Gemeente Amsterdam



Monitoringsrapport Haven-Stad 2021

Stand van zaken ontwikkeling Haven-Stad
en actualisatie van het Milieueffectrapport (MER)



Colofon

Het Monitoringsrapport Haven-Stad 2021 is opgesteld in opdracht van de directie Ruimte en Duurzaamheid door de programmaorganisatie Haven-Stad, onder leiding van Eline Oort in samenwerking met vertegenwoordigers van:

- de directies Ruimte en Duurzaamheid, Grond en Ontwikkeling, Projectmanagementbureau en Verkeer en Openbare Ruimte van het Cluster Ruimte en Economie
- de directie GGD van het Cluster Sociaal
- de directie Onderzoek, Informatie en Statistiek van het Cluster Dienstverlening en Informatie
- de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

november 2021

Contact

Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
amsterdam.nl/havenstad
havenstad@amsterdam.nl

Foto voorblad: Luchtfoto Haven-Stad in 2017

Vooraf

Voor u ligt het Monitoringsrapport Haven-Stad 2021. Dit is een uitwerking van het Monitoringsplan Haven-Stad, welke is opgesteld als uitwerking van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad en het bijbehorende Milieueffectrapport (MER) Haven-Stad. In het monitoringsplan staat het monitoringsprogramma beschreven, welke invulling geeft aan de wijze waarop in de komende jaren de voortgang van Haven-Stad wordt gemonitord.

Het monitoringsprogramma dient twee doelen:

1. Waarborgen dat de ambities en doelstellingen van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad worden behaald;
2. Actueel houden van het MER Haven-Stad.

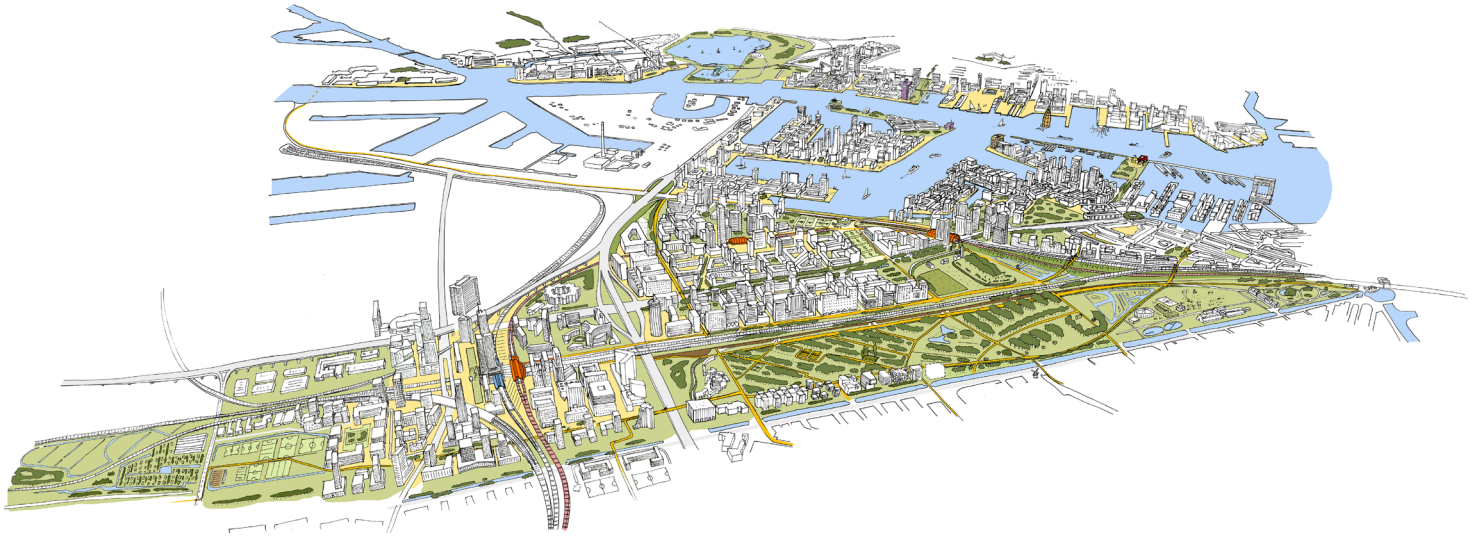
De ambitie is om Haven-Stad te transformeren tot een hoogstedelijk gemengd gebied in een duurzame, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. De ambitie is om 40.000 tot 70.000 woningen en 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen te realiseren. In de Ontwikkelstrategie zijn daarnaast ambities geformuleerd voor bereikbaarheid, duurzaamheid en een gezonde leefomgeving.

Leeswijzer
Dit monitoringsrapport bestaat uit drie delen.

In het eerste deel (hoofdstuk 2 t/m 6) worden de ontwikkelingen beschreven sinds de vaststelling van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad en het MER Haven-Stad (eind 2017): algemene ontwikkelingen in Amsterdam en in Haven-Stad, ontwikkelingen in de actieve deelgebieden, thematische ontwikkelingen en tot slot externe ontwikkelingen die het behalen van de ambities voor Haven-Stad kunnen beïnvloeden.

In het tweede deel (hoofdstuk 7.1 t/m 7.4) worden de eerste monitoringsresultaten in beeld gebracht en wordt inzicht gegeven in het tempo en de aard van de ontwikkelingen in Haven-Stad.

Het laatste deel (hoofdstuk 8 en 9) geeft aan op welke onderdelen actualisatie van het MER nodig is, evalueert de monitoringsresultaten en beschrijft tot slot of en hoe bijsturing nodig is.



Afbeelding 1. Een schetsmatige verbeelding van een toekomstbeeld van Haven-Stad, waarbij de Coen- en Vlothaven al getransformeerd is. Bron: Ontwikkelstrategie Haven-Stad

Inhoud

Vooraf 3

Samenvatting 5

1. Inleiding 6

2. Algemene ontwikkelingen Amsterdam 11

3. Ontwikkelingen Haven-Stad 13

4. Ontwikkelingen deelgebieden Haven-Stad 16

4.1 Sloterdijk-Centrum 17
4.2 Sloterdijk I Zuid 20

5. Thematische ontwikkelingen 22

5.1 Ontwikkelingen hoogstedelijkheid 23
5.2 Ontwikkelingen bereikbaarheid 25
5.3 Ontwikkelingen duurzaamheid 26
5.4 Ontwikkleingen gezondheid 29

6. Externe ontwikkelingen 32

7. Monitor 35

7.1 Hoogstedelijkheid 35
7.2 Bereikbaarheid 48
7.3 Duurzaamheid 52
7.4 Gezondheid 71

8. Actualisatie milieueffectrapport Haven-Stad (MER) 88

9. Bijsturing en evaluatie 91

Bijlagen 93

Wijzigingen MER Haven-Stad 93
Wijzigingen Gebiedsgericht spelregelkader Haven-Stad 93

Samenvatting

Stand van zaken ontwikkeling Haven-Stad
Haven-Stad staat nog aan de vooravond van de transformatie naar een hoogstedelijk gebied. Twee van de twaalf deelgebieden worden momenteel actief ontwikkeld: Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk I Zuid. Hierover zijn in de afgelopen periode investeringsbesluiten genomen door de gemeenteraad. In Sloterdijk-Centrum zijn de eerste 750 woningen opgeleverd, meer dan 400 woningen zijn in aanbouw en voor ruim 500 vergunde woningen zal de bouw binnenkort beginnen. In Sloterdijk I Zuid vinden er gesprekken plaats met eigenaren en ontwikkelaars in diverse blokken om tot ontwikkeling te komen.

Sinds de vaststelling van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad en het Milieueffectrapport (MER) Haven-Stad eind 2017, is er hard gewerkt aan het opstellen van het Integraal Raamwerk, het Uitvoeringsprogramma en het Financieel Perspectief. Het concept Integraal Raamwerk heeft ter inzage gelegen van 7 april t/m 2 juni 2021. In totaal zijn er circa 350 inspraakreacties binnengekomen, welke verwerkt zijn in een Nota van Beantwoording. Bij het Integraal Raamwerk horen ook de Mobiliteitsstrategie Haven-Stad, het Programmaplan maatschappelijke voorzieningen Haven-Stad, het Werkplan Duurzaamheid en de Maatschappelijke visie Haven-Stad.

Actualisatie van het MER Haven-Stad
Een aanvulling op het Milieueffectrapport is nodig in het geval van nieuwe hoofdkeuzes en bijbehorende alternatievenafweging, nieuwe belanghebbenden of significante wijziging van hoofdkeuzes en/of hoofdstructuur. Daarvan is vooralsnog geen sprake. Wel zijn er een aantal punten waarop de Leefomgevingsfoto en het gebiedsgericht spelregelkader geactualiseerd moeten worden. Eén van de wijzigingen is dat door de aanpassingen op de twee windparken ten westen van Haven-Stad de geluidcontouren van de windturbines niet meer over de plangrens reiken en de milieubelasting op dat onderdeel is verminderd.

