizingalaan en het OLVG West.



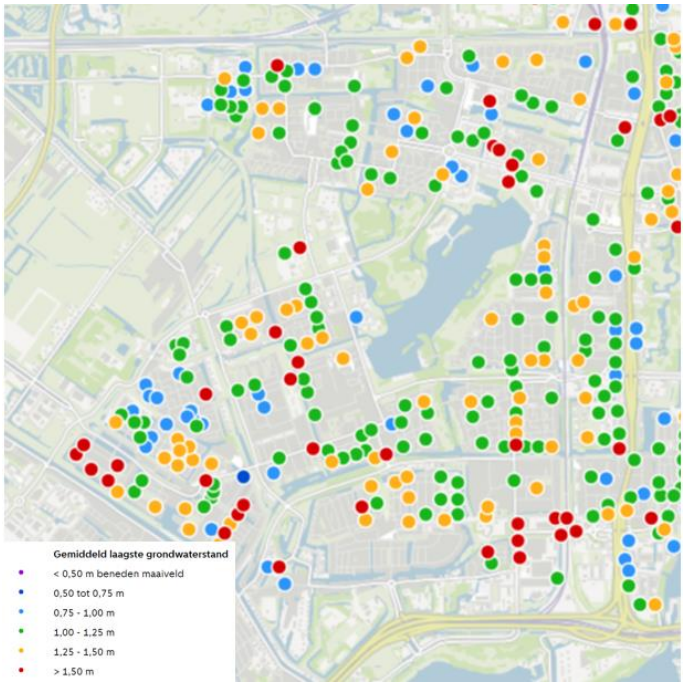
Figuur 2-18: Knelpunten wateroverlast in Nieuw-West (bron: Amsterdam maps)

Droogte

Op de volgende figuur is de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) per peilfilter weergegeven. De grondwaterstand fluctueert en varieert door het weer, diversiteit van bodemopbouw zoals bijvoorbeeld

ondoorlatende klei of goed doorlatend zand, obstakels en/of drains. De gebieden waar de GLG nu al laag is, kunnen extra kwetsbaar zijn voor extremere droge perioden door klimaatverandering.

Op de kaart is te zien dat de grondwaterstand in Nieuw-West relatief variabel is. Over het algemeen genomen is de grondwaterstand in de Aker en de Riekerpolder lager dan in de rest van Nieuw-West.

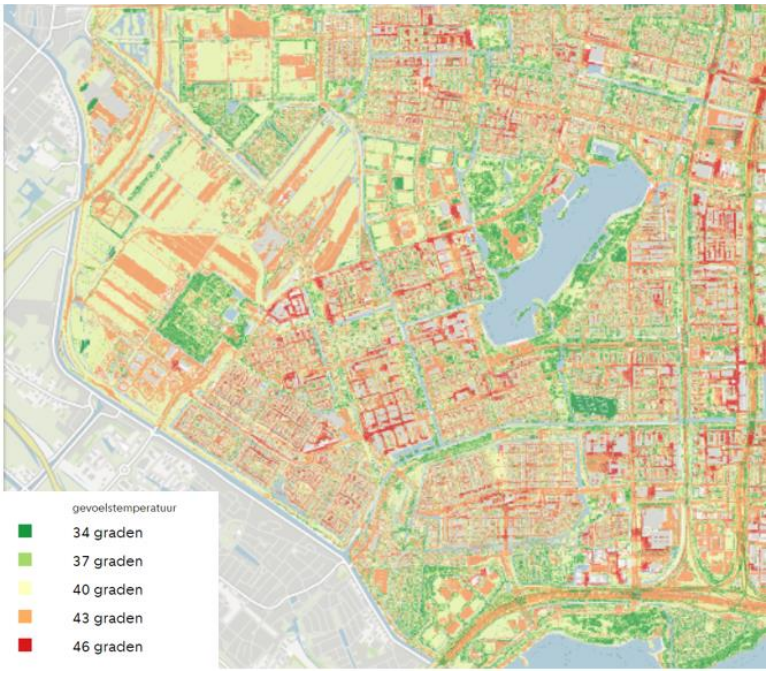


Figuur 2-19: Gemiddeld laagste grondwaterstand (bron: Amsterdam maps)

Hitte

In onderstaande figuur is de gemiddelde gevoelstemperatuur voor 1 juli 2015 tussen 12-18u weergegeven.
Dit geeft inzicht in de mate van hittestress die buitenshuis ervaren kan worden. Deze dag is door het RIVM geselecteerd als uitgangspunt voor het uitvoeren van de stresstesten voor hitte omdat deze dag wordt gezien als de representatieve 1 op 1000 hittedag voor de zomerperiode april tot en met september. Dit komt overeen met een kans van 1 op 5,5 jaar voor het huidige klimaat.

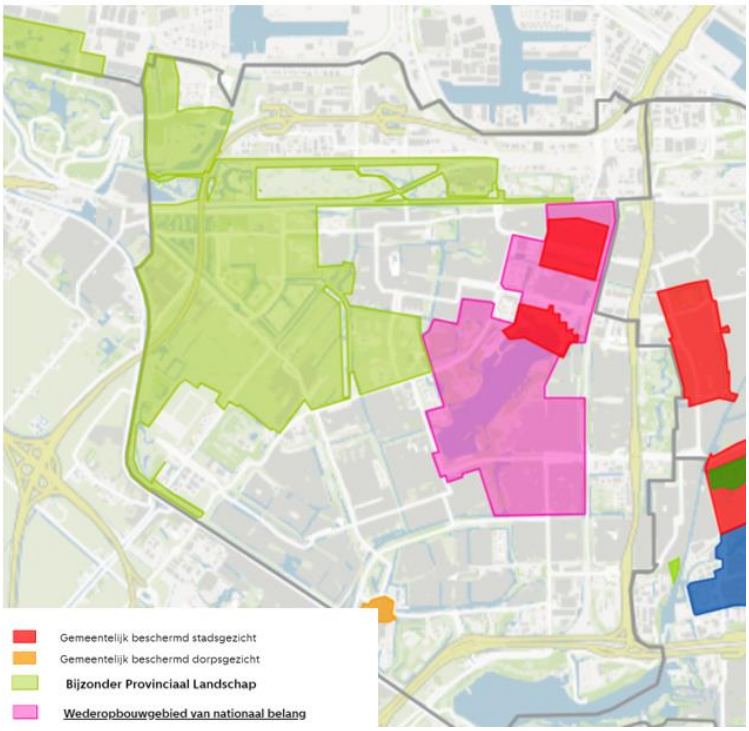
Op de kaart is te zien dat rondom groene gebieden (bijvoorbeeld de Sloterplas, Westgaarde) in het stadsdeel de gevoelstemperatuur aanzienlijk lager is dan in verharde gebieden. Voornamelijk is Osdorp Midden en de Riekerpolder is de gevoelstemperatuur bijzonder hoog.



Figuur 2-20: Hittestress in Nieuw-West (bron: Amsterdam maps)

2.11 Ruimtelijke kwaliteit

Cultuurhistorie



Figuur 2-21: Cultuurhistorische waardenkaart (bron: Amsterdam maps)

Niet alleen de grachtengordel met het Werelderfgoed maar ook het jongere erfgoed in de 19deeeuwse ring, de Gordel ’20-’40, Nieuw-West en Zuidoost, maakt Amsterdam tot een aantrekkelijke stad. In de afgelopen jaren is duidelijk geworden dat de inzet voor behoud en herstel van de stadsuitbreidingen uit de 19de eeuw en de Gordel ‘20-‘40 zich heeft uitbetaald. Deze wijken kunnen zich verheugen in een stijgende waardering bij een nieuw publiek. Ook de erkenning van het erfgoed van Van Eesteren en het verhaal van zijn Algemeen Uitbreidingsplan

(AUP) neemt toe. Nieuw-West en Buitenveldert zijn nadrukkelijk in beeld vanwege hun cultuurhistorische betekenis.

Om dit te beschermen kent Nieuw-West verschillende beschermde stads- en dorpsgezichten. Deze zijn weergegeven in figuur 3-21. Het betreft onder meer het oude centrum van Sloten, de noordzijde van de Sloterplas en Slotermeer. Daarnaast een groot deel Nieuw-West rondom de Sloterplas aangewezen als Wederopbouwgebied van Nationaal Belang. Dit gebied heeft geen beschermde status, maar er zijn afspraken gemaakt tussen de Rijksdienst en de betrokken gemeenten afspraken om rekening te houden met de bijzondere cultuurhistorische kernkwaliteiten van dit gebied.

Landschap, stedenbouw en architectuur

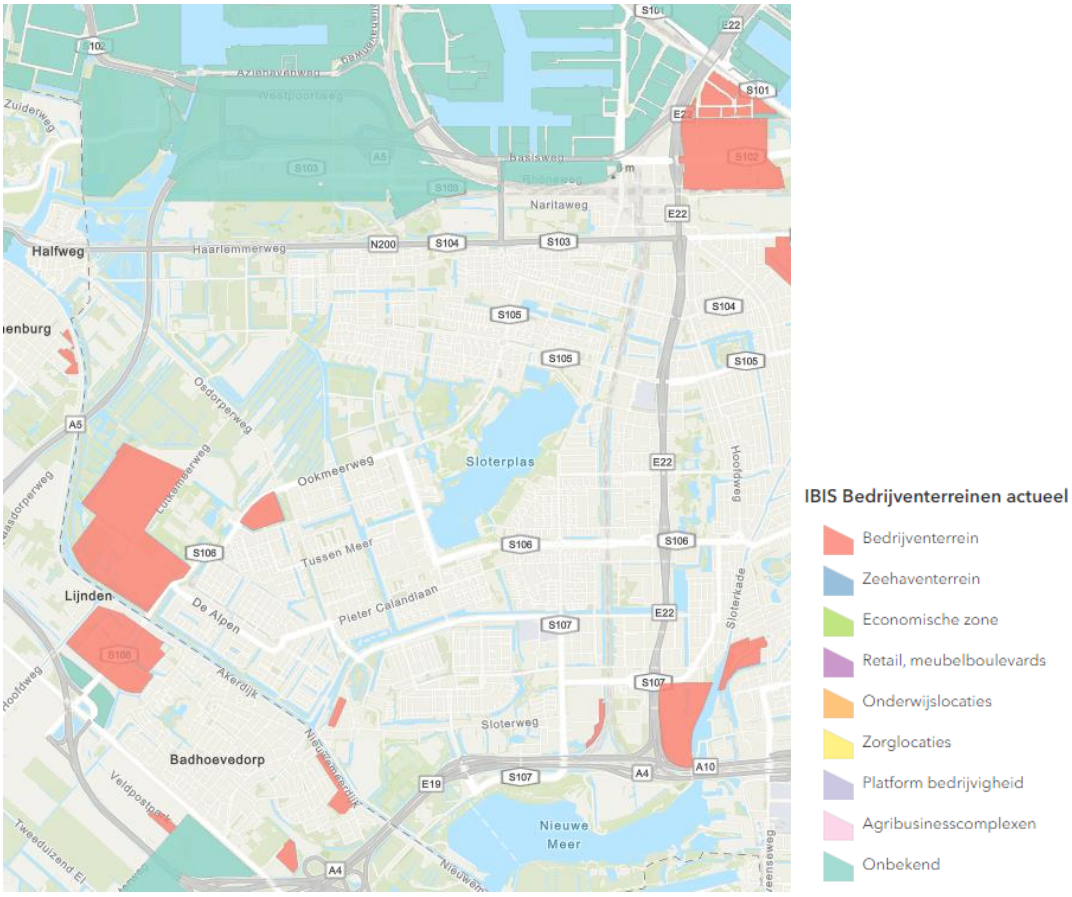
Nieuw-West wordt gekenmerkt door een structuur waar stad en groen elkaar ontmoeten. De stedelijke structuren bestaat uit de groen- en waterstructuur en het netwerk van publieke ruimte van de doorgaande straten en lanen. Daaraan liggen stedelijke buurten. Deze structuren zijn de ruimtelijke elementen die het gebied met de omgeving verknoopt en intern verbindt.

