Projectbesluit Verbetering woonwagenlocatie en uitbreiding standplaatsen op de Papenlaan te Weesp

VERSIE 8 oktober 2024

INHOUDSOPGAVE

1. Aanleiding
2. Huidige situatie
3. Nieuwe situatie
4. Planologisch kader
5. Toetsing omgevingsaspecten
6. Participatie
7. Grondsituatie
8. Procedures, besluitvorming en fasering
9. Financiën

1. Aanleiding

Beleidskader Woonwagens en standplaatsen 2023 en nieuwe standplaatsen

De gemeente Amsterdam heeft in navolging van het landelijke kader Woonwagenbeleid van BZK (2018) een nieuw beleidskader Woonwagens en standplaatsen 2023 opgesteld. Dit beleidskader is op 20 september 2023 door de gemeenteraad vastgesteld.

Belangrijk onderdeel in dit beleidskader is de behoefteraming aan nieuwe standplaatsen. Duidelijk is dat het om een aanzienlijk behoefte gaat en dat - gezien de schaarse ruimte in Amsterdam – het een zeer complexe opgave betreft. Eén van de manieren om op korte termijn nieuwe standplaatsen te realiseren, is het onderzoeken van ruimte op of aanpalend aan de huidige woonwagenlocaties.

De locatie Papenlaan te Weesp is in het vizier van de gemeente gekomen nadat Ymere (als eigenaar van de locatie) zich had gemeld met de mededeling dat ze de woonwagenlocatie in Weesp grondig wil aanpakken en opnieuw wil inrichten. Woningbouwvereniging Ymere heeft de grond in eigendom en is de verhuurder van standplaatsen en eigenaar en verhuurder van 2 woonwagens op deze locatie. De overige 3 woonwagens zijn eigendom van de bewoners.

Samen met Ymere en de zittende woonwagenbewoners is gekeken naar de mogelijkheden. De conclusie is dat er prima drie nieuwe standplaatsen op de huidige locatie zijn te realiseren binnen de huidige ruimtelijke contour.

23 januari 2024 is B&W akkoord gegaan met een startnotitie waarin het principe van de uitbreiding van de locatie Papenlaan is verwoord en heeft de directie Wonen opdracht gekregen om een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar de mogelijkheid om op korte termijn nieuwe standplaatsen op de woonwagenlocatie Papenlaan in Weesp te realiseren.

Voor u ligt het op het haalbaarheidsonderzoek gebaseerde projectbesluit met daarin het plan en de onderbouwing om het aantal standplaatsen op de bestaande woonwagenlocatie Papenlaan in Weesp met drie standplaatsen uit te breiden.

2. Huidige situatie

De huidige woonwagenlocatie Papenlaan kent een vijftal woonwagenstandplaatsen. Een aantal jaar geleden is het aantal standplaatsen op de locatie verminderd wegens (brand)veiligheidsredenen. Nu wordt de kwalitatieve verbetering van de locatie door de verhuurder Ymere aangegrepen om deze te herinrichten en het aantal standplaatsen op de huidige locatie weer uit te breiden. De stedelijke en plaatselijke behoefte aan standplaatsen is hier debet aan. Om aan alle brandveiligheidseisen te voldoen is de locatie opnieuw ingericht, worden nagenoeg alle huidige woonwagens verplaatst en enkele oude woonwagens vervangen. Het huidige ontwerp is extern getoetst en voldoet aan alle (brand)veiligheidseisen (zie bijlage).



.

De omgeving

De locaties is gelegen aan het einde van de Papenlaan, letterlijk waar de weg ophoudt. De locatie is gelegen op een plek waar traditioneel door gemeenten naar ruimte werd gezocht naar locaties voor woonwagens, aan de rand van de gemeente en daarmee ook veelal rakend aan het groen. Het groen dat de locatie omringd is geen onderdeel van de Hoofdgroenstructuur. De belangrijkste infrastructuur in de omgeving is een spoorlijn nabij de locatie.