Bijsturing
Er zijn op dit moment voor de thema's hoogstedelijkheid, bereikbaarheid en gezondheid geen afwijkingen en trends die niet verklaarbaar zijn of die het behalen van de doelstellingen van Haven-Stad in gevaar brengen. Er is vooralsnog bij deze thema's geen aanleiding om de maatregelen die beschreven staan in de Ontwikkelstrategie eerder te treffen, aan te vullen of te vervangen om ambities te behalen. Voor het thema duurzaamheid zijn er wel doelstellingen die extra aandacht behoeven. Om op de mogelijk sneller optredende klimaatverandering voorbereid te zijn, zal gekeken worden waar vooruitlopend op nieuwe wet- en regelgeving bijgestuurd kan worden richting nog meer klimaatrobuuste oplossingen.

Evaluatie monitoringsprogramma
Voor een aantal indicatoren uit het Monitoringsplan Haven-Stad kwam het eerste monitoringsrapport te vroeg om deze al op te kunnen nemen. Dat komt hoofdzakelijk doordat er 'buiten' nog relatief weinig gebeurt, met uitzondering van Sloterdijk-Centrum waar de eerste projecten vergund en opgeleverd worden. Ook zijn nog niet voor alle indicatoren de benodige meetgegevens al beschikbaar. Deze indicatoren zullen in een later stadium worden meegenomen.

In aanloop naar het volgende monitoringsrapport zal worden ingezet op het inrichten van de functiedatabase, zodat er doorlopend gemonitord kan worden. Er zal worden verkend waar verbeteringen mogelijk zijn in de functionaliteit van de Leefomgevingsfoto. En tenslotte zullen er met vergunningverlening processen worden afgestemd om op een efficiënte(re) manier data over Haven-Stad te verzamelen, die vervolgens in de functiedatabase kunnen worden gearchiveerd.

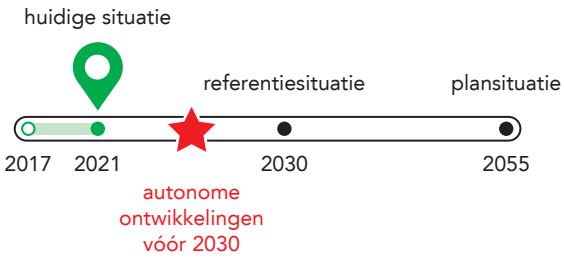
1. Inleiding

Transformatieopgave
De stad staat voor een enorme opgave. Het kan nog 15 of 25 jaar duren, maar er komt een moment dat Amsterdam meer dan 1.000.000 inwoners telt. En al die mensen willen een goede, liefst betaalbare woning. Er zal gebouwd moeten worden. Of omgebouwd. Eén van de plekken die hiervoor geschikt is, is Haven-Stad. Hier is ruimte om volwaardige woon-werkwijken te bouwen tot wel 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen. Hier gaan zich de contouren aftekenen van een stad binnen de stad: Haven-Stad. Wonen in Haven-Stad betekent wonen in een wijk met veel levendigheid, bedrijvigheid, maar ook geluid en soms geuren.

Milieueffecten
Vanwege de omvang van de transformatie-opgave van Haven-Stad is, parallel aan het opstellen van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad, een m.e.r.-procedure doorlopen en een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In een MER worden de gevolgen van de ontwikkeling op het milieu in beeld gebracht. Bij de Ontwikkelstrategie Haven-Stad past een flexibele MER met een brede reikwijdte, met onderzoek op maat en zonder vastomlijnd programma. Het MER Haven-Stad geeft de bestaande waarden, belemmeringen en aandachtspunten van de huidige situatie weer en laat zien met welke randvoorwaarden en spelregels de transformatie van Haven-Stad naar een hoogstedelijk gemengd gebied mogelijk is. De ambities in de Ontwikkelstrategie zijn getoetst in het MER en de uitkomsten van het MER (de voorkeursalternatieven) zijn vervolgens weer verwerkt in de Ontwikkelstrategie. De aanbevelingen (spelregels en randvoorwaarden) om nadelige milieugevolgen te beperken of te voorkomen worden meegenomen in de (toekomstige) ruimtelijke plannen van de verschillende deelgebieden in Haven-Stad.

Een levend MER
Omdat het lastig is om aannames te doen voor de situatie over 20 jaar en er (onvoorziene) ontwikkelingen plaats zullen vinden die van invloed zijn op de ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst, is het MER een 'levend' en flexibel instrument dat meeloopt gedurende de transformatie van Haven-Stad. Monitoring is daarbij heel belangrijk. Deze nieuwe methodiek is mogelijk omdat Haven-Stad is opgenomen in de Crisis- en herstelwet en daarmee mag vooruitlopen op de Omgevingswet. Dit biedt meer kansen voor flexibiliteit en het doen van globaler onderzoek. Het MER maakt daarbij gebruik van innovatieve methoden, zoals een leefomgevingsfoto, spelregelkader, dashboards en een dynamisch monitoringsprogramma.

Huidige, referentie- en plansituatie
Bij een MER zijn drie situaties van belang: de huidige situatie, de referentiesituatie en de plansituatie.



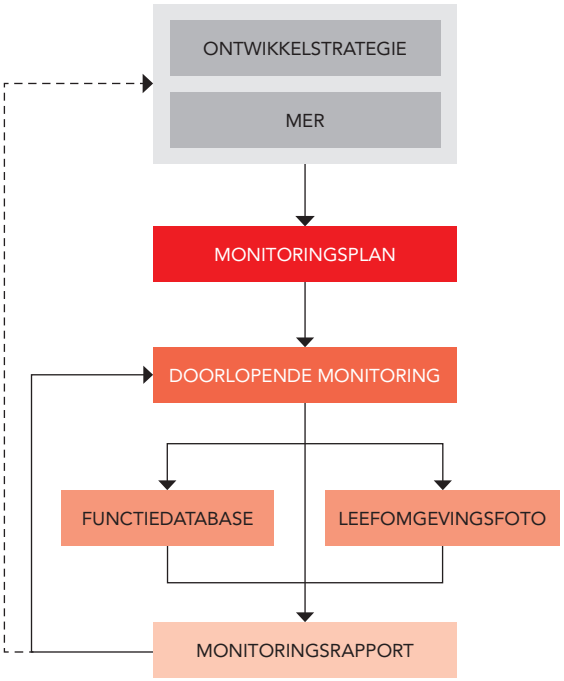
Voor Haven-Stad zijn de relevante verschillen tussen de huidige situatie en de referentiesituatie onder andere:

- realisatie Spaarndammertunnel *
- afwaardering Haarlemmerweg *
- autonome groei verkeer
- verbetering achtergrondconcentratie fijnstof en stikstofdioxide door landelijke en lokale maatregelen
- ontwikkeling van 2.000 woningen in Sloterdijk-Centrum (die conform het in 2017 vigerende bestemmingsplan mogelijk zijn)
- ontwikkeling van Buiksloterham, NDSM-werf, Houthaven en Food Center Amsterdam

** inmiddels gerealiseerd*

De huidige situatie is de stand van zaken op het moment van de peildatum. Door het monitoringsprogramma worden de huidige en de referentiesituatie geactualiseerd. In het MER is uitgegaan van een referentiesituatie voor 2030. Dit is de huidige situatie aangevuld met de nu bekende autonome ontwikkelingen die gaan plaatsvinden vóór 2030. Dit zijn bijvoorbeeld vastgestelde plannen of de autonome groei van het verkeer. Voor sommige milieuthema's is de referentiesituatie gelijk aan de huidige situatie, omdat de autonome ontwikkelingen geen invloed hebben op deze thema's. De plansituatie, waarin Haven-Stad is getransformeerd naar een hoogstedelijk gemengd gebied, wordt in het MER vergeleken met de referentiesituatie.

Keuzes en alternatieven
Voor het verwezenlijken van de ambities van Haven-Stad zijn soms ingrijpende keuzes nodig of gewenst. Voor deze 'hoofdkeuzes' zijn meerdere oplossingsrichtingen (alternatieven) uiteengezet in het MER. Het voorkeursalternatief is vervolgens opgenomen in de Ontwikkelstrategie.



Figuur 1. Schematische weergave systematiek dynamisch monitoringsprogramma voor Haven-Stad.
Bron: Monitoringsplan Haven-Stad

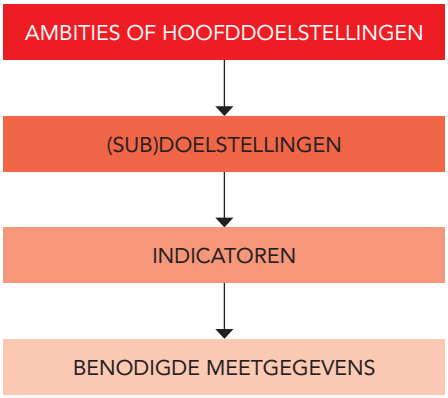
Monitoringsprogramma
Haven-Stad gaat uit van een geleidelijke transformatie, waarbij er geen vastomlijnd eindbeeld is. Het ontwikkelkader voor Haven-Stad is dynamisch van opzet, waarbij veel conditionele regels gelden. Zo wordt nu voorbereid op verschillende toekomstige situaties. Daar hoort een dynamisch monitoringsprogramma bij. Het dynamische monitoringsprogramma speelt een belangrijke rol ten aanzien van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad en het MER Haven-Stad, en heeft twee hoofddoelstellingen:

- **Waarborgen dat de ambities en doelstellingen van de Ontwikkelstrategie worden behaald**
  In de Ontwikkelstrategie is beschreven onder welke voorwaarden Haven-Stad ontwikkeld moet worden om de ambities en doelstellingen voor Haven-Stad te halen. Monitoring speelt hierin een belangrijke rol. Door een actieve monitoring kunnen op basis van de informatie die verkregen wordt, ambities waar nodig tijdig bijgesteld worden of extra maatregelen getroffen worden om deze te behalen. Ook worden de gestelde kaders continu geëvalueerd wat kan leiden tot een andere mate van sturing door de gemeente.