Naast deze hoofdstructuur kent Nieuw-West nog een bijzondere structuur in de vorm van het bijzonder provinciaal landschap de Tuinen van West. De Tuinen van West bestaan uit een restant veenpolderlandschap en droogmakerijenlandschap ingeklemd tussen stedelijke uitbreidingen, havens en snelwegen. Delen van de ontginningsgeschiedenis zijn nog goed zichtbaar. De Tuinen van West hebben met functies als stadslandbouw, sport en recreatie, een belangrijke functie in dit deel van de stad.

2.12 Economisch vitaal

Ontwikkeling brp

In het stadsdeel Nieuw-West liggen verschillende bedrijventerreinen. In het noorden ligt bedrijventerrein Sloterdijk III. Daarnaast zijn er bedrijventerreinen verspreid door het bebouwde gebied aanwezig, zoals bedrijventerrein Schinkel, Rieker business Park, Sloten-Slimmeweg, Businesspark Amsterdam Osdorp en Bedrijvencentrum Osdorp. De leegstand varieert tussen verschillende delen van stadsdeel Nieuw-west en ligt tussen de 10 en 20 procent.

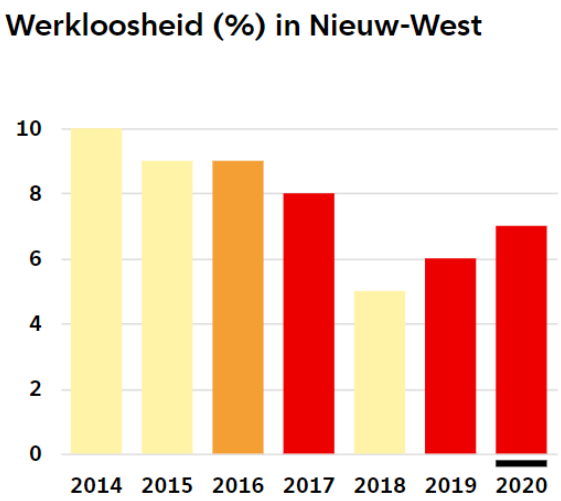


figuur 2-22: IBIS bedrijventerreinen actueel (Bron: ESRI, 2022)

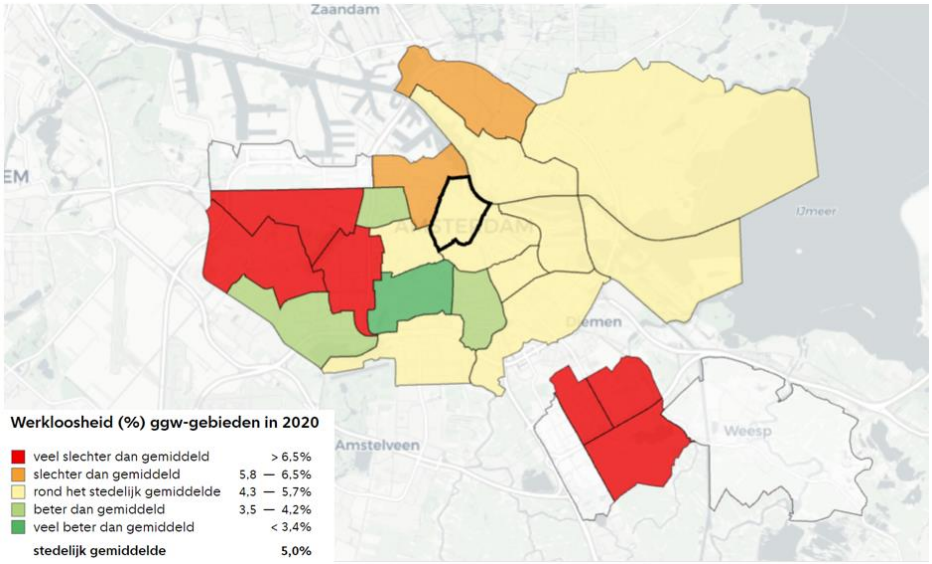
De economie van de gemeente Amsterdam, en de MRA, ligt op een hoog niveau. Het brp en de werkgelegenheid groeiden in de gemeente Amsterdam sneller dan gemiddeld in de MRA. Sinds 2017 ligt de groei van het Amsterdamse brp wel dichterbij de gemiddelde groei van de MRA. Dit komt doordat de fysieke grenzen van groei in zicht zijn. Voor de gemeente Nieuw-West zijn er geen specifieke gegevens beschikbaar omtrent het brp.

Werkgelegenheid en werkloosheid

Na een dalende trend sinds 2014, is de werkloosheid de afgelopen jaren in Nieuw-West weer iets gestegen. De werkloosheid lag in 2020 op 7%, wat hoger is dan het stedelijk gemiddelde van 5%. Uitzondering hierop is het gebied Sloten, Nieuw-Sloten en de Aker. In dit gebied zijn minder werklozen dan gemiddeld.

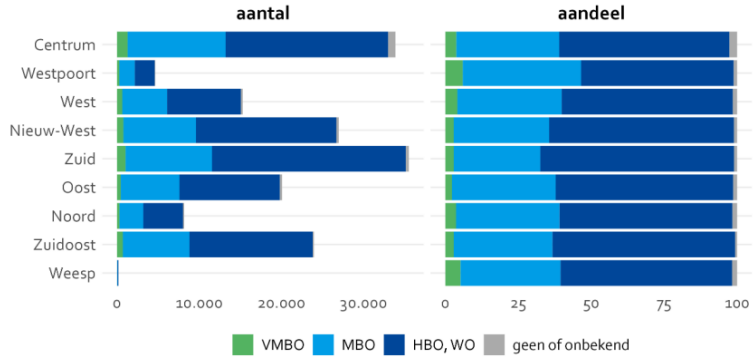


Figuur 2-23: Ontwikkeling werkloosheid in stadsdeel Nieuw-West (bron: Amsterdam O&S, 2020)



Figuur 2-24: Werkloosheid Nieuw-West in relatie tot andere stadsdelen (bron: Amsterdam O&S, 2020)

Nieuw-West kent relatief veel werkgelegenheid. In 2023 waren er tussen de 25 en 30 duizend vacatures in het stadsdeel. Het merendeel van deze vacatures is op HBO en WO niveau (tussen de 60 en 70% van het aanbod). Slechts een kwart van de vacatures is op MBO niveau. Het overige deel van de vacatures is op VMBO niveau.

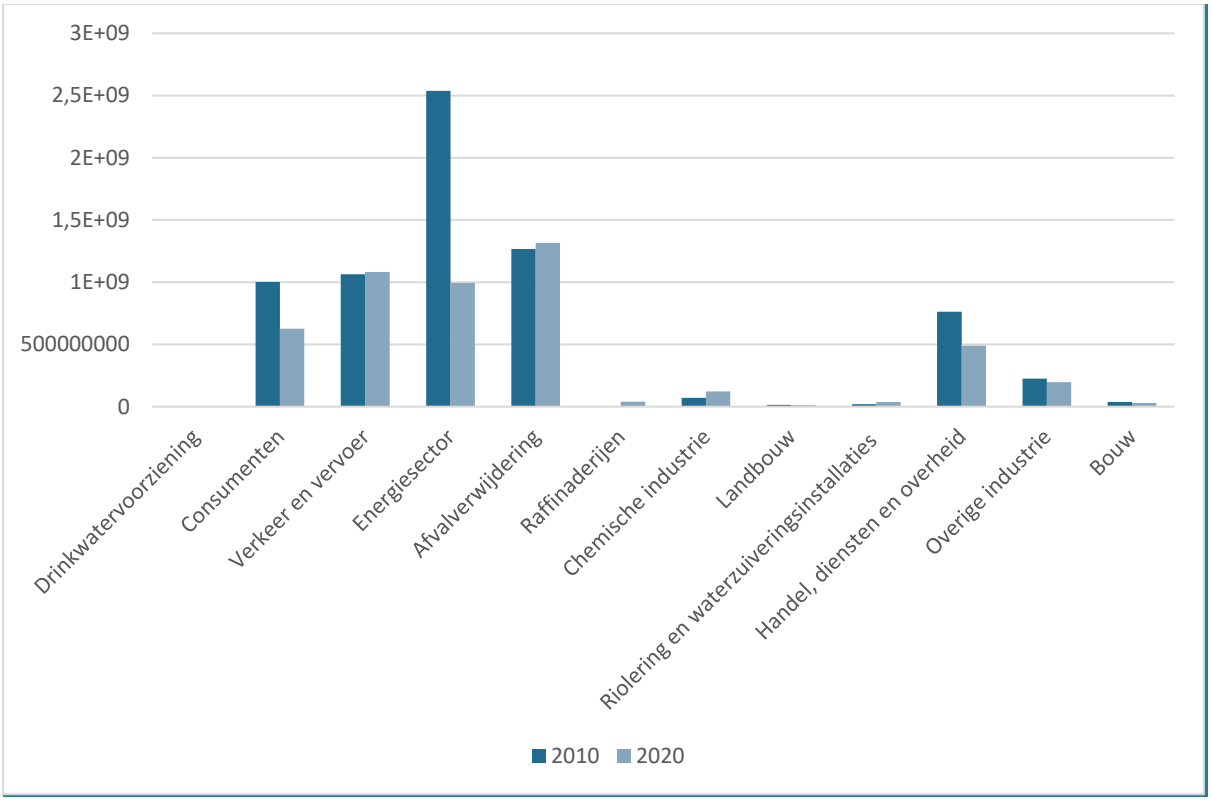


Figuur 2-25: Aantal vacatures per stadsdeel (Amsterdam O&S, 2023)Figuur 2-26: Ontwikkeling werkloosheid in stadsdeel Nieuw-West (bron: Amsterdam O&S, 2020)