De enige functies in de buurt zijn verschillende sportaccommodaties (voetbal, korfbal, beachvolleybal) en een maatschappelijke voorziening, zijnde het gebouw voor de plaatselijke harmonie. De dichtstbijzijnde woningen, gelegen aan de Heemraadsweg en Fanny Blankers-Koenstraat, liggen op zo'n 200 à 300 meter. Tevens zijn er verschillende ontwikkelingsplannen (nieuwbouw school) die mogelijk aan een upgrade van de Papelaan een belangrijk positieve bijdrage kan leveren.

Het woonwagencentrum

De vijf aanwezige standplaatsen verkeren in een matige staat van onderhoud en kampen met verzakkingen van de standplaatsen. Door Ymere wordt al jaren met de bewoners gesproken over het opknappen van het centrum en het tegengaan van het bijplaatsen van objecten op en om de standplaatsen. De bewoners hebben aangegeven een uitbreiding met een drietal standplaatsen te wensen. Ook zijn ze bereid om hiervoor ruimte van hun huidige standplaats in te leveren. Er zijn op de locatie namelijk inwonende kinderen van boven de 18 jaar die wachten op een standplaats. De

herinrichting biedt de huidige woonwagenbewoners een unieke kans om de woonwagencultuur en het belang van in familieverband leven voort te zetten. Dit sluit aan bij de uitgangspunten van het beleidskader Woonwagens en standplaatsen 2023.

In stedenbouwkundig opzicht is er in de huidige situatie sprake van een onduidelijke en onbeheersbare inrichting. Zo is de scheiding tussen wonen en groen niet duidelijk door het ontbreken van een afscheiding en waar die er was is deze weggehaald. Ook op de locatie zelf is de standplaatsverdeling en de ruimte die bedoeld is voor verkeer of parkeren niet of niet voldoende aangegeven. Het een en ander leidt regelmatig tot discussie en irritatie tussen de bewoners onderling en tussen woningcorporatie en bewoners. In de nieuwe situatie zijn die grenzen en overgangen wel duidelijk zichtbaar en handhaafbaar.