- **Actueel houden van het MER**
  Het tweede hoofddoel van monitoring is om het MER actueel te houden en zo blijvend te betrekken bij de besluitvorming. Het meewegen van het milieubelang bij besluitvorming is hiermee geborgd. Als een nieuwe of andere ontwikkeling dan gepland voorzien is, kan nieuw of nader onderzoek naar mogelijke alternatieven gedaan worden, in de vorm van een aanvulling op het MER. Hierbij is het niet nodig om bij elke afwijking van het MER bij te sturen. Het gaat er vooral om dat bijgestuurd kan worden als andere of nieuwe keuzes in beeld komen. Op basis van de gerealiseerde plannen, bijbehorende (milieu)effecten en andere (externe) ontwikkelingen, wordt in hoofdstuk 8 beschreven of er een aanvulling op het MER gewenst is en in hoofdstuk 9 of en hoe er bijgestuurd moet worden.

Tot slot zorgt het monitoringsrapport ervoor dat het bestuur periodiek geïnformeerd wordt over de stand van zaken omtrent Haven-Stad. Monitoring geeft het bestuur de mogelijkheid om een vinger aan de pols te houden en waar nodig bij te sturen.

Monitoringsplan
In 2018 is het Monitoringsplan Haven-Stad opgesteld. Hierbij is ook advies gevraagd aan de Commissie m.e.r. over de te verzamelen gegevens, over de wijze van verzamelen en over de manier waarop zal worden geëvalueerd en bijgestuurd. Op 15 januari 2019 heeft het college het Monitoringsplan Haven-Stad vastgesteld. Het monitoringsplan beschrijf het monitoringsprogramma. Hierin staat wat de monitoringssystematiek is en welke ambities, doelstellingen, indicatoren en meetgegevens gemonitord worden.



Figuur 2. Procesweergave van ambities naar meetgegevens. Bron: Monitoringsplan Haven-Stad

De ambities (of hoofddoelstellingen) en subdoelstellingen die beschreven staan in de Ontwikkelstrategie en het MER zijn opgenomen in het monitoringsplan. Vervolgens zijn objectieve indicatoren bepaald, die een beeld geven van het al dan niet behalen van de doelstellingen. Aan de hand van deze indicatoren kan worden beoordeeld of bijgestuurd moet worden om de ambities voor Haven-Stad te halen.
Om deze indicatoren te kunnen opstellen zijn meetgegevens benodigd. De meetgegevens worden verzameld door (doorlopende) monitoring.

Doorlopende monitoring
Het uitgangspunt voor het verzamelen en archiveren van meetgegevens is dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij reeds lopende processen, bestaande systemen en gemeentebrede monitoringsprogramma's.

Verleende omgevingsvergunningen zijn een belangrijke bron voor een aantal van de benodigde gegevens. De bouwplannen met planologische onderbouwing en de milieuprestatieberekening zijn input voor meerdere indicatoren.

Het verzamelen van informatie is voor dit eerste monitoringsrapport nog hoofdzakelijk handmatig gedaan. In aanloop naar het volgende monitoringsrapport zullen processen worden opgezet om de informatievoorziening zoveel mogelijk te koppelen aan bestaande processen en/of nieuwe geautomatiseerde datastromen. De informatie zal vervolgens worden verzameld en gearchiveerd in de functiedatabase van Haven-Stad.

Functiedatabase
In het monitoringsplan wordt de functiedatabase geïntroduceerd: een GIS-database die een scala aan meetgegevens bevat die worden verzameld met behulp van de doorlopende monitoring. Een groot aantal van de benodigde meetgegevens heeft te maken met het programma dat wordt gerealiseerd in Haven-Stad. Actuele detailinformatie over het gerealiseerde programma zal dan ook een plek krijgen in de functiedatabase, net als planningsinformatie over toekomstige ontwikkelingen.

De functiedatabase is nog in ontwikkeling. De komende periode zal hieraan verder gewerkt worden, waarbij ook wordt onderzocht of de Leefomgevingsfoto en de functiedatabase (technisch) aan elkaar gekoppeld kunnen worden.

Binnen het programma Haven-Stad worden nieuwe werkprocessen ontwikkeld met betrekking tot programmatische vraagstukken. De toepassing van integrale en interactieve ruimte-data software maakt het mogelijk om met behulp van GIS-data de gebouwde omgeving op alle schaalniveaus en dimensies (2D, 3D, tijd) van de stedelijke ontwikkeling te modelleren. Hierdoor kunnen ontwerpopties geoptimaliseerd worden ten opzichte van de geldende omgevingsfactoren of kunnen programmatische scenario's 2- en 3-dimensionaal getest worden op hun fysiek-ruimtelijke aspecten. Op deze manier worden de ruimtelijke en programmatische keuzemogelijkheden vroegtijdig inzichtelijk gemaakt en kan de impact van verschillende ontwikkelscenario's op de leefomgeving worden afgewogen.

Leefomgevingsfoto
Voor het MER Haven-Stad is een Leefomgevingsfoto opgesteld. Deze interactieve kaart geeft informatie over alle relevante thema's van de fysieke leefomgeving. Deels wordt de Leefomgevingsfoto gevoed door de monitoring, deels wordt deze separaat actueel gehouden, bijvoorbeeld met de verwerking van ruimtelijke besluiten.

De Leefomgevingsfoto functioneert al als zodanig, maar de komende periode zal gewerkt worden aan de verdere optimalisatie van met name de datastromen en het beheer, maar ook gebruiksgemak en de uitbreiding met nieuwe informatie en tools. Er wordt verkend of de functionaliteit van de bestaande Buurtradar kan worden toegepast op de Leefomgevingsfoto, zodat er gebruik kan worden gemaakt van al bestaande informatie op Maps Amsterdam en dezelfde informatie niet separaat voor de Leefomgevingsfoto hoeft te worden ingeladen. Dit maakt het beheren van de Leefomgevingsfoto efficiënter, zeker met het oog op de toekomst waarin ook andere (m.e.r.-plichtige) plangebieden mogelijk met een Leefomgevingsfoto zullen gaan werken.

Gebiedsgericht spelregelkader (bijlage bij het MER Haven-Stad)
Het Milieueffectrapport Haven-Stad geeft inzicht in de benodigde keuzes, randvoorwaarden en spelregels om de transformatie naar een hoogstedelijk gemengd gebied te realiseren en de andere ambities mogelijk te maken. De randvoorwaarden voor de gemeente, zoals opgenomen in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad, betreffen met name ontwikkelingen en maatregelen in de openbare ruimte, zoals de realisatie van metroverbinding(en), het afwaarderen van een aantal wegen en de aanleg van parken, sport- en speelvoorzieningen.

Naast deze randvoorwaarden stuurt de gemeente door diverse gebiedsgerichte spelregels, algemene spelregels en spelregels voor compensatie. Spelregels kunnen harde randvoorwaarden of noodzakelijke ingrepen zijn om de ambities te kunnen verwezenlijken. Het kunnen ook onderzoeksverplichtingen voor nieuwe ontwikkelingen zijn, waarbij de resultaten moeten uitwijzen of deze bijdragen aan het halen van de ambities, dan wel dat aanvullende maatregelen of in het uiterste geval wijzigingen in de ontwikkelingen nodig zijn om de ambities te behalen.

Het spelregelkader is gekoppeld aan de Leefomgevingsfoto. Tezamen zijn zij richtinggevend voor de toekomstige ruimtelijke plannen voor de deelgebieden in Haven-Stad.

Informatieplicht
In de Ontwikkelstrategie Haven-Stad is één van de ambities het waarborgen van een gezonde leefomgeving. Er wordt nadrukkelijk ingezet op het borgen van een gezonde leefomgevingskwaliteit, het bevorderen van gezondheid en een gebiedsgerichte flexibele omgang met milieunormen. In het MER Haven-Stad wordt aangegeven dat het van belang is om toekomstige bewoners actief en volledig te informeren, zodat ze bewust kunnen kiezen voor wonen in een aantrekkelijke hoogstedelijke, maar ook milieubelaste omgeving.

Het gebiedsgerichte spelregelkader Haven-Stad bevat de volgende algemene spelregel: 'Voor zowel sociale huurwoningen als particuliere koop- en huurwoningen wordt in de contracten/overeenkomsten informatie verschaft over de geluidbelasting en daarvoor getroffen maatregelen'. In het spelregelkader is tevens de randvoorwaarde voor de gemeente opgenomen om 'zorg te dragen voor actief informeren van toekomstige bewoners over de geluid- en geurbelasting en hier afspraken over te maken met ontwikkelaars/corporaties'.

De actieve informatieplicht aan en door privaatrechtelijke partners geeft de gemeente mee in het pakket van eisen (bijvoorbeeld de bouwenvelop) aan ontwikkelende partijen. Daarin is opgenomen dat zij de (potentiële) bewoners informeren over het feit dat de locatie milieubelast is. De verantwoordelijkheid voor de vorm en wijze van invulling van deze informatieplicht wordt aan de ontwikkelaars overgelaten. De informatieplicht is geen onderdeel van een samenwerkings- of erfpachtovereenkomst met de ontwikkelaar.