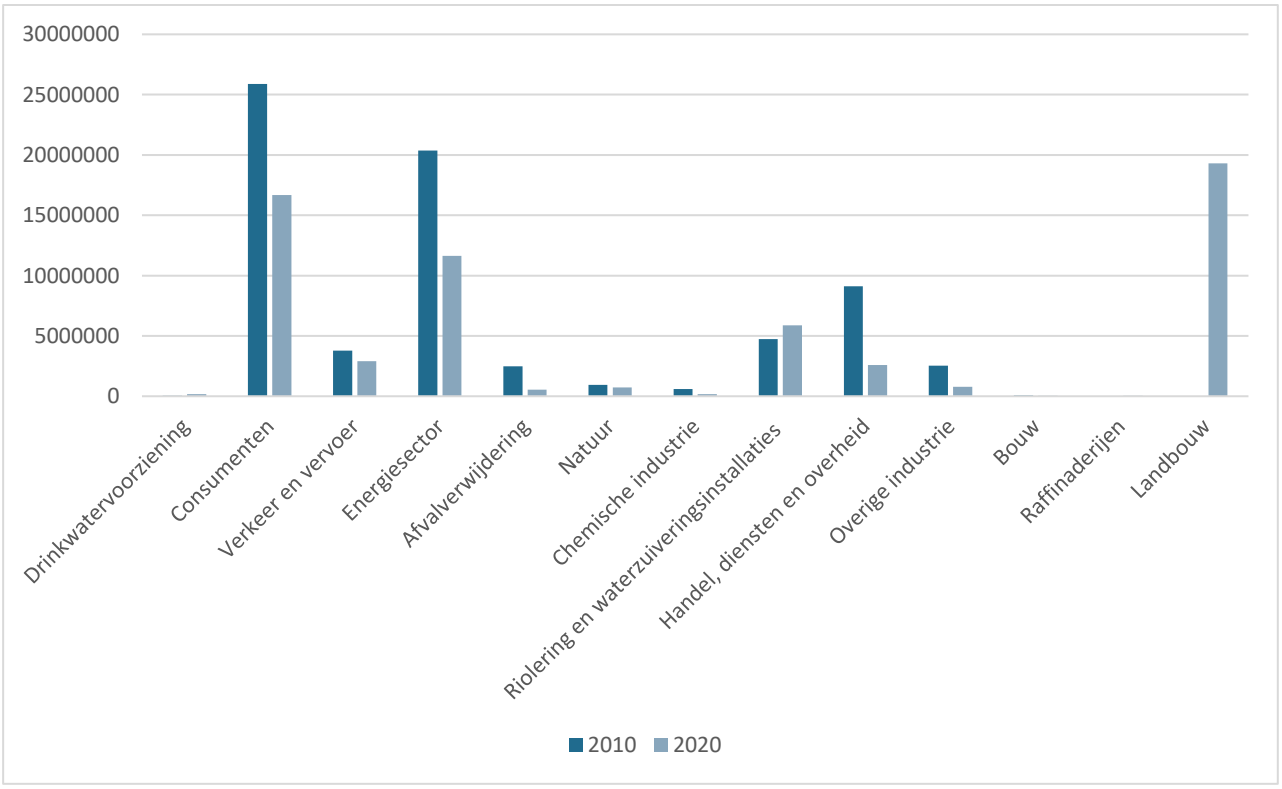
2.13 Klimaatneutraal

Emissie broeikasgassen

De emissie van broeikasgassen is in de afgelopen 10 jaar op verschillende vlakken afgenomen. Anderzijds zijn er ook enkele sectoren waar juist een hogere emissie wordt geregistreerd. Sectoren waar een afname in CO2 en methaan emissies te zien is, zijn de energiesector, consumenten en handel, diensten en overheid. Sectoren waar een lichte toename te zien is zijn afvalverwijdering en riolering en waterzuiveringsinstallaties. Op het vlak van de methaan emissies waren voor 2010 geen gegevens bekend voor de aspecten Landbouw en Raffinaderijen. Met name voor de landbouw lijkt hierdoor een grote toename in emissies te spelen. Deze conclusie is echter niet uit de cijfers te trekken door het gebrek aan informatie uit 2010.



figuur 2-27: Broeikasgassen emissies (CO2) gemeente Amsterdam (Bron: Emissieregistratie)



figuur 2-28: Broeikasgassen emissies (methaan) in CO2 equivalenten in gemeente Amsterdam (Bron: Emissieregistratie)

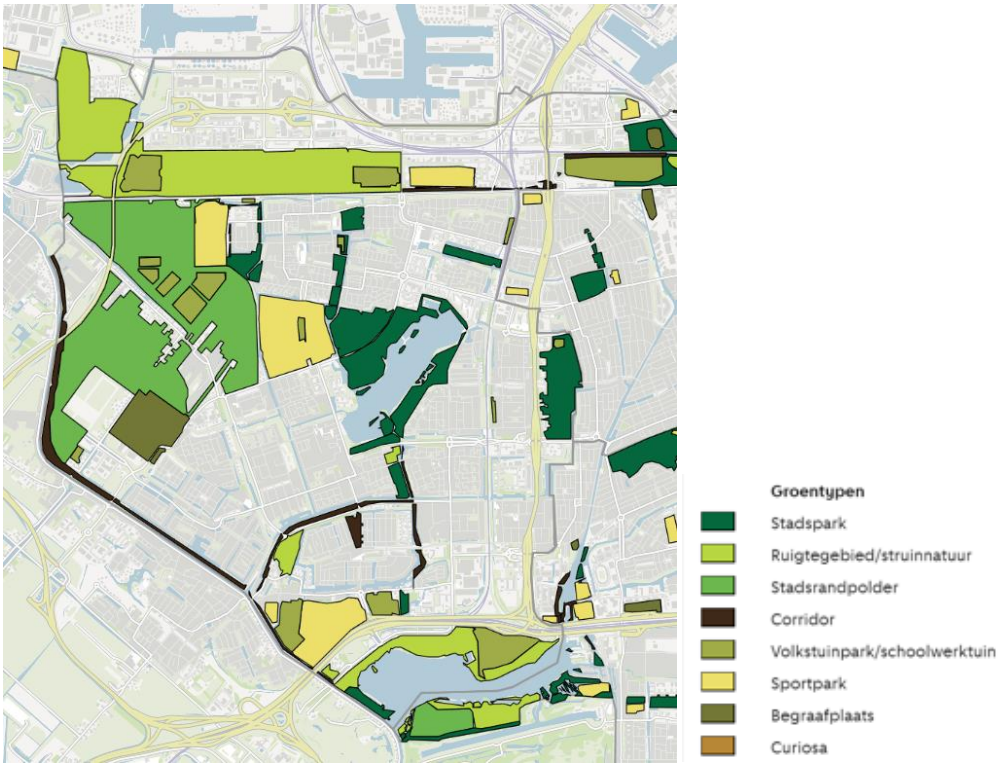
Er is geen specifieke informatie voor stadsdeel Nieuw-West beschikbaar. Uit de beschikbare cijfers op gemeenteniveau kan echter wel een indicatief beeld verkregen worden over de verdeling van emissies. Op het vlak van CO2 emissies vormen consumenten, verkeer en vervoer en de energiesector de belangrijkste bronnen van emissies. Op het vlak van methaan emissies vormen consumenten, de energiesector en de landbouw grote

bronnen van emissies. In stadsdeel Nieuw-West is landbouw geen groot grondgebruiker, daarmee speelt deze sector geen belangrijke rol in stadsdeel Nieuw-West.

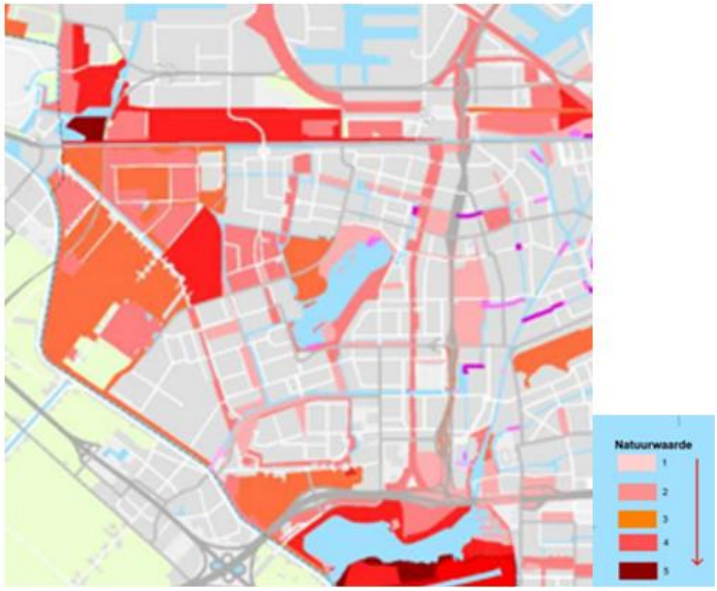
2.14 Natuurlijk

Oppervlak natuur

In stadsdeel Nieuw-West liggen verschillende grotere groengebieden. Het gaan onder meer om het Sloterpark, de Tuinen van West en park Westgaarde. Uit de natuurwaardenkaart valt op te maken dat vooral de natuur aan de randen van Nieuw-West een hoge natuurwaarde hebben. Natuur(gebieden) binnen de bebouwde kom van Nieuw-West hebben een lagere natuurwaarde.



Figuur 2-29: Groenstructuur Nieuw-West (bron: Amsterdam maps)

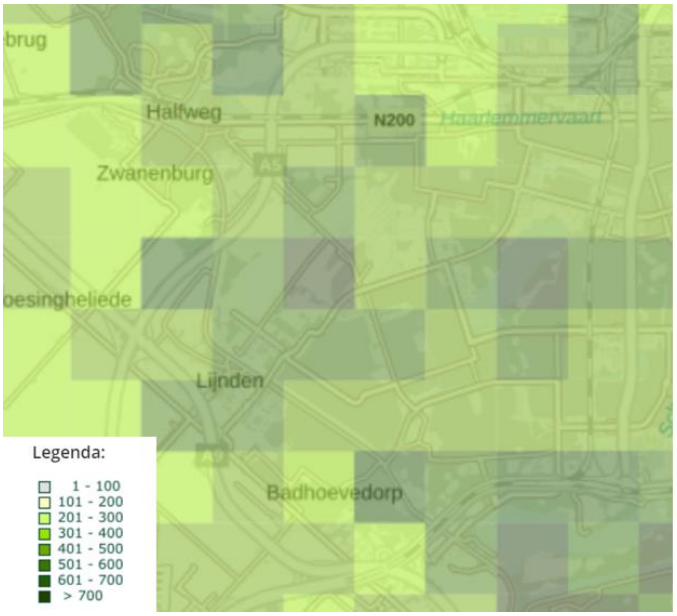


Figuur 2-30: Natuurwaardenkaart (Gemeente Amsterdam, 2016)

Mate van biodiversiteit

Een nader beeld van de biodiversiteit in Amsterdam ontstaat ook bij het beschouwen van het aantal waargenomen soorten per km-hok. Deze is weergegeven in onderstaande figuur.

Uit deze kaart met alle soorten per km-hok blijkt dat de soortendiversiteit groter is in het stedelijke gebied van Nieuw-West ten opzichte van het gebied daarbuiten. Los van de algehele staat van de biodiversiteit is dit een positief effect vanuit de gemeente bezien.