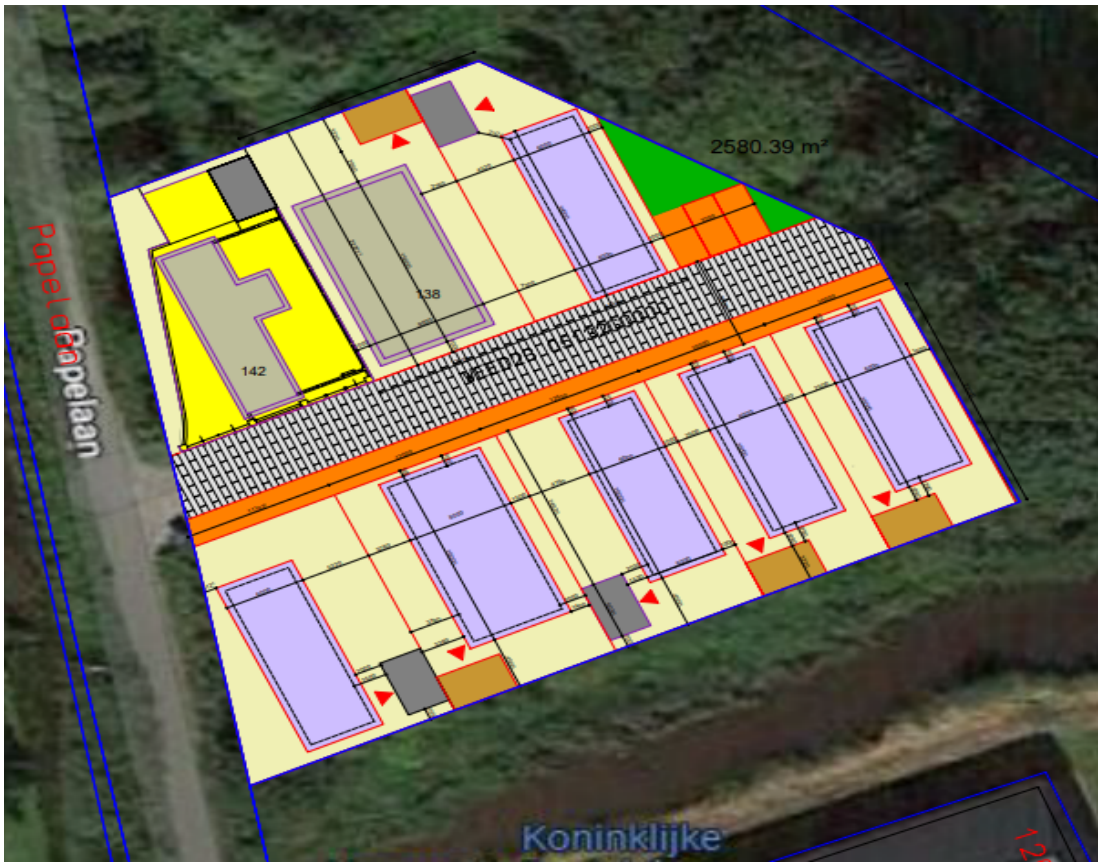
3. Nieuwe situatie

Twee huurwagens die nu in eigendom zijn bij Ymere worden afgestoten en op deze twee standplaatsen komen eigen wagens van de huurders te staan. Op verzoek van de gemeente Amsterdam breidt Ymere haar plannen uit en creëert drie nieuwe standplaatsen.

De gemeente Amsterdam levert een financiële bijdrage voor de realisatie van deze standplaatsen. Zeker ook omdat de toekomstige opbrengsten die Ymere heeft van de drie extra standplaatsen niet opwegen tegen de kosten voor de renovatie van de locatie en het aanpassen van de infrastructuur.

Specifiek is de gemeentelijke bijdrage voor de onderheide ondergrond van de drie nieuwe standplaatsen en bergingen, de opbouw van de nieuwe bergingen met de sanitaire voorzieningen en de nutsaansluitingen. Daarbij krijgen de extra plaatsen hetzelfde uitvoeringsniveau als de te renoveren plekken.

Alle drie de nieuwe standplaatsen worden binnen de huidige contour van de locatie gerealiseerd en zijn zo gesitueerd dat er met de aanwezige bergingen op de locatie rekening wordt gehouden. De verhuur en het beheer van de drie nieuwe standplaatsen wordt uitgevoerd door Ymere.



4. Planologische kader

Voor deze locatie is in 2015 door de gemeente Weesp het bestemmingsplan ‘Stedelijk gebied’ vastgesteld dat, inmiddels is opgenomen in het Omgevingsplan Amsterdam. Ter plaatse geldt de bestemming ‘Wonen - Woonwagenstandplaats’. Op grond van de bestemmingsplanregeling mogen maximaal vijf woonwagens geplaatst worden. Deze staan er in de huidige situatie ook daadwerkelijk.

Er is geen uitbreiding van de huidige woonwagenlocatie aan de orde waardoor de hierop gebaseerde grenzen die de bestemmingsplanregeling aangeeft niet worden overschreden. Ook de toegestane functies blijven ongewijzigd

De wens is om deze standplaats uit te breiden met drie woonwagens is echter wel in strijd met het bestemmingsplan. Daarom is een procedure om af te wijken van het omgevingsplan (BOPA, buitenplanse omgevingsplanactiviteit) of een aanpassing van het omgevingsplan noodzakelijk. In dit geval wordt voorgesteld om een BOPA-procedure toe te passen. Enerzijds omdat de landelijke ICT-infrastructuur een relatief eenvoudige aanpassing van het omgevingsplan nog niet mogelijk maakt. Anderzijds omdat in juridisch-planologisch opzicht uitsluitend sprake is van een concrete afwijking van het omgevingsplan en daarmee geen bredere herziening van het omgevingsplan nodig is.



5. Toetsing aan omgevingsaspecten

Na uitvoerig overleg met de huidige bewoners en enig passen en meten, blijkt de inpassing van de drie nieuwe standplaatsen binnen de contour van de huidige woonwagenlocatie te kunnen plaatsvinden. Alleen het aantal woonwagens neemt toe van vijf naar acht.