Monitoringsrapport
Het voorliggende monitoringsrapport is het resultaat van de eerste monitoringscyclus. Er wordt elke twee jaar een monitoringsrapport opgesteld.

Voor een aantal indicatoren uit het monitoringsplan is het op dit moment nog te vroeg om deze nu al op te nemen in het monitoringsrapport. Dat komt hoofdzakelijk doordat er 'buiten' nog relatief weinig gebeurt, met uitzondering van Sloterdijk-Centrum waar de eerste projecten vergund en opgeleverd worden. Ook zijn nog niet voor alle indicatoren de benodige meetgegevens al beschikbaar. In hoofdstuk 7 wordt per indicator in de inleidende tabel toegelicht of de indicator is opgenomen in dit monitoringsrapport of dat dat in een later stadium zal gebeuren.

In hoofdstuk 7 wordt ook gebruik gemaakt van stoplichtkleuren om de stand van zaken op dat onderdeel te rapporteren:

Bijsturing:

- Bijsturing met maatregelen is niet voldoende om de doelstelling te halen. De ambities/doelstellingen moeten worden bijgesteld.
- Bijsturing door meer of eerder maatregelen te treffen, zodat de doelstelling niet in gevaar komt.
- Het behalen van de doelstelling komt niet in gevaar. Bijsturing is op dit moment niet nodig.

Actualisatie van het MER Haven-Stad:

- Er is sprake van nieuwe hoofdkeuzes en bijbehorende alternatievenafweging, nieuwe belanghebbenden of significante wijziging van hoofdkeuzes en/of hoofdstructuur. Er is een aanvulling op het MER nodig.
- Er is een niet-significante wijziging ten opzichte van het MER, de Leefomgevingsfoto en/of het spelregelkader. De wijziging wordt opgenomen in bijlage 1 of 2 bij dit monitoringsrapport.
- Er hoeft niets gedaan te worden.

Naast het evalueren en het bepalen van de noodzaak tot bijsturing (hoofdstuk 8), wordt het monitoringsprogramma zelf ook geëvalueerd. Hoofdstuk 9 beschrijft welke nieuwe inzichten zijn verzameld en hoe het monitoringsprogramma daarop wordt aangepast.



2. Algemene ontwikkelingen Amsterdam

Algemene ontwikkelingen op het gebied van de visie van de gemeente Amsterdam, (regionaal) beleid en basisregistratie van de fysieke leefomgeving van Amsterdam sinds de vaststelling van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad en het MER Haven-Stad (eind 2017):

2017



Gemeentelijke Visie Haven 2020-2040: Alle zeilen bijzetten!
Op 21 december 2020 is de Gemeentelijke Visie Haven 2020-2040 vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin staat hoe de stad samen met het Havenbedrijf, Noordzeekanaalgebied (NZKG) en bedrijven in het havengebied werkt aan een toekomstbestendige en duurzame Amsterdamse haven. De visie beschrijft vijf publieke belangen: duurzaamheid (klimaatneutraal en circulair); de haven als nautisch logistiek knooppunt; de haven als industrieterrein; verstedelijking (hoogstedelijke woon-werkmilieus); en veilig gebruik van de nautische ruimte.

Invloed op Haven-Stad: De Minervahaven, Coen- en Vlothaven, en de Alfadriehoek, maken nu nog deel uit van het exploitatiegebied van het Havenbedrijf. Circa 10% van de ruim 1.600 hectare aan haventerreinen wordt getransformeerd. De gemeente en het Havenbedrijf hebben beide de opgave om samen met de bedrijven de transformatie van Haven-Stad mogelijk te maken, waarbij rekening moet worden gehouden met elkaars belangen; stad en haven horen bij elkaar.



Omgevingsvisie Amsterdam 2050: een menselijke metropool
Op 8 juli 2021 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. De Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 (met uitzondering van de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid) en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Het geeft richting en sturing aan de fysieke leefomgeving van Amsterdam. De vijf kernopgaven die centraal staan: klimaatbestendig en klimaatneutraal; inclusief en betaalbaar; leefbaar en bereikbaar; economisch vitaal en circulair; en gezond en veilig. De vijf strategische keuzes zijn: meerkernige ontwikkeling; groeien binnen grenzen; duurzaam en gezond bewegen; rigoureus vergroenen; en samen stadmaken.

Invloed op Haven-Stad: De Ontwikkelstrategie Haven-Stad is nog gebaseerd op de koers van de Structuurvisie. Nu vormt de Omgevingsvisie de leidraad. Eén van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Haven-Stad is één van die gebieden waardoor deze ingreep in de structuur van de stad mogelijk is. Haven-Stad draagt ook het meeste bij aan het kunnen groeien binnen de bestaande stad. Door Haven-Stad komt ook het westelijke deel van Amsterdam aan het IJ te liggen.



Omgevingseffectrapportage (OER)
Parallel aan de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een Omgevingseffectrapportage ontwikkeld. In het OER (12 mei 2021) zijn de effecten van de huidige situatie, de referentiesituatie, drie verstedelijkingsalternatieven en het uiteindelijke voorkeursalternatief op de diverse kernwaarden in beeld gebracht.

Invloed op Haven-Stad: Er wordt verkend of het OER kan worden doorontwikkeld tot een 'levend' document, net als het MER Haven-Stad. Het wordt dan een monitoringsinstrument voor de Amsterdamse fysieke leefomgeving als geheel, waarvan nu nog een goed integraal beeld ontbreekt. De projecten en programma's, waaronder Haven-Stad, dienen hiervoor zelf monitoringsgegevens aan te leveren. Voor het optimaliseren van de dynamische monitoringssystematiek van het OER en van het MER Haven-Stad kan gezamenlijk opgetrokken worden.

Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam
In het kader van de Verstedelijkingstrategie MRA hebben Rijk en regio afgesproken om tot 2040 in de MRA 250.000 woningen te bouwen waarvan tot 2030 minimaal 70.000 woningen in Amsterdam worden gebouwd. Vanwege de druk op de woningmarkt hebben Rijk en regio voor de woningbouwontwikkeling tot 2030 afgesproken om de nadruk te leggen op versnelling van de uitvoering van vastgestelde plannen, van plannen in voorbereiding en van potentiële plannen tot 2030, en dat hierbij rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor de bereikbaarheid. De Verstedelijkingsstrategie wordt naar verwachting in november 2021 vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg MIRT.

Nieuwe gebiedsindeling Amsterdam 2022
De huidige gebiedsindeling van Amsterdam uit 2015 sluit niet overal goed aan op de indeling van de deelgebieden van Haven-Stad. In verband met de bestuurlijke samenvoeging van Amsterdam en Weesp, werkt Onderzoek, Informatie en Statistiek (OIS) aan een aangepaste gebiedsindeling voor 2022. Hierbij worden ook gelijk andere gewenste aanpassingen op de indeling meegenomen. Het programma Haven-Stad heeft hiervoor ook voorstellen gedaan, zodat de nieuwe gebiedsindeling zo goed mogelijk aansluit op de indeling die het programma Haven-Stad hanteert en het verwerken van de data voor monitoring in de toekomst daardoor eenvoudiger wordt.

3. Ontwikkelingen Haven-Stad

Ontwikkelingen op het gebied van strategie, beleid en besluitvorming over de fysieke leefomgeving van Haven-Stad sinds de vaststelling van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad en het MER Haven-Stad (eind 2017):

2017



Monitoringsplan Haven-Stad
Op 15 januari 2019 heeft het college het Monitoringsplan Haven-Stad vastgesteld. Het monitoringsplan is een uitwerking van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad en het bijbehorende milieueffectrapport en geeft invulling aan de wijze waarop in de komende jaren de voortgang van Haven-Stad zal worden gemonitord.



Versnellingsstrategie Haven-Stad
Op 14 mei 2019 heeft het college de Versnellingsstrategie Haven-Stad vastgesteld waarin uitwerking wordt gegeven aan het coalitieakkoord, waarin is opgenomen dat de ontwikkeling van Haven-Stad zo mogelijk zal worden versneld. De versnellingsstrategie focust zich op versnelde planvorming voor de benodigde HOV-infrastructuur en op onderzoek naar de mogelijkheden voor het versnellen van randvoorwaarden voor woningbouw in de zogenaamde 'pas-op-de-plaatsgebieden' volgens het Convenant Houthavens/NDSM-werf uit 2009. In het convenant is afgesproken dat eventuele woningbouwplannen voor die gebieden pas na 15 jaar (2024) in procedure worden gebracht en pas na 20 jaar (2029) feitelijk tot uitvoering worden gebracht.



Investeringsnota Sloterdijk I Zuid
Op 6 november 2019 stelde de gemeenteraad de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid vast (zie pagina 20).