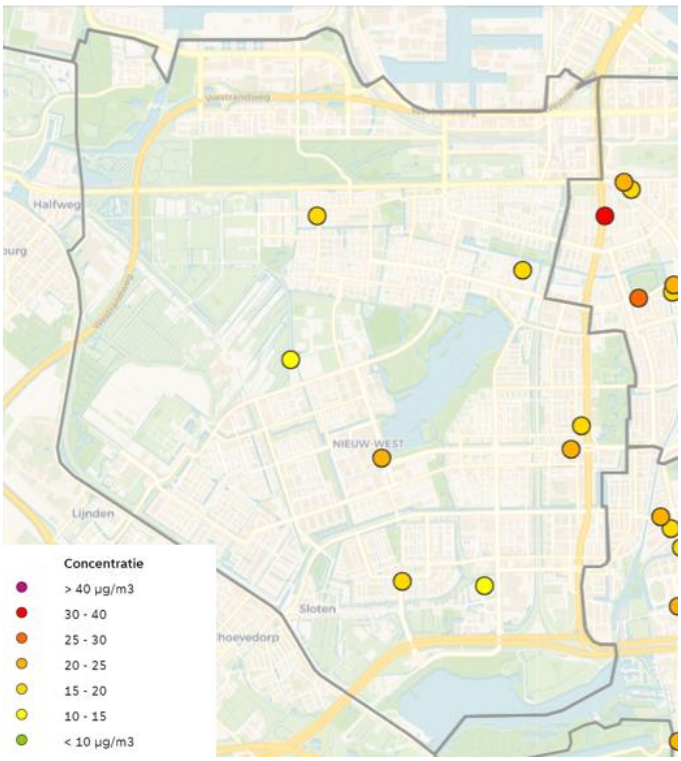


Figuur 2-31: Soortendiversiteit in soorten per hok (NDFF, 2017)

Emissie van stikstofverbindingen

Op de kaart in figuur 3-30 is weergegeven welke concentratie stikstof er gemeten is op verschillende plekken in Nieuw-West. Uit deze kaart valt op te maken dat op alle meetpunten de gemeten stikstofwaarden onder de wettelijke grenswaarden van 40 µg/m3 blijven; De WHO advieswaarde van 10 µg/m3 wordt in veel gevallen wel overschreden.

In Amsterdam vindt de emissie van stikstof vooral plaats in oxidevorm. Ammoniak -waarvoor landbouw de grootste bron is - is voor Amsterdam relatief een kleine bron. De bijdrage van Amsterdam als geheel aan stikstofdepositie is de afgelopen jaren gedaald. Ook het schoner worden van het wagenpark en de focus op stedelijke inbreiding zorgden voor een beperkte bijdrage, zo blijkt uit een analyse van diverse ruimtelijke plannen vanuit Amsterdam.



Figuur 2-32: Jaargemiddelde stikstofconcentraties (NO_2) in Nieuw-West (bron: Amstedam Maps, 2023)

2.15 Milieukwaliteit: ecologisch plafond

Mate van luchtverontreiniging

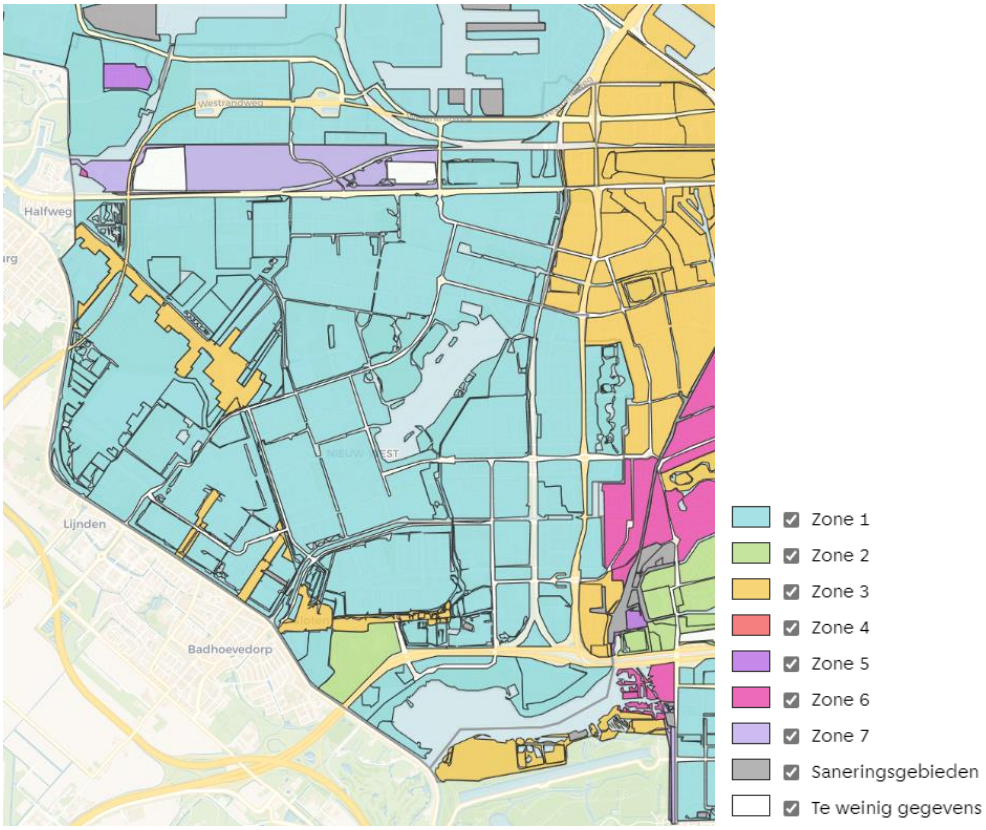
Drie bronnen van luchtverontreiniging (PM_{10}, $PM_{2,5}$ en NO_2) zijn eerder in dit hoofdstuk besproken (zie paragraaf 2.7). Conclusie voor elk van deze bronnen van luchtverontreiniging dat niet voldaan wordt aan de WHO-advieswaarden. In de afgelopen jaren zijn deze emissies wel afgenomen.

Mate van bodem verontreiniging

De bodem in de gemeente Amsterdam wordt intensief gebruikt. Het centrale uitgangspunt van de gemeente Amsterdam is dat de kwaliteit van de bodem niet achteruitgaat. De bodemkwaliteitskaart geeft inzicht in het type grond bij welke bodemfunctie gebruikt mag worden. In het stadsdeel Nieuw-West is overwegend zone 1 van toepassing. Lokaal zijn andere zones van kracht. Binnen gebieden met een classificering zone 1 mag alleen grond dat voldoet aan de achtergrondwaarde worden ingezet.

tabel 2-5: Toepassingseisen en kwaliteitseis aanvulgrond/leeflaag (bodemkwaliteitsklassen) voor grond en bagger.

Bodemfunctie / Zone	Natuur Landbouw Moestuinen/volkstuinen	Wonen met tuin Plaatsen waar kinderen spelen	Groen met natuurwaarden	Ander groen, bebouwing (oa wonen zonder tuin), infrastructuur en industrie
1	Achtergrondwaarde	Achtergrondwaarde	Achtergrondwaarde	Achtergrondwaarde
2	Achtergrondwaarde	Wonen (lood max 100 mg/kg)	Wonen	Wonen
3	Achtergrondwaarde	Wonen (lood max 100 mg/kg)	Wonen	Industrie
4	Achtergrondwaarde	Wonen (lood max 100 mg/kg)	Wonen	Industrie
5	Achtergrondwaarde	Wonen (lood max 100 mg/kg)	Wonen	Industrie
6	Achtergrondwaarde	Wonen (lood max 100 mg/kg)	Wonen	Industrie
7	Achtergrondwaarde	Wonen (lood max 100 mg/kg)	Wonen	Industrie
A openbare weg				Achtergrondwaarde
B openbare weg				Wonen
C openbare weg				Industrie
D openbare weg				Industrie



figuur 2-33: Bodemkwaliteitskaart (2022) (Bron: Gemeente Amsterdam)

Mate van waterverontreiniging

In de huidige situatie vinden nagenoeg geen lozingen van ongezuiverd afvalwater uit huishoudens en bedrijven plaats in de gemeente Amsterdam. Daarmee vormt het ook voor stadsdeel Nieuw-West geen groot aandachtspunt. Wel is de waterkwaliteit in de Sloterplas niet van voldoende kwaliteit om als zwemlocatie te dienen. In het water kan blauwalg voorkomen én er zitten teveel poepbacteriën (E. colie en Intestinale Enterococcen) in het water[3].

[3] Gemeente Amsterdam (2023) Waterkwaliteit Sloterstrand link

2.16 Circulair

Circulair bouwen zet in op het zolang mogelijk hoogwaardig behouden van grondstoffen en bouwmaterialen. Negatieve effecten op gezondheid, klimaat en gezondheid worden zo beperkt, terwijl gebouwen door het sluiten van de kringloop ook een hogere financiële waarde behouden. Bij de keuze van materialen win bebouwing en openbare ruimte wordt onderscheid gemaakt tussen elementen, componenten, en materialen/grondstoffen. Aan elementen is veel meer waarde toegevoegd dan aan materialen, waardoor hergebruik van elementen leidt tot meer waardebehoud dan recycling.
Specifieke cijfers over het gebruik van grondstoffen in stadsdeel Nieuw-West in de huidige situatie zijn niet beschikbaar. Wel is bekend dat in de Metropoolregio Amsterdam veel reststromen van bouw en sloop verloren gaan door laagwaardige verwerking.

Naar de toekomst toe zet de gemeente Amsterdam in op een meer circulair systeem. De stad moet zo snel mogelijk, maar uiterlijk in 2050, circulair zijn. De volgende ambities zijn gesteld:

- 2025: 65 procent van al het huishoudelijk afval moet te scheiden zijn voor hergebruik (Agenda duurzaamheid);
- 2030: 50 procent minder gebruik van primaire grondstoffen dan nu (ondertekening Landelijk Grondstoffenakkoord);
- 2050: volledig circulaire economie (ondertekening Landelijk Grondstoffenakkoord).

Ook op andere manieren wordt ingezet op circulariteit. Bij nieuwbouw wordt actief gezocht naar mogelijkheden voor circulaire gebiedsontwikkeling. De markt wordt uitgedaagd om energiepositief en circulair te bouwen. Verder wordt geïnvesteerd in een duurzame afvalketen, waarbij die keten een bron van grondstoffen moet worden.

3. Opgaven waar een nadere keuze voor onderzocht is

3.1 Overzicht van opgaven waar een nadere keuze voor speelt

In het gebiedsgerichte omgevingsprogramma Nieuw-West wordt de redeneerlijn gevormd door dilemma's die voortvloeien uit het samenbrengen van de opgaven voor de fysieke leefomgeving. Het gaat om dilemma's op de volgende aspecten:

- Rigoreus vergroenen;
- Duurzaam en gezond bewegen;
- Groeien binnen grenzen en de meerkernige stad;
- Zorgvuldige omgang met de bestaande stad.

3.2 Nadere keuze: Rigoureus vergroenen

Strategische keuze

Het vergroten van de gebruikskwaliteit en ecologische kwaliteit van parken en watergangen, het vergroenen van verharde 'dagelijkse' openbare ruimte van straten en pleinen voor vergroening, tegengaan hittestress en verbeteren waterberging & -kwaliteit.

Dilemma

- Rigoureus vergroenen klinkt vreemd in een stadsdeel waar al zoveel groen is.
- Verdichting gaat soms ten koste van bestaand groen en bovendien wordt de door de raad vastgestelde groennorm niet altijd gehaald in de vernieuwde buurten.
- Verkeer en parkeerplekken concurreren met de ruimte voor groen.
- Hoven worden bij verdichting vaak ingezet om te parkeren.