Geluid

Een woonwagen is net als een ander type woning in juridisch opzicht een geluidgevoelige functie. Anders dan bij ‘gewone’ woningen gelden de wettelijke geluidnormen behorende bij railverkeer niet ten aanzien van de geluidbelasting op de gevel maar ten aanzien van de geluidbelasting op de grens van het terrein waar woonwagens zijn toegestaan. Aangezien de grens van het terrein niet wijzigt is hier, voor wat betreft de geluidhindernormen behorende bij railverkeer, formeel geen sprake van een nieuwe situatie. In het kader van een zorgvuldige inpassing van nieuwe functies is het echter inhoudelijk wel van belang om oog te hebben voor het aspect geluid. Daarom is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

De locatie van de woonwagenstandplaats en de beoogde locatie voor uitbreiding is ongeveer 100 meter van de spoorlijn gesitueerd. Op ongeveer 40 meter aan de oostelijke kant is een sportcomplex gevestigd. Het onderzoek leidt tot de conclusie dat met betrekking tot de geluidwaarden die vanuit het sportcomplex zijn te verwachten er geen sprake is van een overschrijding van de normen. Uit de resultaten van het spoorgeluidonderzoek blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de spoorweg op de woonwagens ten hoogste 62dB bedraagt. Hiermee wordt de voorkeurswaarde van 55 dB overschreden, maar de grenswaarde van 65 dB niet overschreden. In de bestaande situatie is overigens ook een hoge geluidbelasting aan de orde, terwijl er op dit moment ook al woonwagens aanwezig zijn. Het hoogste geluidniveau in de huidige situatie heeft op het toets punt een geluidbelasting van 61,5 dB. In de nieuwe situatie is de geluidbelasting 61,9 dB. Een verschil van 0,4 dB. Dit verschil is kleiner dan de drempel voor akoestische waarneming, die vastgesteld is op 2 dB (2 dB criterium zoals ook bij de reconstructies door de wet wordt toegepast). Omdat er geen significant verschil is met de bestaande situatie, wordt geconcludeerd dat de nieuwe situatie acceptabel is.

Bodem

Bodemonderzoek is afgerond en alleen buiten de contouren van de locatie is een lichte verontreiniging met zink aangetroffen. Doordat de locatie na renovatie aan deze zijde met een gesloten hekwerk wordt afgesloten, kan deze verontreiniging buiten beschouwen worden gelaten. Er is namelijk geen toegang voor spelende kinderen.

Verkeer en parkeren

De uitbreiding van het aantal woonwagens is zodanig gering dat geen sprake is van een noemenswaardige toename van verkeer. Het parkeren wordt op de locatie zelf georganiseerd. Hiervoor zijn in de herstructureringsplannen parkeerplaatsen opgenomen.

Flora en fauna

Ondanks dat het voor de onderbouwing van het te nemen besluit in feite niet nodig is omdat geen ruimtelijk uitbreiding van de locatie aan de orde is, hier toch kort de resultaten van het uitgevoerde ecologisch onderzoek:

April 2024 is voor dit project een ecologisch onderzoek uitgevoerd. De hoofdconclusie is dat de plannen voor de herstructurering van de woonwagenlocatie geen belemmeringen ervaren vanuit effecten op beschermde soorten die kunnen ontstaan. Op voorhand kan de aanwezigheid van vleermuizen, gierzwaluw en huismus op de locatie worden uitgesloten. De bestaande bebouwing bevat geen openingen waar deze soorten zich kunnen vestigen. Verder onderzoek naar deze soorten is daarom niet noodzakelijk. Gezien de aard van de werkzaamheden (herstructurering huidige locatie) en de afstand naar de Natura 2000 gebieden is een stikstof berekening niet noodzakelijk.

Overige omgevingsfactoren

Overige omgevingsfactoren waaronder begrepen externe veiligheid, LIB en luchtkwaliteit spelen bij dit project geen rol.

6. Participatie

Voor de participatie is een participatieplan opgesteld. In het participatieplan worden twee lijnen 0nderscheiden.

De eerste is het overleg met de huidige bewoners van de woonwagenlocaties. Dit wordt gevoerd door de verhuurder Ymere. Ymere heeft met de bewoners reeds overeenstemming bereikt over de renovatie en de toedeling van de nieuwe standplaatsen indien deze worden gerealiseerd.