Principenota Versnellen Centrale Zone Haven-Stad
Als uitwerking van de Versnellingsstrategie Haven-Stad is een principenota opgesteld. Op 8 december 2020 heeft het college de Principenota Versnellen Centrale Zone Haven-Stad vastgesteld. Kern van het principebesluit is dat de versnelling in het gebied vooral gerealiseerd wordt door in te zetten op de condities voor de transformatie en op het realiseren van niet-woonfuncties die de transformatie kunnen aanjagen en om in dit stadium nog niet over te gaan tot het mogelijk maken van woningbouw in het gebied. Belangrijkste redenen hiervoor zijn dat de convenantpartners woningbouw blijven zien als een belemmering voor hun bedrijfsvoering en dat de kans groot is dat dit leidt tot een complex en langdurig planproces, mede als gevolg van juridische procedures, dat veel capaciteit en geld kost. Daarnaast blijkt uit de door Bureau Stedelijke Planning uitgevoerde marktconsultatie dat ook marktpartijen versnelling van woningbouw in de 'pas-op-de-plaatsgebieden' niet als realistisch zien op dit moment.



Investeringsnota Sloterdijk-Centrum
Op 15 maart 2021 stelde de gemeenteraad de Investeringsnota Sloterdijk-Centrum vast (zie pagina 17).



Integraal Raamwerk Haven-Stad
Het Integraal Raamwerk Haven-Stad is een regiedocument om de ontwikkelingen in Haven-Stad in goede banen te leiden. Bij het raamwerk horen een aantal bijlagen:
- Uitvoeringsprogramma Haven-Stad (zie pagina 15)
- Financieel Perspectief Haven-Stad (zie pagina 15)
- Maatschappelijke visie Haven-Stad (zie pagina 23)
- Programmaplan maatschappelijke voorzieningen Haven-Stad (zie pagina 23)
- Mobiliteitsstrategie Haven-Stad (zie pagina 25)
- Werkplan Duurzaamheid (zie pagina 26)



Uitvoeringsprogramma Haven-Stad: Haven-Stad maakt 't - Stoer, Stedelijk en Samen (bijlage bij het Integraal Raamwerk)
Het Uitvoeringsprogramma (conceptversie 27 oktober 2021) geeft aan waar het programma Haven-Stad zich de komende 5 jaar op richt om de geleidelijke transformatie van Haven-Stad vorm te geven. De integrale samenhang tussen de beoogde gebiedsontwikkeling en de ingrepen op thematische aspecten wordt hiermee geborgd. Er zijn zes pijlers onderscheiden waaraan gewerkt wordt:

A. Ondersteunen van de gestarte transformaties Sloterdijk I Zuid en Sloterdijk-Centrum
B. Faciliteren van initiatieven van bedrijven om milieucontouren te verkleinen
C. Begeleiden en initiëren placemaking en aanjaagprojecten
D. Coördineren bovenplanse projecten
E. Ruimtelijk programmatische uitwerking per casus/deelgebied
F. Stakeholdermanagement



Financieel Perspectief Haven-Stad (bijlage bij het Integraal Raamwerk)
Het Financieel Perspectief Haven-Stad is een globale financiële doorrekening van de volledige gebiedsontwikkeling Haven-Stad van de gemeente waarbij de focus ligt op de nog vast te stellen deelgebieden en bovenplanse investeringen (werkzaamheden waarvoor nog geen Plaberum-besluit is vastgesteld). Om aan de randvoorwaarden uit het MER te voldoen is het noodzakelijk om deze bovenplanse projecten uit te voeren. Het Financieel Perspectief Haven-Stad is een vertrouwelijk document en gebaseerd op het Integraal Raamwerk Haven-Stad.

4. Ontwikkeling deelgebieden Haven-Stad



Afbeelding 2. Plangebied Haven-Stad. Bron: Integraal Raamwerk Haven-Stad

Haven-Stad bestaat uit 12 deelgebieden die transformeren naar een hoogstedelijk gemengd woon-werkgebied:

- Alfadriehoek
- Coen- en Vlothaven
- Cornelis Douwes 0-1
- Cornelis Douwes 2-3
- Hemknoop
- Melkweg Oostzanerwerf
- Minervahaven Noord
- Minervahaven Zuid
- Sloterdijk-Centrum
- Sloterdijk I Noord
- Sloterdijk I Zuid
- Zaanstraat Emplacement

Op dit moment zijn twee deelgebieden in actieve gebiedsontwikkeling: Sloterdijk-Centrum (zie pagina 17-19) en Sloterdijk I Zuid (zie pagina 20-21).

Daarnaast zijn er nog twee groengebieden (parken) binnen de plangrens van Haven-Stad:

- Noorder IJ-plas
- Westerpark

Zie ook overhavenstad.nl

4.1 Sloterdijk-Centrum

Sloterdijk-Centrum ontwikkelt zich de komende 20 jaar van een kantorengebied naar een levendige stadswijk: een gemengde woon- en werkomgeving met 540.000 m² bvo niet-woonfuncties en circa 3.500 tot 7.410 woningen als onderdeel van Haven-Stad. Er wordt een bandbreedte gehanteerd voor het aantal woningen, omdat tweederde van de woningbouwopgave door transformatie-initiatieven van erfpachters tot stand moet komen.

Besluitvorming
Op 15 maart 2021 heeft de gemeenteraad ingestemd met de Investeringsnota Sloterdijk-Centrum en daarmee met de uitvoering van het stedenbouwkundige plan, bestaande uit:

- Visie Sloterdijk-Centrum 2040 (ruimtelijk-programmatische vertaling van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad)
- Plan Openbare Ruimte Sloterdijk-Centrum
- Beeldkwaliteitplan Sloterdijk-Centrum

Juridisch-planologisch
In 2020 zijn drie bestemmingsplannen in Sloterdijk-Centrum vastgesteld, om te voorzien in de juridisch-planologische waarborging van transformaties:
- Heathrowstraat 10-12 (Floating Gardens) vastgesteld 20 mei 2020 (onherroepelijk)
- Barajasbuurt eo (2020) vastgesteld 2 juli 2020 (onherroepelijk)
- Sloterdijk Kavel L-Midden, vastgesteld 5 november 2020 (onherroepelijk)

Programma
In Sloterdijk-Centrum is ruimte voor een forse uitbreiding van het programma tot circa 1,2 miljoen m² bvo. Het werken blijft een belangrijke rol spelen binnen het gebied, maar er wordt bij de ontwikkelingen prioriteit gegeven aan de realisatie van woonprogramma. De ambitie is om in de eerste 10 jaar 4.250 woningen te hebben gerealiseerd, en in de eindsituatie (2040) circa 7.500 woningen. Het MER Haven-Stad maakt het mogelijk om maximaal 7.410 woningen te realiseren.

Stand van zaken aantal woningen
In 2016 zijn de eerste kavels op de markt gekomen voor woningbouw en de eerste 605 woningen in Sloterdijk-Centrum zijn eind 2017 / begin 2018 opgeleverd (waarvan 358 tijdelijke woningen). Recent zijn er 147 woningen opgeleverd (waarvan 118 sociaal) en 922 woningen zijn vergund (zie het overzicht op pagina 18-19).

	Toen	Nu	Straks
Opgeleverde woningen	0	**752** (10%)	**7.410** (100%)
Vergunde woningen	0	**922** (13%)	-
Totaal	0	**1.674** (23%)	**7.410** (100%)

Tabel 1. Stand van zaken aantal woningen toen (Ontwikkelstrategie Haven-Stad), nu (1 oktober 2021) en straks (eindbeeld). Bron (toen en straks): Ontwikkelstrategie Haven-Stad.
Bron (nu): Projecten (peildatum 1 oktober 2021)



Afbeelding 3. Luchtfoto Sloterdijk-Centrum (2020)

Stand van zaken aantal arbeidsplaatsen
Begin 2019 waren er 17.790 arbeidsplaatsen in Sloterdijk-Centrum, een toename ten opzichte van eind 2017. In het verwachte eindbeeld neemt dit aantal af tot 15.515.

	Toen	Nu	Straks
Arbeids-plaatsen	14.036	17.790	15.515

Tabel 2. Stand van zaken aantal arbeidsplaatsen toen (Ontwikkelstrategie Haven-Stad), nu (1 januari 2019) en straks (eindbeeld). Bron (toen en straks): Ontwikkelstrategie Haven-Stad.
Bron (nu): OIS (peildatum 1 januari 2019)

752 woningen opgeleverd (peildatum 1 oktober 2021)



Wasa Student Village (tijdelijke invulling kavel J)
- omgevingsvergunning verleend: 2017
- opgeleverd: november 2017
- 358 tijdelijke woningen voor (internationale) studenten, Nederlandse jongeren en statushouders (einde huurcontract in 2027) en een commerciële ruimte



Barajasblokken (transformatieproject)
- omgevingsvergunning verleend: 2017
- opgeleverd: januari 2018
- 247 woonstudio's in 3 voormalige kantoorgebouwen aan de Barajasweg



Lycka **(kavel O, blok 9B)**
- 118 sociale huurwoningen en maatschappelijke voorzieningen (broedplaatsen)
- omgevingsvergunning verleend: 2019
- in uitvoering: 2020-2021



Lab4you **(kavel N, blok 4)**
- 27 koopwoningen (CPO), 2 woon- en werkappartementen en commerciële ruimtes
- omgevingsvergunning verleend: 2018
- in uitvoering: 2019-2021

---

416 woningen in uitvoering (peildatum 1 oktober 2021)



Amsterdam Vertical **(kavel N, blok 1/3)**
- blok 1: 56 vrije sector koopwoningen
- blok 3: 112 vrije sector koopwoningen
- commerciële ruimte
- omgevingsvergunning verleend: 2019
- in uitvoering blok 1: 2021-2023
- in uitvoering blok 3: 2020-2022