Genomen keuze

1) In Nieuw-West betekent Rigoureus vergroenen ten eerste het verhogen van de gebruiks- en natuurwaarde van het bestaande groen. Ruimte voor extra groen is er in de straten en pleinen.
2) In de buurten waar verdichting plaatsvindt neemt mogelijk het oppervlak bestaand groen af. Er wordt dan geïnvesteerd in het groen in de dagelijkse leefomgeving van straten en pleinen en in de grote landschapsparken.
3) Ook in buurten waar niet verdicht wordt, wordt extra ingezet op het verbeteren en vergroenen van de verharde dagelijkse leefomgeving. De hoeveelheid groen kan hier toenemen.
4) In de stedelijke buurten worden de hoven waar mogelijk groen en autovrij met parkeren op straat of inpandig.

3.3 Nadere keuze: Duurzaam en gezond bewegen

Strategische keuze

Mobiliteitstransitie, waarbij lopen, fietsen en OV prioriteit krijgen en de vrijkomende ruimte wordt benut voor vergroenen en verblijf. Beter OV mogelijk maken, loop- en fietsverbindingen aanhelen.

Dilemma

- Matige OV-verbindingen en de noodzaak om een auto voor werk te hebben staan in contrast met de ambitie om minder ruimte voor de auto te geven.
- Het openbaar vervoer lijkt de komende jaren minder te worden, terwijl er meer behoefte zal zijn vanwege meer bewoners en minder ruimte voor de auto.
- Parkeerplekken nemen veel plek in de publieke ruimte in.
- Voor fiets en voetgangers ontbreken er schakels in de hoofdstructuur omdat de auto te dominant is.

Genomen keuze

1) Op een aantal schakelpunten in de hoofdstructuur geven we voorrang aan langzaam verkeer boven autoverkeer.
2) We reserveren voldoende maat in de straten voor eventueel toekomstig OV.
3) Zolang het openbaar vervoer nog niet op orde is, wordt autoluw geleidelijk ingevoerd.
4) Dat betekent dat er voorlopig nog vrij veel parkeren op straat is, maar dat dit gefaseerd zal afnemen.
5) Naast de veelal bestaande oost-westroutes vragen de noord-zuidroutes over de lange afstand om aandacht. Hiermee ontstaan nieuwe relaties van Zaanstad, Haven-Stad, Sloterdijk, Slotermeer, Stadscentrum Osdorpplein tot Schiphol.

3.4 Nadere keuze: Groeien binnen grenzen en de meerkernige stad

Strategische keuze

Het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor werk en voorzieningen binnen de bestaande stad.

Dilemma

- Spanning tussen verdichten en groenopgave.
- Spanning tussen verdichten en behoud erfgoed.
- Spanning tussen woningbouwopgave en opgave voor voldoende voorzieningen en ruimte om te werken.
- Beperkte mogelijkheid tot verdichting van het stadsdeel vanwege beperkt corporatiebezit en versnipperd bezit.

Genomen keuze

1) We maken onderscheid tussen gebieden waar we extra willen verdichten en gebieden die we extra willen beschermen.
2) We verdichten met name rondom ‘nieuwe’ stedelijke centra. Omdat er beperkte ruimte is om te verdichten geven we in deze gebieden extra bouwmogelijkheden.
3) We zijn terughoudend in buurten waarvan originele opzet nog intact is met ruimtelijke kwaliteit. De doorgaande straten in deze gebieden krijgen iets meer bouwmogelijkheden.
4) Er wordt ruimte voor maatschappelijke voorzieningen gereserveerd, bestaande voorzieningen en werklocaties blijven zoveel mogelijk gehandhaafd.
5) Ruimte voor werken en voorzieningen groeit mee met de uitbreiding van het woonprogramma.

3.5 Nadere keuze: Zorgvuldige omgang met de bestaande stad

Strategische keuze

Behouden van bestaande voorraad, betere woningen met hogere energielabels, behouden sociale structuren, behouden betaalbare werkruimte en bestaande functies, versterken identiteit en geschiedenis.

Dilemma

- Spanning tussen wens om te vernieuwen van de vaak slechte bouwtechnische staat en het circulaire uitgangspunt om bestaande voorraad zo lang mogelijk te blijven gebruiken.
- Spanning tussen vernieuwen en behoud erfgoed.
- Spanning tussen vernieuwen en behoud van bestaande (vaak betaalbare) werkruimtes.

Genomen keuze

1) Bij elke opgave is het bestaande de basis. We kijken nadrukkelijk eerst naar mogelijkheden voor renovatie en circulaire toevoegingen voordat we aan sloop/nieuwbouw denken.
2) Het door het rijk vastgestelde cultuurhistorisch waardevolle Rijkswederopbouwgebied geven we een grotere bescherming.
3) In de gebieden buiten dit Rijkswederopbouwgebied geven we over het algemeen extra bouwmogelijkheden.

4) Op specifieke plekken werken we aan herkenbare kwaliteit van cultureel erfgoed.
5) Bestaande commerciële ruimten worden zoveel mogelijk behouden, omdat ze betaalbaarder zijn.

4. Integrale toetsing Programma

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is ingegaan op de effecten van het programma Nieuw-West. De verschillende speerpunten van het gebiedsprogramma zijn in Hoofdstuk 3 uitgelicht.

4.2 Inclusief en betaalbaar

Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma

Met het gebiedsprogramma wordt ingezet op de realisatie van een aanzienlijk aantal woningen door verdichting in stadsdeel Nieuw-West. Verdichting vindt plaats met een gemixt programma van wonen, werken en voorzieningen. Er zijn woningen voor verschillende huishoudens. Hierbij wordt ingespeeld op de lokale karakteristieken. Hierbij wordt ook een deel van de woningen gerealiseerd door woningcorporaties. Daarmee wordt er dus aanvullende bebouwing voor huishoudens met een lager inkomen gerealiseerd. Een uitwerkingspunt voor het programma vormt het meer concrete kaders geven voor de woningbouwopgave in het kader van betaalbaarheid van woningen. Een mix van hogere en lagere inkomenhuishoudens in het bouwblok heeft positieve effecten voor de hele buurt. Het economisch draagvlak voor voorzieningen wordt gestimuleerd door inwoners met een hoger inkomen, waar ook huishoudens met een lager inkomen van meeprofiteren. Daarnaast ontstaan door toevallige ontmoetingen op straat diverse sociale netwerken waar mensen op terug kunnen vallen.

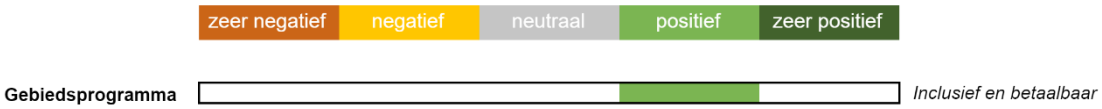
Naast dat er maatregelen genomen worden op het vlak van woningbouw worden er ook keuzes gemaakt voor het mobiliteitssysteem van de toekomst. De gemeente wil uiteindelijk stadsdeel Nieuw-West autoluw inrichten. Dit wordt in stappen gedaan, mede door de grote afhankelijkheid van de auto op dit moment. Dit kan betekenen dat de auto langer dan in andere stadsdelen een belangrijke plek inneemt. Om deze omslag te realiseren wordt er ingezet op beter openbaar vervoer en actieve mobiliteit. Het mobiliteitssysteem van de toekomst betekent dat er stappen gezet worden om vervoersarmoede aan te pakken. Openbaar vervoer en actieve vormen van mobiliteit zijn financieel toegankelijker dan autobezit en vragen geen voorgaande investeringen, zoals een rijbewijs. Daarnaast betekenen de investeringen in het openbaar vervoer dat de beschikbaarheid toeneemt. Er rijden vaker bussen, treinen of trams.

Op twee manieren wordt ontmoeten meegenomen in het gebiedsprogramma Nieuw-West. Allereerst is de sociaal-maatschappelijke waarde een aandachtspunt bij keuzes voor het stadsdeel. Zo wordt meegenomen of een plek of gebouw een belangrijke rol speelt bij het samenkomen van een specifieke groep mensen. Op deze manier is er oog voor bestaande ontmoetingsplekken. Ten tweede wordt er met de plannen in het gebiedsprogramma ook ingezet op het creëren van aanvullende ontmoetingsruimte. De openbare ruimte wordt ingericht om ontmoeting een plek te geven. Op straat wordt er ingezet op minder stenen en meer groen. Op deze manier wordt gewerkt aan een prettig verblijfsklimaat, ook in de warme zomermaanden. Een manier waarop dit plaatsvindt is de transformatie van parkeerruimte naar andere functies, zoals ontmoetingsruimte. Specifieke maatregelen die worden genoemd zijn:

- Elke buurt krijgt een lokale groene hotspot voor verblijf en ontmoeting. Deze wordt gekoppeld aan een (maatschappelijke) voorziening;
- In het gebied rondom de Osdorperweg bestaan er kansen voor het creëren van een landschapspark met stedelijke betekenis;
- Onderscheid tussen de hoven in de buurten in de luwte en de stedelijke buurten. In de buurten in de luwte bieden de hoven plekken voor buren om elkaar te ontmoeten en kinderen te spelen. In de stedelijke buurten kunnen de hoven een meer naar binnen gerichte functie krijgen voor directe omwonenden.

Al met al is er aandacht voor de rol van de openbare ruimte voor ontmoeting voor inwoners van alle leeftijden. Hierbij wordt ingezet op een flinke vergroening.

Beoordeling
De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:



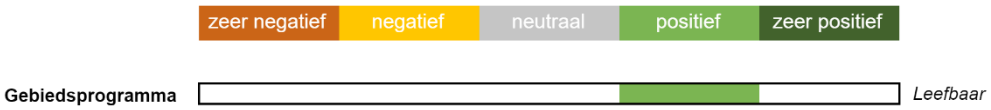
4.3 Leefbaar

Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma
Leefbaarheid heeft betrekking op verschillende vlakken van de (leef)omgeving: de woningvoorraad, de fysieke omgeving, voorzieningen, sociale samenhang en overlast & onveiligheid. In de huidige situatie scoren de aspecten Woningvoorraad, Sociale Samenhang en Overlast en onveiligheid voornamelijk negatief t.o.v. het gemiddelde van Nederland. Op het vlak van voorzieningen scoort Nieuw-West juist bovengemiddeld goed.

Op het vlak van de woningvoorraad, de fysieke leefomgeving, sociale samenhang en voorzieningen worden in het programma maatregelen genomen. De woningvoorraad in stadsdeel Nieuw-West scoort in de huidige situatie voornamelijk negatief. Met het toevoegen van nieuwe woningen en een verduurzaming van de bestaande woningvoorraad worden er stappen gezet om de leefbaarheid op dit vlak te verbeteren.
Door inzet op verbetering van de groenwaarden in het stadsdeel en de algemene inrichting van de openbare ruimte wordt gestreefd naar een verbetering van de fysieke leefomgeving. De inzet op recreatief groen en het verwelkomend inrichten van de openbare ruimte kan ook bijdragen aan meer ontmoetingsmogelijkheden, en daarbij meer sociale samenhang, in de buurt. Op het vlak van voorzieningen wordt de omgeving van bestaande voorzieningskernen geüpgraded en worden nieuwe voorzieningen toegevoegd.

Al met al dragen de maatregelen in het programma bij aan een verbetering van verschillende onderdelen van de leefbaarheid. Indirect kan via een passende inrichting van de leefomgeving ook gestuurd worden op sociale aspecten van de leefbaarheid, zoals overlast en sociale samenhang. Het aspect leefbaarheid scoort daarom positief.