De tweede lijn is overleg met belanghebbenden in de omgeving van de woonwagenlocaties. Op 12 september 2024 heeft een bijeenkomst plaatsgevonden. Genodigden waren bewoners uit de buurt. Deelnemers waren hoofdzakelijk de woonwagenbewoners. Daarnaast is afzonderlijk contact geweest met de sportverenigingen en harmonie. De hoofdconclusie is dat er geen bezwaren zijn. Wel wordt er aandacht gevraagd voor de ontsluitingsweg. De wens is dat deze wordt verhard en mogelijk ook wordt doorgetrokken. Wensen die kunnen worden meegenomen in de plannen voor het huisvesten van een school in de directe omgeving. Zie verder bijgevoegd verslag van 12 september 2024.

Ook is er op 10 september 2024 een technische sessie georganiseerd voor de bestuurscommissie in Weesp. In deze sessie is positief gereageerd op de plannen.

7. Grondpositie

De huidige situatie blijft ongewijzigd. De grond is en blijft in eigendom van Ymere. Alle drie de nieuwe standplaatsen worden gerealiseerd binnen de contour van de locatie.

8. Procedures, besluitvorming en fasering

Het projectbesluit is ter bespreking ingebracht in de Staf Weesp op 9 september 2024 en vervolgens besproken op 10 september 2024 in een technische sessie met de bestuurscommissie Weesp. Hiermee zijn in Weesp alle bestuurlijke stappen afgehandeld. Wat volgt is de staf Wonen van 30 september 2024 en behandeling van het projectbesluit in het college van B&W op 8 oktober 2024.

Om de uitbreiding mogelijk te maken, wordt de procedure Omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsactiviteit (BOPA) gevolgd. Het toevoegen van drie woonwagens valt ook niet onder het ‘Aanwijzingsbesluit adviesrecht en verplichte participatie bij buitenplanse omgevingsactiviteiten gemeente Amsterdam’. Dit betekent dat er geen besluit van de gemeenteraad nodig is om een (bindend) advies in te winnen.

Het is een bevoegdheid van het college om te besluiten over het buitenplans afwijken van het Omgevingsplan (de ‘opvolger’ van het bestemmingsplan). De doorlooptijd van deze reguliere procedure is acht weken, met een mogelijkheid tot verlenging met zes weken, om na besluit B&W tot afgifte van omgevingsvergunning te komen. Concreet betekent dit dat op het moment dat B&W besluit in te stemmen met uitbreiding van drie standplaatsen de vergunningprocedure het eindstation is.

9. Financiën

De gemeentelijke subsidiebijdrage voor de uitbreiding van de locatie met drie standplaatsen bedraagt €450.000,-De kosten per standplaats liggen hiermee op € 150.000, -. Dit bedrag wordt aan Ymere beschikbaar gesteld voor het onderheien en aanbrengen van betonnen plaat als ondergrond voor de drie nieuwe standplaatsen en bergingen, de opbouw van de nieuwe bergingen met de sanitaire voorzieningen en de nutsaansluitingen. Het bedrag is - volgens de begroting van Ymere - niet sluitend voor de te verrichte werkzaamheden, maar is wel hetgeen de gemeente Amsterdam maximaal wil bijdragen.

Voor de locatie in Weesp wordt het bedrag per standplaats verhoogd t.o.v. eerder ramingen. (van € 100.000 naar € 150.000 per standplaats). Hier is de complexiteit van de aanleg van de standplaats (het onderheien van de standplaats en aanbrengen betonnen plaat) en afwerkniveau van de bergingen (opgemetseld) debet aan. Ook dienen de nieuwe standplaatsen hetzelfde afwerkniveau te krijgen als de overige standplaatsen.

Voor deze drie standplaatsen die de eerste uitbreiding van standplaatsen op een bestaande locaties zijn, zijn er voldoende middelen beschikbaar. Verder is deze uitbreiding in Weesp een belangrijke stap om de uitbreiding van 15 standplaatsen in Amsterdam voor 2026 te realiseren en wordt op de Papenlaan een unieke kans benut. Kom je op dit moment op de Papenlaan niet tot een uitbreiding van het aantal standplaatsen, dan is de kans ook richting toekomst verdwenen. Het moment is nu, aangezien de locatie door Ymere wordt geherstructureerd.