Naritaweg 199 (transformatieproject)
- 28 middeldure huurwoningen en 28 vrije sector huurwoningen
- omgevingsvergunning verleend: 2020
- in uitvoering: 2021-2022

Sociale huur | Middeldure huur | Middeldure koop | Vrije sector huur | Vrije sector koop



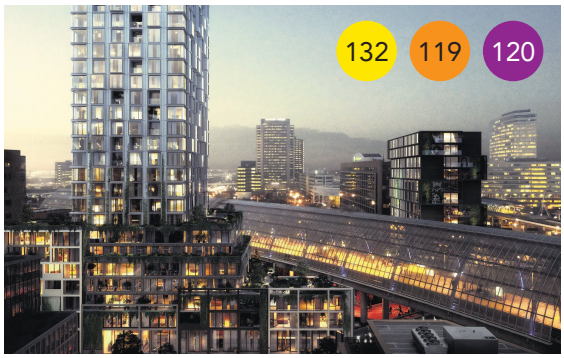
Floating Gardens (sloop-nieuwbouw)
- 97 middeldure huurwoningen, 95 vrije sector koopwoningen en alles-in-één school
- omgevingsvergunning verleend: 2020
- in uitvoering: 2021-2024

---

506 woningen vergund, nog niet in uitvoering (peildatum 1 oktober 2021)



MO*town Track 6 en 8 (kavel O, blok 6 en 8)
- blok 6: 41 vrije sector koopwoningen en een maatschappelijke voorziening
- blok 8: 94 vrije sector koopwoningen en commerciële ruimtes
- omgevingsvergunning verleend: 2021
- in uitvoering: 2021-2024



Crossroads (kavel O, blok 5/10)
- 132 sociale huurwoningen, 119 middeldure huur en 120 vrije sector koopwoningen en commerciële ruimtes
- omgevingsvergunning verleend: 2021
- in uitvoering: 2022-2025

Sociale huur | Middeldure huur | Middeldure koop | Vrije sector huur | Vrije sector koop

4.2 Sloterdijk I Zuid

Het Amsterdamse bedrijventerrein Sloterdijk I verandert de komende jaren stapsgewijs in een dynamische en duurzame werk- en woonwijk met bedrijven, woningen, horeca- en recreatievoorzieningen. In het Sloterdijk I van de toekomst worden de beschikbare vierkante meters straks optimaal benut.

Besluitvorming
Op 6 november 2019 stemde de gemeenteraad in met de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid.

- **Investeringsnota Sloterdijk I Zuid**
  Sloterdijk I Zuid gaat de komende jaren transformeren van een bedrijventerrein naar een gemengde woon-werkwijk. Er is plek voor circa 4.700 woningen, met verschillende woninggroottes en financieringscategorieën, waarvan 40% sociale en 40% middeldure huurwoningen en 20% dure koopwoningen. 20-25% van het programma bestaat uit niet-woonfuncties waaronder 2 basisscholen, maatschappelijke voorzieningen, bedrijfsruimten en commerciële voorzieningen. In de investeringsnota staan de ambities en eisen beschreven waaraan de ontwikkelplannen moeten voldoen. De eigenaren/erfpachters zijn opdrachtgever voor het maken van de plannen voor de gebouwen, en de gemeente is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het openbaar gebied en van de wijk als geheel.

- **Voorlopig ontwerp maaiveld**
  Het VO maaiveld wordt dit jaar ter inzage gelegd en naar alle waarschijnlijnkheid begin volgend jaar door het college vastgesteld.

Juridisch-planologisch
Het bestemmingsplan Sloterdijk I, vastgesteld op 3 juli 2013 door de gemeenteraad, is het vigerende bestemmingsplan voor Sloterdijk I Zuid. Voor het Mediacollege en de directe omgeving is in 2017 het bestemmingsplan Sloterdijk I Mediacollege opgesteld.

- **Bestemmingsplan Sloterdijk I Mediacollege**
  Sinds 9 maart 2018 is het bestemmingsplan Sloterdijk I Mediacollege onherroepelijk. Het bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van de kavel van het Mediacollege Amsterdam en van de omliggende openbare ruimte. Het maakt uitbreiding van de bestaande onderwijsfuctie mogelijk, alsmede de realisatie van woningen en (werk) voorzieningen met een gezamenlijk maximaal programma van 63.000 m² bvo. Aan dit bestemmingsplan is ook het MER Haven-Stad gekoppeld. Het Mediacollege kan hierdoor uitbreiden en er kunnen 450 woningen worden toegevoegd.

Programma
Het ambitieprogramma in de investeringsnota Sloterdijk I Zuid:

Ambitieprogramma	m² bvo	%
Wonen	388.749	78,4
Bedrijven	61.300	12,4
Kantoren	22.664	4,6
Commerciële voorzieningen	6.475	1,3
Maatschappelijke voorzieningen	16.320	3,3
	495.508	

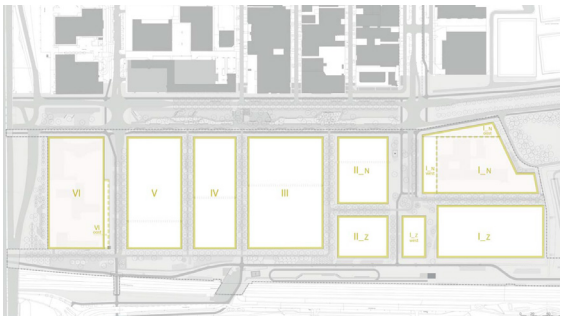


Afbeelding 4. Luchtfoto Sloterdijk I Zuid (2019)

Stand van zaken aantal woningen
Sinds de vaststelling van de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid vinden er gesprekken plaats met eigenaren en ontwikkelaars in diverse blokken om tot ontwikkeling te komen.

	Toen	Nu	Straks
Opgeleverde woningen	0	**0** (0%)	**4.700** (100%)
Vergunde woningen	0	**0** (0%)	-
In onderhandelingsfase	0	**875** (19%)	-
Totaal	0	**0** (0%)	**4.700** (100%)

Tabel 3. Stand van zaken aantal woningen in Sloterdijk I Zuid toen (Ontwikkelstrategie Haven-Stad), nu (1 oktober 2021) en straks (eindbeeld). Bron (toen en straks): Ontwikkelstrategie Haven-Stad.
Bron (nu): Projecten (peildatum 1 oktober 2021)



Afbeelding 5. Verkaveling Sloterdijk I Zuid.
Bron: Investeringsnota Sloterdijk I Zuid

In 2020 is een vergunning afgegeven voor uitbreiding van het Mediacollege in blok I Noord. Samen met het Mediacollege, Wonam en Eigen Haard wordt op dit moment toegewerkt naar een intentieovereenkomst om het blok, inclusief de stroken ten noorden en westen van het blok, verder te verdichten. De gesprekken worden gevoerd op basis van het volgende programma: 255 woningen (sociale huur, middensegment en vrije sector); 23.500 m² bvo onderwijs; 1.000 m² bvo cultuur; 600 m² bvo horeca; 7.265 m² bvo bedrijfsruimtes (146 arbeidsplaatsen); en 1.935 m² bvo kantoor (130 arbeidsplaatsen).

In blok IV worden gesprekken gevoerd met de eigenaren om te komen tot een intentieovereenkomst. De ontwikkeling omvat het volgende programma: 620 woningen (sociale huur, middensegment en vrije sector); 920 m² bvo maatschappelijke voorzieningen; 250 m² bvo commerciële voorzieningen; 7.235 m² bvo bedrijfsruimtes (145 arbeidsplaatsen); en 2.209 m² bvo kantoor (147 arbeidsplaatsen).

In 2021 is de omgevingsvergunning aangevraagd voor de transformatie van het huidige kantoorgebouw Einstein aan Kabelweg 21 in blok VI. Het aantal m² kantoorvloer wordt vergroot en het gebouw en de openbare ruimte rondom het gebouw krijgen een upgrade waarmee het beter aansluit op de toekomstige ontwikkelingen in Sloterdijk I Zuid. Het perceel wordt daarnaast geschikt gemaakt voor een mobiliteitshub en voor het toevoegen van woningen in de toekomst.

Stand van zaken aantal arbeidsplaatsen
Begin 2019 waren er 2.758 arbeidsplaatsen in Sloterdijk I Zuid, een toename ten opzichte van eind 2017. In het verwachte eindbeeld neemt dit aantal verder toe tot 3.733.

	Toen	Nu	Straks
Arbeidsplaatsen	2.365	2.758	3.733

Tabel 4. Stand van zaken aantal arbeidsplaatsen in Sloterdijk I Zuid toen (Ontwikkelstrategie Haven-Stad), nu (1 januari 2019) en straks (eindbeeld). Bron (toen en straks): Ontwikkelstrategie Haven-Stad.
Bron (nu): OIS (peildatum 1 januari 2019)



5. Thematische ontwikkelingen

De ambitie is om Haven-Stad te transformeren tot een hoogstedelijk gemengd gebied in een duurzame, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. In de Ontwikkelstrategie Haven-Stad zijn ambities (of hoofddoelstellingen) geformuleerd voor vier thema's:



Dit hoofdstuk beschrijft de ontwikkelingen binnen elk thema sinds de vaststelling van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad en het MER Haven-Stad (eind 2017). Het gaat om ontwikkelingen vanuit het programma Haven-Stad, maar ook stedelijke/regionale en indien relevant landelijke ontwikkelingen.