Beoordeling
De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:



4.4 Bereikbaar

Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma
De plannen in het gebiedsgerichte omgevingsprogramma zetten in op een verschuiving van het mobiliteitsbeeld. In het mobiliteitsbeeld van de toekomst neemt de auto een minder prominente plek in. Het stadsdeel is autoluw ingericht. In plaats van de auto zijn actieve mobiliteitsvormen en openbaar vervoer belangrijke vormen van vervoer geworden.

Deze omslag in het mobiliteitssysteem vindt geleidelijk plaats. Voorwaarde voor het autoluw maken van het stadsdeel is beter openbaar vervoer. Er wordt bij plannen rekening gehouden met een verdere ontwikkeling van het openbaar vervoerssysteem op termijn. Zo wordt er voldoende ruimte gereserveerd voor toekomstige bus-, metro- en tramlijnen. De gemeente is afhankelijk van andere partijen in de inrichting van het openbaar vervoer in het stadsdeel. Daarom neemt de gemeente voor om bij alle processen en samenwerkingen te benadrukken dat het belangrijk is om het openbaar vervoer in het stadsdeel Nieuw-West te stimuleren. Deze afhankelijkheid van andere partijen maakt dat er wel onzekerheid bestaat over de verschuiving van het mobiliteitsbeeld naar de

toekomst. Daarmee zijn ook ontwikkelingen op bepaalde locaties onzeker, omdat deze niet ontwikkeld kunnen worden totdat het openbaar vervoer een impuls heeft gekregen.

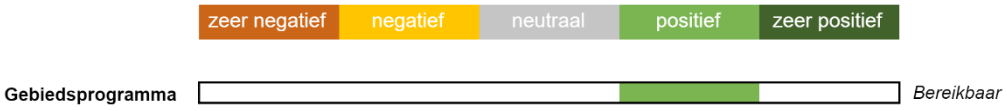
Geleidelijk wordt er minder ruimte geboden aan de auto. Deze geleidelijke benadering maakt dat inwoners langzamerhand de auto vaker kunnen laten staan. Allereerst wordt ingezet op gebieden in de nabijheid van voorzieningen, winkels, uitgaansplekken en parken. Ook wordt er gekeken naar parkeerruimte. Stapsgewijs wordt parkeerruimte in de openbare ruimte omgevormd tot andere functies. Parkeerruimte wordt het liefst gerealiseerd in gebouwen die op termijn omgevormd kunnen worden tot andere functies.

Het stimuleren van wandelen en fietsen wordt gedaan door een uitnodigende inrichting van straten en lanen. Dit gebeurt o.a. door de volgende maatregelen: fietsroutes worden begeleid door water- en groenstructuren; centra, stations en omgeving worden met een fijnmazig netwerk ingericht en het inrichten van de autodominante structuren als belangrijk onderdeel van het fiets- en wandelnetwerk.

Al de bovenstaande maatregelen werken door in een verduurzaming van het mobiliteitsbeeld. Er bestaan wel onzekerheden over o.a. de groei van het openbaar vervoer naar de toekomst toe. Een verbetering van het OV betekent wel dat bestaande aandachtspunten voor reistijd in het OV verminderd kunnen worden. Al met al werken maatregelen in het omgevingsprogramma positief door op het aspect Bereikbaar.

Beoordeling

De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:



4.5 Milieukwaliteit sociaal fundament: geluid

Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma

In de huidige situatie bestaan er in het stadsdeel aandachtspunten ten aanzien van verschillende geluidsbronnen. Bronnen van geluid waarvan inwoners vaker aangeven dan gemiddeld dat ze daar overlast van ervaren zijn:

- Wegverkeer langzamer dan 50 km/uur;
- Vliegverkeer;
- Motoren.

Op den duur voorziet het gebiedsgerichte omgevingsprogramma in een autoluwe inrichting van het stadsdeel. Hiermee wordt de geluidbelasting door wegverkeer en motoren verminderd. Deze transformatie gaat wel in een tempo dat past bij het huidige autogebruik in stadsdeel Nieuw-West. Daarmee kan er langer dan in andere stadsdelen ook hinder ondervonden worden van wegverkeer.

Ook de geplande verdichting in het stadsdeel is van invloed op de hoeveelheid geluid. Dit effect is tweeledig. Enerzijds wordt het makkelijker voor bewoners om voorzieningen te voet of per fiets te bereiken. Hierdoor neemt de hoeveelheid gemotoriseerd vervoer af, waardoor de kans op geluidsoverlast afneemt. Anderzijds komen voorzieningen, werkplekken en woningen dichter bij elkaar te liggen. Hierdoor neemt de drukte nabij woningen toe, wat weer kan leiden tot een toename van geluid.

Onderdeel van de plannen in het gebiedsprogramma is aandacht voor rustige gebieden en gebieden waar meer speelt. De grote groenstructuur krijgt een belangrijke rol voor de beleving van rust in het stadsdeel. In het park wordt onderscheid gemaakt in zones: rust, ruis en reuring. Op deze manieren wordt geluidsbeleving meegenomen in het gebiedsprogramma en zijn er plekken waar inwoners in de buitenruimte ook rust kunnen ervaren.

Vliegverkeer is in het OER voor de transformatie van Schinkelkwartier uitgebreid beschouwd met meerdere alternatieven. Dit vanwege de nabijheid van Schiphol. De voorgestelde maatregelen zijn hiervoor op

gebouwniveau reeds in de plannen voor Schinkelkwartier geborgd. Kijkend naar Nieuw-West als geheel, geldt dat grote delen buiten de LIB-5 zijn gelegen. Hier is wel (enige) hinder van vliegverkeer te verwachten, maar dit is niet van dien aard als bij Schinkelkwartier. Dit betekent dat voor Nieuw-West, gelegen buiten de LIB-5, niet dezelfde (stede)bouwkundige maatregelen nodig zijn als bij Schinkelkwartier voorgeschreven hoeven te worden.

Geluid is als totaal als licht negatief beoordeeld. De ligging nabij de A10 en enkele drukke wegen zullen altijd voor een bepaalde mate van geluidhinder zorgen. Ook het vliegverkeer zal op bepaalde plekken (voornamelijk in Schinkelkwartier) tot geluidshinder kunnen leiden. Hier staan diverse positieve maatregelen, zoals een modal shift naar lopen en fietsen en de inzet op rustige groene gebieden tegenover.

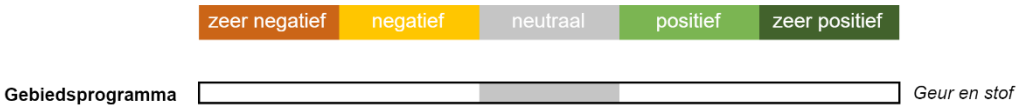
Beoordeling
De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:



4.6 Milieukwaliteit sociaal fundamant: geur en stof

Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma
Geur- en stofhinder komen beperkt voor in de gemeente Amsterdam. In en nabij stadsdeel Nieuw-West is geen informatie beschikbaar over geur- en stofhinder. Er worden geen maatregelen getroffen in het gebiedsgerichte omgevingsprogramma. Daarom scoort het aspect Geur en stof neutraal.

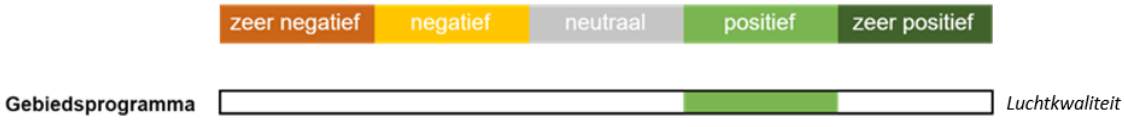
Beoordeling
De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:



4.7 Milieukwaliteit sociaal fundament: luchtkwaliteit

Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma
Luchtkwaliteit gaat over de aanwezigheid van NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$. In de gemeente Amsterdam komt ongeveer 50 procent van de fijnstof aanwaaien. Verkeer vormt wel een aspect waar lokale invloed op kan worden uitgeoefend. Verkeer is in de gemeente Amsterdam verantwoordelijk voor ongeveer 30 procent van de stikstofoxide emissies en ongeveer 10 procent van fijnstofemissies. Met de inzet op een autoluw stadsdeel op termijn worden deze emissies verminderd. Door de tijd heen zullen deze emissies verminderen als openbaar vervoer vaker gebruikt wordt. Anderzijds leiden ook huishoudens en lucht en rail tot emissies. Door een toename van huishoudens en railgebruik neemt de emissie van deze aspecten juist licht toe. Al met al wordt het aspect Luchtkwaliteit als positief beoordeeld.

Beoordeling
De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:



4.8 Gezond

Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma

In het gebiedsgerichte omgevingsprogramma worden maatregelen genomen om specifiek ruimte te bieden aan sport, maar ook maatregelen die indirect bijdragen aan de mogelijkheden voor sport in de omgeving.

Het sportterrein wordt opnieuw ingericht. Op sportpak Ookmeer wordt ruimte geboden aan een combinatie van sport-, fiets- en wandelroutes. Verder wordt er op bepaalde plekken groen ingericht om ruimte te bieden aan (ongeorganiseerde) sport.

Het stimuleren van actieve vormen van mobiliteit, zoals wandelen en fietsen, draagt verder ook bij aan het stimuleren van een gezonde leefstijl van inwoners. Door (recreatief) groen in de buurt worden inwoners gestimuleerd om naar buiten te gaan. Mensen kunnen elkaar ontmoeten en kinderen kunnen elkaar ontmoeten. Door inzet op zachte oevers van de Sloterplas wordt de waterkwaliteit zo verbeterd dat op termijn het weer mogelijk is om te zwemmen in deze plas. Andere watergangen in het stadsdeel Nieuw-West kunnen door inwoners gebruikt worden om met bootjes en kano's te sporten.

Al met al leidt de groenere inrichting van het stadsdeel Nieuw-West tot verschillende mogelijkheden om meer in beweging te komen. Wel is er een belangrijke kanttekening nodig. Ook in de huidige situatie is stadsdeel relatief groen ingericht, terwijl er aandachtspunten bestaan op het vlak van gezondheid. Ook andere maatregelen zijn dus nodig om echt tot een gezondere leefstijl te komen. Het aspect Gezondheid scoort door de voorgenomen maatregelen positief.

Beoordeling

De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:



4.9 Veilig

Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma

Een omslag in het modaliteitsbeeld in stadsdeel Nieuw-West heeft potentie om te komen tot minder ongelukken, en daarom de verkeersveiligheid te verbeteren. Door in te zetten op meer langzame vormen van verkeer worden verschillen in grote en zwaarte tussen verschillende verkeersdeelnemers verminderd. Het verplaatsen van parkeerruimte naar gebouwen en, zo nodig, parkeergarages haalt ook de auto uit het straatbeeld weg. Hiermee worden belemmeringen voor duidelijk overzicht van het wegbeeld weggenomen. Dit kan ook leiden tot minder ongelukken, bijv. door plotseling overstekende voetgangers.

Actieve vormen van vervoer nemen wel een aandachtspunt met zich mee, namelijk snelheidsverschillen tussen verschillende vormen van actief vervoer. Als meer inwoners gebruik maken van de wandel- en fietspaden kan dit leiden tot een verplaatsing van de aandachtspunten voor verkeersveiligheid van de weg naar deze paden.

Op het vlak van omgevingsveiligheid en waterveiligheid worden geen maatregelen getroffen.

Beoordeling

De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:



4.10 Klimaatbestendig

Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma

Onderdeel van het gebiedsgerichte omgevingsprogramma is een robuuste groen- en waterstructuur in stadsdeel Nieuw-West. Dit werkt door op de klimaatbestendigheid van het stadsdeel. Hierbij is oog voor de kenmerken van de te transformeren locatie. Lokale kenmerken die impact hebben op de ecologische en klimaatadaptieve waarden van een bepaalde locatie worden meegenomen in de plannen. Het uiteindelijke beeld is dat de inrichting van de openbare ruimte bijdraagt aan o.a. waterretentie en het tegengaan van hittestress.

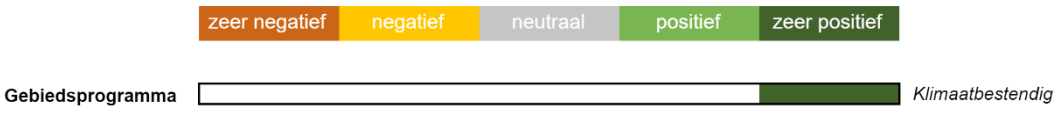
Waterretentie is van invloed op het verminderen van zowel wateroverlast als droogte. Een belangrijke rol voor een klimaatadaptieve omgeving na regenval zijn de grachten in Nieuw-West. Maar ook de vergroening die uitgevoerd wordt (zie ook paragraaf 4.14) kan bijdragen aan meer vasthouden van water in het stedelijk gebied. Grote stenen oppervlakken maken het stedelijk gebied kwetsbaar in het licht van klimaatverandering. Neerslag kan maar beperkt infiltreren en blijft staan, wat tot zowel droogte als wateroverlast kan leiden. De inzet op een vermindering van de verharding in openbare ruimte van straten en pleinen door het toevoegen van groen draagt daarmee bij aan een klimaatadaptieve omgeving.

Hittestress heeft met verschillende factoren te maken, zoals geslotenheid, een gebrek aan groen en veel stenen materialen. De inzet op meer groen in het stadsdeel en het verminderen van verstening in de openbare ruimte zorgt er voor dat ook hier winst behaald wordt. Verschillende maatregelen hangen hiermee samen, zoals een autoluwe omgeving. De ruimte die hiermee ontstaat kan (ten dele) ingezet worden voor groene verblijfsruimte. De inzet op meer bomen in het stadsdeel draagt daarnaast ook sterk bij aan een aangenamere temperatuur op hete zomerdagen. Bomen zorgen op verschillende manieren voor verkoeling: door schaduwwerking, door het voorkomen dat oppervlakten opwarmen en door evapotranspiratie. Waar nodig of wenselijk worden aanpassingen van het straat- of laanprofiel gedaan om meer ruimte te bieden aan meer bomen.

In het gebiedsgerichte omgevingsprogramma zijn daarmee een groot aantal bouwstenen aanwezig waarmee de openbare ruimte meer klimaatadaptief ingericht kan worden. Anderzijds wordt benoemd in het programma dat er geen extra eisen worden gesteld voor het oppervlakte groen. Dit maakt dat er wel een nadere verduidelijking nodig is.

Beoordeling

De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:



4.11 Ruimtelijke kwaliteit

Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma

Delen van stadsdeel Nieuw-West hebben een hoge cultuurhistorische waarde. Voorafgaand aan de uitvoering van het algemeen uitbreidingsplan waren er dorpen, linten of andere bebouwing aanwezig. Het grootste aandeel van de bebouwing in stadsdeel Nieuw-West is gebouwd aan de hand van het AUP. Ook zijn er bouwblokken uit latere perioden aanwezig. De erfgoedwaarde van plekken wordt meegenomen in de planvorming. Aspecten die hierbij in de afweging worden meegenomen zijn: de huidige erfgoedwaarde, ruimtelijke kenmerken die belangrijk zijn voor de herkenbaarheid van de buurt en het type erfgoedwaarde (architectuur, ruimtelijke opzet etc.).

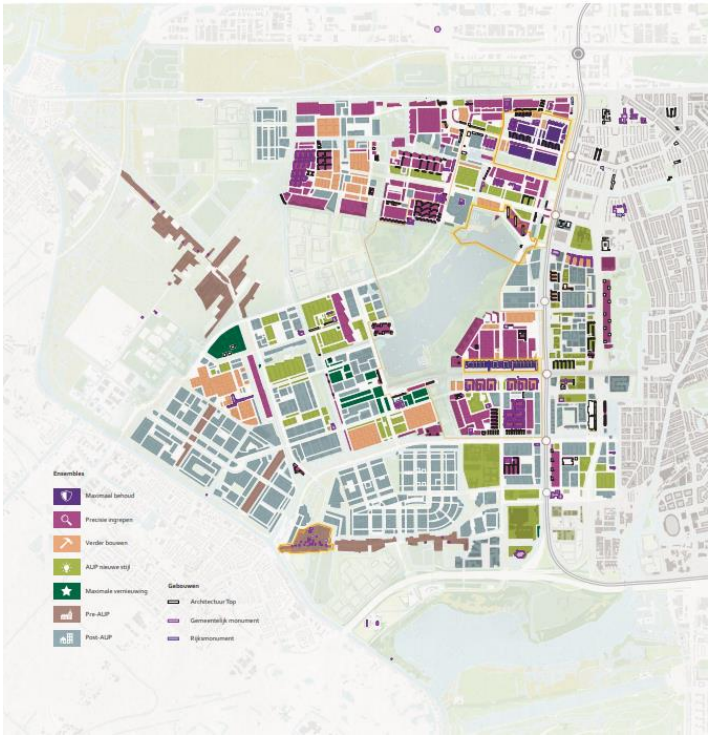
Plannen sluiten zo aan bij de kenmerken van de buurt en bestaande ruimtelijke kwaliteit wordt zo behouden. Zo kan bij panden met een hoge architectuurwaarde gekozen worden om wel te verdichten, maar dan met behoud van de architectuurwaarde van bestaande panden. Beslissingen vormen zo maatwerk.

Naast dat de kenmerken van individuele panden meegenomen worden, wordt in het gebiedgerichte omgevingsprogramma ook aangesloten bij de kenmerken van delen van stadsdeel. Naar de toekomst toe wordt in bepaalde delen juist ingezet op een stedelijke allure, terwijl in andere delen juist rust en luwte wordt gezocht. In de luwe delen wordt de originele opzet van de westelijke tuinsteden behouden, terwijl in de stedelijke gebieden ingezet wordt op verstedelijking en toevoeging van programma. De voormalige tuinwijken van Amsterdam, zoals Slotermeer, Slotervaart en Geuzenveld vormen een waardevol gesamt kunstwerk. Deze delen van stadsdeel Nieuw-West hebben daarmee niet te maken met grootschalige verstedelijking. In het gebiedsgerichte programma is een kaart opgenomen (figuur 4-) hoe de cultuurhistorische waarde van verschillende bouwblokken wordt meegenomen.

Verder wordt transformatie niet alleen als bedreiging gezien. Een geslaagde transformatie kan juist nieuwe waarden toevoegen aan locaties. Culturele waarden vormen zo niet alleen een waarde die vanuit het verleden ontstaan is, maar ook een waarde die door ingrijpen in het heden kan ontstaan.

Naast de aandacht voor cultuurhistorie, wordt in het gebiedsprogramma ook aandacht besteed aan landschappen. Met de keuzes die gemaakt worden, worden groene structuren versterkt en waar mogelijk stedelijk groen uitgebreid. De nadruk ligt echter op het versterken van de kwaliteit van het groen, wat zowel de biodiversiteit als de ruimtelijke kwaliteit ten goeden komt.

Uitgangspunt is dat er in het stadsdeel Nieuw-West veel verschillende cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. De keuzes die gemaakt worden in het gebiedsprogramma proberen deze waarden te behouden en te versterken. Dit geldt ook voor de landschappelijke waarden in het gebied. De opgaven waar het stadsdeel voor staat en het gebrek aan ruimte zorgen ervoor dat deze waarden steeds verder onder druk komen te staan. Hoewel de ruimtelijke kwaliteit met de programma verbetert en beter gewaarborgd is dan in het verleden, zal dit aspect ook in de toekomst een punt van aandacht blijven om de culturele en landschappelijke waarden optimaal te behouden en versterken. Het aspect Ruimtelijke kwaliteit scoort om deze redenen licht positief.



figuur 4-1: Omgang met het bestaande erfgoed

Beoordeling
De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:

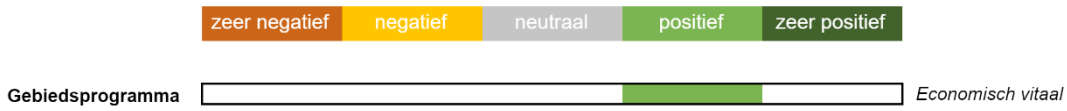


4.12 Economisch vitaal

Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma
Binnen het gebiedsgericht omgevingsprogramma is er ook aandacht voor bedrijven in stadsdeel Nieuw-West. Er bestaat in de huidige situatie vraag naar betaalbare werkruimte. Met de plannen in het programma wordt ingezet op zoveel mogelijk behoud van de bestaande betaalbare werkruimte. Bestaande bedrijfsruimte is voornamelijk aanwezig in de buurten in de luwte en is vaak goedkoper dan nieuwgebouwde werkruimte. Verder wordt ook ruimte geboden aan de realisatie van nieuwe werkruimte in het stadsdeel en een verdere doorontwikkeling van het werkprogramma.

Door behoud van bestaande werkruimte én het toevoegen van aanvullende werkruimte wordt er meer ruimte geboden aan bedrijvigheid in stadsdeel Nieuw-West. Ook het vergroten van het aanbod aan voorzieningen zorgt voor aanvullend economische potentieel. Daarom wordt het aspect Economisch vitaal als positief beoordeeld.

Beoordeling
De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:



4.13 Klimaatneutraal

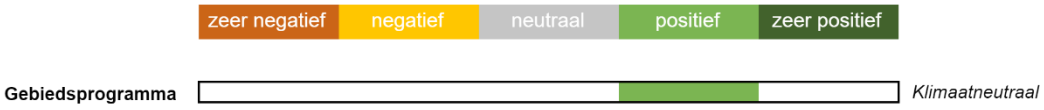
Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma
Er bestaan verschillende bronnen van broeikasgasemissies in stadsdeel Nieuw-West. Op verschillende bronnen van deze emissies wordt met de plannen van het omgevingsprogramma ingegrepen.

Door het inzetten op een verduurzaming van het mobiliteitsbeeld in de gemeente worden emissies door het vervoer verminderd. In het toekomstbeeld is het stadsdeel autoluw. Langzamerhand worden hier stappen voor gezet. Tegelijkertijd worden er ook stappen ondernomen om andere vormen van mobiliteit meer aantrekkelijk te maken. Op dit moment bestaat er een grote afhankelijkheid van de auto binnen stadsdeel Nieuw-West. Op den duur kan hierdoor een grote afname in de emissie van broeikasgassen bewerkstelligd worden. Echter betekent dit feit ook dat er mogelijk langer sprake is van een afhankelijkheid van de auto in het stadsdeel. Daarmee blijven emissies die met autoverkeer gepaard gaan langer een rol spelen in het stadsdeel.
Ook de gebouwde omgeving vormt een bron van emissies. Sinds 1 juli 2018 is het verplicht dat huizen gasloos worden aangesloten. Daarmee zijn directe emissies van de nieuwe woningen zeer klein. Echter vraagt de aanvullende woningvoorraad wel om extra energie voor warmte en andere activiteiten in huis. Met een duurzame inrichting, zoals isolatie, kan deze zoveel mogelijk worden ingeperkt. De woningbouw biedt echter de mogelijkheid om de bestaande voorraad woningen te verduurzamen. Punten die hierbij worden meegenomen zijn het energielabel van het gebouw en de mogelijkheden voor verduurzaming die er bestaan. Dit maakt dat in de gebouwde omgeving ook broeikasgasemissies worden verminderd.