Daarbij wordt ook aangegeven op welke indicator(en) de ontwikkeling van invloed is.

Afbeelding 6. Luchtfoto Sloterdijk-Centrum (september 2020)

5.1 Ontwikkelingen hoogstedelijkheid

Ontwikkelingen vanuit het programma Haven-Stad

- **Het groene raamwerk van Haven-Stad**
  In Het groene raamwerk van Haven-Stad (19 november 2019) wordt aangetoond dat de groennorm die Amsterdam hanteert, wordt gehaald ten behoeve van de nieuwe bewoners van Haven-Stad. De groenbalans is opgenomen in het Integraal Raamwerk Haven-Stad.

- **Maatschappelijke visie Haven-Stad (bijlage Integraal Raamwerk Haven-Stad)**
  De Maatschappelijke visie Haven-Stad (november 2020) biedt een sociale blik op stedenbouw en draagt bij aan de realisatie van ambities uit het sociaal domein en geeft invulling aan het 6e motto 'samenwerken en samenleven voor en door mensen'. De visie is gestoeld op drie kernwaarden: leefbaar, rechtvaardig en verbonden. Het is een 'levend document': de keuzes moeten steeds opnieuw bevraagd en getoetst worden en meebewegen met de veranderende maatschappij, maatschappelijke behoeften en uitdagingen.

- **Programmaplan maatschappelijke voorzieningen Haven-Stad (bijlage Integraal Raamwerk Haven-Stad)**
  In het Programmaplan maatschappelijke voorzieningen Haven-Stad (januari 2021) staat beschreven welke maatschappelijke voorzieningen nodig zijn. Daarbij wordt de context geschetst voor de ontwikkeling van Haven-Stad waarbij de koppeling wordt gemaakt met de benoemde maatschappelijke kernwaarden voor Haven-Stad.

Stedelijke/regionale ontwikkelingen

- **Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen**
  Begin 2018 is de referentienorm vastgesteld voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen. De behoefte aan voorzieningen bij de in Koers 2025 gestelde woningbouw-ambitie, is vertaald naar een referentienorm voor onderwijs, jeugd, zorg, basisvoorzieningen, kunst- en cultuur, sport, groen en spelen.

  Op basis van de referentienormen is het benodigde programma aan maatschappelijke voorzieningen voor Haven-Stad berekend, zoals opgenomen in het Integraal Raamwerk. De Amsterdamse referentienorm is de referentiewaarde voor de indicator 'beschikbaarheid voorzieningen'.

- **Woningbouwplan 2018-2025**
  Het Woningbouwplan 2018-2025 is door het college vastgesteld op 20 november 2018.

  Het Woningbouwplan 2018-2025 (het huidige woonbeleid van Amsterdam) is de referentiewaarde voor de indicator 'verdeling woningbouwprogramma'.

- **Kantorenplan 2019-2026**
  Het doel van het Kantorenplan 2019-2026 (vastgesteld op 24 september 2019) is een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt, waarin op korte en middellange termijn voldoende kwalitatieve woon-werkmilieus beschikbaar zijn voor de uitbreidingsvraag van 125.000 m² bvo kantoor per jaar. Twee keer per jaar wordt de Monitor Kantoren Amsterdam gepubliceerd, waarin onder andere de leegstand van kantoorgebouwen wordt gemonitord.

  De gemiddelde leegstand van kantoren in Amsterdam volgens de Monitor Kantoren Amsterdam is de referentiewaarde voor de indicator 'gebruik kantoorgebouwen'.

- **Bedrijvenstrategie Amsterdam 2020-2030: Amsterdam duurzaam productief**
  Het doel van de Bedrijvenstrategie Amsterdam (vastgesteld mei 2020) is om binnen de bredere ontwikkeling van de stad voldoende ruimte te creëren en te behouden voor bedrijven, zodat Amsterdam een diverse economie houdt met een inclusieve arbeidsmarkt, en duurzaam aantrekkelijk is voor ondernemers. Om dit te bereiken wordt nauw samengewerkt met de Metropoolregio Amsterdam. De strategie levert daarnaast bouwstenen voor de Omgevingsvisie. Eén keer per jaar wordt er een monitor gepubliceerd waarin de doelstellingen uit de strategie gemonitord worden.

  Voor het verzamelen van informatie over bedrijvigheid in Haven-Stad kan worden aangesloten op de monitoringssystematiek van de Bedrijvenstrategie. De gewenste werkmilieus volgens de Bedrijvenstrategie zijn de referentiewaarde voor de indicator 'typering bedrijven'.

- **Groenvisie 2020-2050**
  De Groenvisie 2020-2050, een leefbare stad voor mens en dier (vastgesteld op 21 december 2020 door de gemeenteraad) is de visie van Amsterdam op de rol van groen en natuur in de stad voor nu en in de toekomst. De ambitie is om het bestaande groen te verbeteren en toegankelijker te maken, nieuw groen toe te voegen en de groene ruimte in en om de stad beter met elkaar te verbinden.

  De ambities uit de groenvisie (het huidige raamwerk publieke ruimte) dienen als referentiewaarde voor de indicatoren 'verhouding groenvoorzieningen/woningen' en 'verhouding groenvoorzieningen/verhard oppervlak'.

5.2 Ontwikkelingen bereikbaarheid

Ontwikkelingen vanuit het programma Haven-Stad

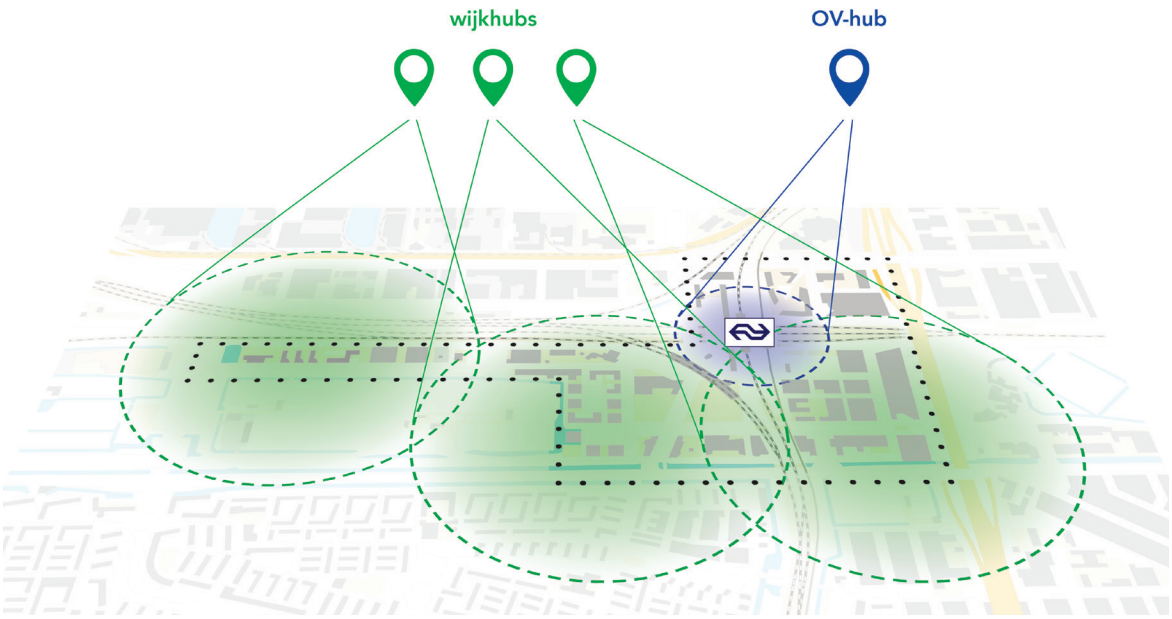
- **Mobiliteitsstrategie Haven-Stad (bijlage Integraal Raamwerk)**
  De Mobiliteitsstrategie Haven-Stad is een bijlage bij het Integraal Raamwerk en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma Haven-Stad. De mobiliteitsstrategie vormt een nadere uitwerking van de strategische keuzes op het gebied van mobiliteit, zoals opgenomen in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad. Het heeft als zichtjaar 2055, wanneer naar verwachting alle deelgebieden van Haven-Stad zijn ontwikkeld. Het plan geeft inzicht in de opgaven en maatregelen op het gebied van OV, fiets, voetganger, autoverkeer, vervoer over water, nieuwe vormen van mobiliteit en logistiek, waarmee de beoogde 'mobiliteitsshift' kan worden bereikt.

- **Mobiliteitsplan Haven-Stad Zuid en Sloterdijk II**
  Het Mobiliteitsplan Haven-Stad Zuid en Sloterdijk II (juni 2021) bevat verkeersmaatregelen tot 2030 en is een nadere uitwerking van de Mobiliteitsstrategie Haven-Stad.

Stedelijke/regionale ontwikkelingen

- **MIRT-traject ZWASH (zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp)**
  Vanuit het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (een samenwerking van het Ministerie I&W en MRA) wordt gewerkt aan het bereikbaar houden van het gebied tussen zuidwest Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp. Het MIRT-traject ZWASH is daar onderdeel van. Eind 2020 zijn in het Bestuurlijk Overleg MIRT de resultaten van het MIRT-onderzoek vastgesteld. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de metro Ringlijn tussen Amsterdam Centraal en Isolatorweg zijn als voorkeursalternatief uitgesproken.