Al met al bieden de plannen in het gebiedsgerichte omgevingsprogramma kansen om de uitstoot van broeikasgasemissies te verminderen. Dit maakt dat het thema als positief wordt beoordeeld.

Beoordeling

De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:



4.14 Natuurlijk

Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma

Binnen het gebiedsgerichte omgevingsprogramma wordt ingezet op een verbetering van het bestaande groen, zoals de Scheg van West en de Oeverlanden, in het stadsdeel Nieuw-West. Deze structuren krijgen, naast een recreatieve functie, ook een meer nadrukkelijke biodiversiteitsfunctie. Door het werken met zonering wordt er enerzijds ruimte geboden aan sport en andere activiteiten in het groen, terwijl er ook plekken zijn waar de ecologische kwaliteit de prioriteit heeft. Het sportterrein wordt ingericht met oog voor ecologische verbindingen. Voor de verbetering van natuurwaarden wordt niet alleen ingezet op landnatuur. Ook de ecologische waterkwaliteit in watergangen die door het plangebied lopen vormen een aandachtspunt

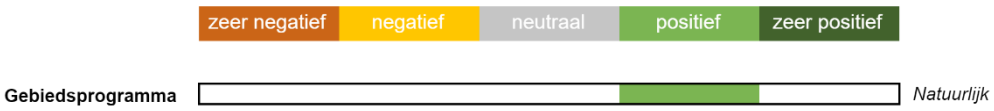
Aanvullend op behoud en versterking van de bestaande groenstructuren wordt ook ingezet op meer groen in de buurt. In de openbare ruimte worden stenen oppervlaktes omgevormd tot groen. De keuze om ruimte die op dit moment gebruikt wordt door de auto in te zetten voor andere functies, zoals groen, biedt ook de mogelijkheid om aanvullend groen te realiseren in de buurt. De gemeente heeft referentienormen voor gebruiksgroen en ecosysteemgroen per woning. Dit vormt geen wettelijke taak van de gemeente. In het programma is opgenomen dat er geen eisen aan extra vierkante meters worden gesteld. Dit maakt dat er toch aandachtspunten bestaan omtrent de aanwezigheid van groen voor de toekomstige inwoners van stadsdeel Nieuw-West.

De activiteiten die nodig zijn om de plannen in het gebiedsgerichte omgevingsprogramma uit te voeren kunnen leiden tot de emissie van stikstofverbindingen. Echter, randvoorwaardelijk voor de uitvoering van activiteiten is dat er geen impact is door stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige habitattypen. Dit maakt dat de emissie van stikstofverbindingen door de realisatie van de plannen geen uiteindelijke negatieve doorwerking heeft op de natuurkwaliteit in Natura 2000-gebieden. Daarnaast kan door plannen in het omgevingsprogramma de emissie van stikstofverbindingen in stadsdeel Nieuw-West afnemen. Dit komt door het verminderen van autoverkeer en de verduurzaming van de bestaande woningvoorraad in het stadsdeel.

De plannen in het programma kunnen leiden tot meer oppervlak natuur in stadsdeel Nieuw-West. Daarnaast leidt de inrichting van groen met oog op de natuurwaarde mogelijk tot een versterking van de biodiversiteitswaarde. Aanvullend kunnen maatregelen positief doorwerken op Natura 2000-gebieden door een vermindering van stikstofemissies. Er bestaan aandachtspunten, zoals de aanwezigheid van groen per woning. Daarom scoort het aspect Natuurlijk als positief.

Beoordeling

De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:



4.15 Milieukwaliteit: ecologisch plafond

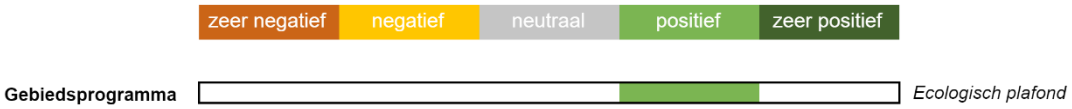
Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma

Met de plannen in het omgevingsprogramma worden positieve stappen gezet op het vlak van het ecologisch plafond voor milieukwaliteit.

Luchtverontreiniging wordt in het stadsdeel verminderd door in te zetten op een verschuiving van het mobiliteitsbeeld en door verduurzaming van de woningvoorraad. Ook worden er stappen gezet op het vlak van de waterkwaliteiten van de verschillende watergangen in het stadsdeel, bijv. door het maken van zachte oevers. Als stip op de horizon is gezet dat de waterkwaliteit in de Sloterplas voldoet aan de eisen voor zwemwater (zie ook paragrafen 4.7 en 4.8).

De inzet op de verschillende thema's omtrent de milieukwaliteit in stadsdeel Nieuw-West maakt dat het aspect ecologisch plafond als positief is beoordeeld.

Beoordeling
De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:



4.16 Circulair

Effecten gebiedsgericht omgevingsprogramma
Op het vlak van circulariteit wordt in het gebiedsprogramma expliciet gekozen om te kijken naar de bestaande stad en hoe deze zoveel mogelijk (her)gebruikt kan worden. Op deze manier wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande bouw en de hoeveelheid afval en benodigde grondstoffen die benodigd zijn voor nieuwbouw beperkt. Nieuwbouw is in de gemaakte keuzes echter niet compleet te voorkomen. In het GOP worden geen nadere keuzes gemaakt hoe om te gaan met circulariteit in nieuwbouw.

De gemeente Amsterdam heeft verschillende doelstellingen op het vlak van circulariteit. Aanvullende kaders voor circulariteit draagt eraan bij dat ook binnen dit project circulariteit nog beter tot zijn recht komt. Door de gemaakte keuzes in het programma scoort het aspect circulair positief.

Beoordeling
De voorgaande beschrijving leidt tot de volgende beoordeling:



5. Conclusies en aanbevelingen

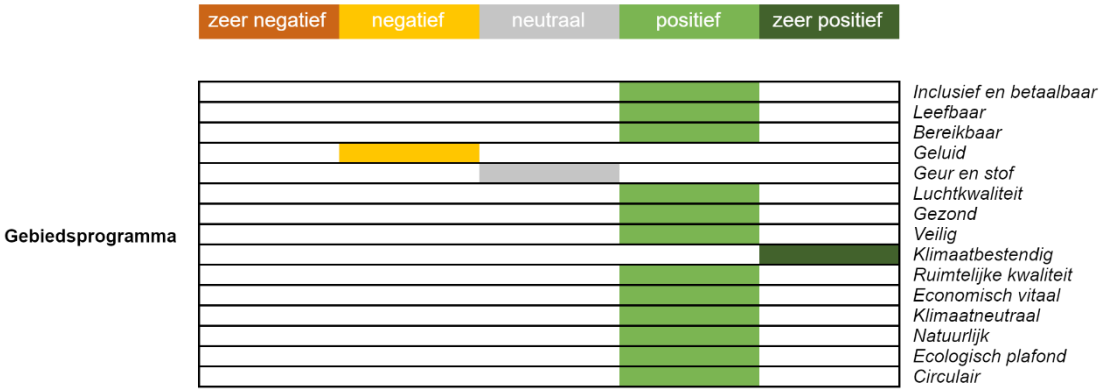
5.1 Samenvattende beoordeling

De beoordelingen uit hoofdstuk 4 leiden tot het volgende overzicht. Over het algemeen leiden de plannen in het gebiedsprogramma tot positieve effecten. In het programma worden verschillende keuzen gemaakt die positief doorwerken op de verschillende thema's, nl.

- Verduurzaming van het mobiliteitsbeeld: Dit zorgt voor meer ruimte voor overige functies, minder emissies, het tegengaan van vervoersarmoede en minder milieubelasting;
- Inzet op groen: Dit zorgt voor een klimaatbestendige omgeving, meer verblijfsvriendelijke ruimte op straat en ecologische kwaliteit;
- Woningbouw: Dit zorgt voor meer woonruimte in de stad en kan als vliegwiel dienen voor een verbetering voor de aanwezigheid van voorzieningen en verbetering van de leefbaarheid.

Voornaamste aandachtspunt voor stadsdeel Nieuw-West is het aspect geluid. In een groot deel van het stadsdeel wordt geluidsoverlast ervaren, wat voornamelijk veroorzaakt wordt door vliegverkeer. Door woningen aan het gebied toe te voegen, zullen meer mensen last hebben van dit geluid. Hoewel het verminderen van geluid door vliegverkeer buiten de scope van het gebiedsprogramma valt, zijn er aan de kant van de ontvangers wel maatregelen te nemen. Deze komen nog niet naar voren in het GOP. Geluid vormt daarom nog een aandachtspunt voor het vervolg van het GOP.

Het dashboard met de totale beoordeling voor het programma ziet er als volgt uit:



5.2 Aanbevelingen

Uit de effectbeschrijving blijkt dat het GOP Nieuw-West niet leidt tot noemenswaardige negatieve milieueffecten. Het opstellen van een plan-MER is in dit geval dan ook niet noodzakelijk. Bij de beoordeling van het programma zijn wél verschillende aandachtspunten naar voren gekomen. Aanbevolen wordt om in het verdere traject van het programma zoveel mogelijk nadere invulling te geven aan de volgende aandachtspunten:

- Anticipeer op manieren waarop het mobiliteitsbeeld van de toekomst vorm kan krijgen zonder dat de openbaar vervoersinvesteringen van de grond komen;
- Stimuleer ook via andere trajecten een gezonde leefstijl van de huidige en nieuwe inwoners van Nieuw-West;
- Verklaar hoe de inzet op meer groen in stadsdeel Nieuw-West zich verhoudt tot de keuze om geen randvoorwaarde te stellen voor het oppervlakte groen;

5.3 Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie is onderdeel van de beleidscyclus van de Omgevingswet. In de komende decennia komen verschillende veranderingen op Nederland af. Deze ontwikkelingen spelen op verschillende vlakken, zoals de

economie, het klimaat en technologie. Daarnaast spelen er ook ontwikkelingen in wetgeving en beleid (zoals de omgevingswet). Daarnaast is het belangrijk bij de verschillende stappen die beleid doormaakt van programma naar realisatie oog te houden voor de verschillende omgevingsaspecten die veranderen door de tijd.

Ook in het gebiedsprogramma worden voor verschillende stappen van de uitvoering voorwaarden gesteld. Zo zijn goede OV-voorzieningen randvoorwaardelijk voor het autoluw maken van het stadsdeel. Door monitoring hierop toe te passen kan ook het programma in stappen uitgevoerd worden.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensoring en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK Almere
Postbus 10044
1301 AA Almere
T. +31 6 20 49 18 85
E. Tim.Artz@Anteagroup.nl

Copyright © 2024
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

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

www.anteagroup.nl