Het MIRT-traject ZWASH heeft een potentieel effect op de bereikbaarheid van Haven-Stad in het algemeen (onder andere op de indicatoren 'modal split' en 'prognose kantelmomenten OV'). Het heeft ook potentieel effect op de indicator 'verandering milieucontouren metrogeluid'.



Afbeelding 7. In Haven-Stad wordt ingezet op deelmobiliteit. In het mobiliteitsplan staan onder andere zoeklocaties voor mobiliteitshubs in Sloterdijk-Centrum. Bron: Mobiliteitsplan Haven-Stad Zuid en Sloterdijk II

5.3 Ontwikkelingen duurzaamheid

Ontwikkelingen vanuit het programma Haven-Stad

- **Werkplan Duurzaamheid Haven-Stad (bijlage Integraal Raamwerk)**
  Het Werkplan Duurzaamheid Haven-Stad toont in hoeverre ambities en beschreven acties uit de Ontwikkelstrategie Haven-Stad zijn gerealiseerd en herijkt de ambities en acties naar de laatste inzichten uit wetenschap en praktijk. Deze acties zullen de komende jaren in samenwerking met partners worden opgepakt. Hiermee is het voor collega's in projecten én belanghebbenden in het gebied een handvat maar bovenal een uitnodiging om samen te werken op weg naar een duurzaam Haven-Stad.

Stedelijke/regionale ontwikkelingen

- **Actieplan Schone Lucht**
  Zie hoofdstuk 5.4 (pagina 30).

  Het actieplan heeft potentieel (positief) effect op de indicator 'CO_2-emissie'. De doelstelling (indicator) 'emissievrij autogebruik' is onderdeel van het actieplan.

- **Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050, Nieuw Amsterdams Klimaat**
  Op 3 maart 2020 is de routekaart vastgesteld door het college van B&W. Dit is een ambitiedocument met een langetermijnvisie op de Amsterdamse energietransitie en acties voor de korte termijn.

  De doelstellingen voor CO_2-reductie inclusief de tussenstappen zijn overgenomen in het Werkplan Duurzaamheid Haven-Stad.

- **Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025**
  Amsterdam wil in 2030 50% minder nieuwe grondstoffen gebruiken, en in 2050 wil Amsterdam een circulaire stad zijn. Een stad waar waardevolle materialen en grondstoffen hergebruikt worden en geen afval geproduceerd wordt.
  Onderdeel van de strategie is een monitor die de voortgang meet richting circulaire economie. De monitor brengt grondstoffen- en materiaalstromen in kaart die de stad binnenkomen en volgt ze tot dat ze verwerkt worden. Er is in de monitor ook oog voor sociale aspecten.

  De strategie is richtinggevend voor de doelstellingen van de indicatoren onder de subdoelstelling 'duurzaam grondstoffengebruik'.

- **Uitvoeringsprogramma afval en grondstoffen 2020-2025**
  Amsterdam wil in 2050 een afvalvrije stad zijn waar straten en pleinen schoon zijn. De maatregelen die daarvoor nodig zijn, staan beschreven in het Uitvoeringsprogramma afval en grondstoffen 2020-2025, vastgesteld door de gemeenteraad op 16 december 2020.

  Haven-Stad wordt in het uitvoerings-programma genoemd als één van de nieuwbouwgebieden waar alternatieve inzamelsystemen moeten worden overwogen omdat conventionele oplossingen de kwaliteit van de openbare ruimte onder druk zetten.

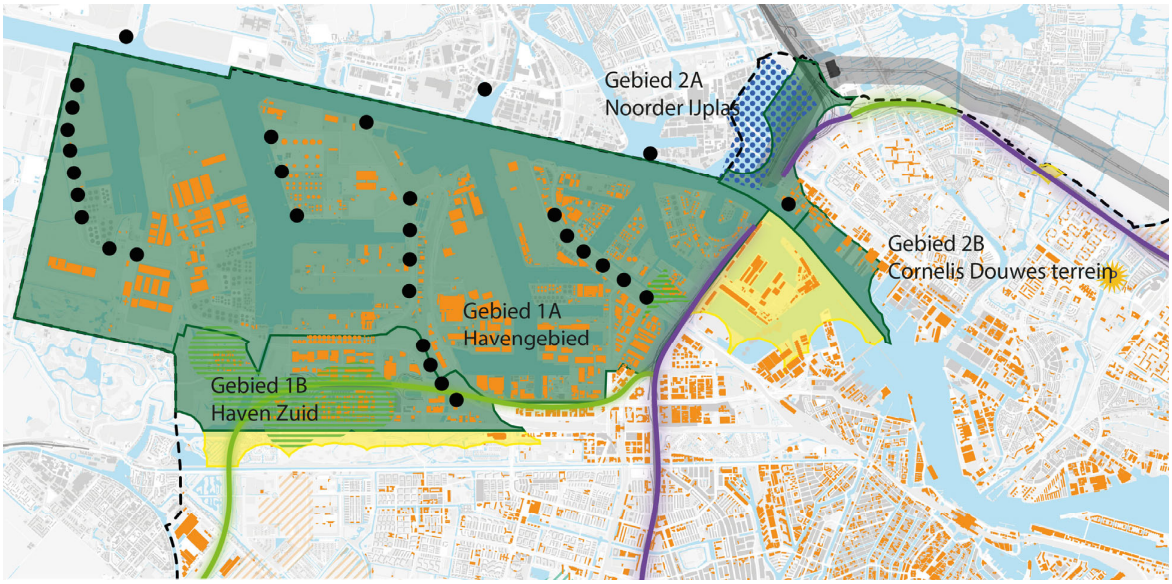
- **Uitvoeringsagenda Klimaatadapatie, samen aan de slag voor een klimaatbestendig Amsterdam**
  In februari 2020 is de Strategie Klimaatadaptatie vastgesteld. De Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie, gelanceerd in mei 2021, is een uitwerking van de strategie waarin de gemeente en waterschappen zich inzetten om Amsterdam zo goed mogelijk voor te bereiden op het veranderde klimaat. Het doel is te agenderen, inspireren en handvatten bieden om hiermee aan de slag te gaan. Er zijn vier klimaatthema's: hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen.

  De uitvoeringsagenda is richtinggevend voor de doelstellingen van de indicatoren onder de subdoelstelling 'klimaatbestendigheid'.

- **Regionale Energiestrategie (RES)**
  Er moet meer energie duurzaam worden opgewerkt en het elektriciteitsnetwerk moet daarom flink worden uitgebreid. Hiervoor is een grootschalige energietransitie nodig. Amsterdam is onderdeel van de energieregio Noord-Holland Zuid. De RES 1.0 is vastgesteld door de gemeenteraad in mei 2021. Er vindt in Amsterdam nu eerst een reflectiefase plaats, waarin een afwegingskader wordt vormgegeven ten aanzien van gezondheid, natuur en ruimtelijke voorkeuren. Na de reflectiefase kunnen initiatiefnemers zich bij de gemeente melden. Na goedkeuring van het initiatief door het college van B&W wordt er nader onderzoek gedaan naar onder meer gezondheid en geluid, de uitwerking van het lokale eigendom en de effecten op de natuur en het landschap. Ook zal er een MER opgesteld worden. De RES wordt tot 2030 iedere twee jaar geactualiseerd.

Windenergie: Amsterdam biedt aan om in 2030 in totaal tenminste 127 MW vermogen windenergie te realiseren. Er zijn hiervoor zoekgebieden vastgesteld door de gemeenteraad. Het Havengebied (ten westen van Haven-Stad), de Noorder IJ-plas en het Cornelis Douwesterrein zijn voorkeursgebieden. Binnen deze gebieden doet de gemeente onderzoek naar het plaatsen van circa 17 extra windturbines.

Zonne-energie: Amsterdam streeft ernaar om uiteindelijk geen dak onbenut te laten. Voor 2030 is de ambitie om al 50% van het geschikte dakoppervlak in te zetten voor de opwekking van duurzame energie en om in totaal 400 MW vermogen zonne-energie te realiseren, waarbij in eerste plaats wordt gekeken naar grote daken en het plaatsen van zonnepanelen op bijvoorbeeld P&R-locaties en langs bestaande infrastructuur (taluds, geluidsschermen en metrostations). Daarnaast zet Amsterdam in op 150 MW vermogen zonne-energie op kleine daken.



Afbeelding 8. Uitsnede kaart zoekgebieden voor zonne- en windenergie. Bron: RES 1.0 (zie bron voor volledige legenda)

De RES is richtinggevend voor de doelstellingen van de indicatoren onder de subdoelstelling 'duurzame energievoorziening'. De RES is een potentieel discussiepunt voor het behalen van de woningbouwopgave in Haven-Stad.

- **Transitievisie Warmte**
  Op 30 september 2020 heeft de gemeenteraad de Transitievisie Warmte vastgesteld. Amsterdam wil aardgasvrij zijn in 2040 en nieuwbouw is al aardgasvrij. Amsterdam zet in op nieuwe duurzame, betaalbare en toekomstbestendige warmtebronnen zoals geothermie, restwarmte van datacenters en aquathermie. De transitievisie geeft richting aan de verdere invulling van de Regionale Structuur Warmte (RSW).

  De transitievisie is richtinggevend voor de doelstellingen van de indicatoren onder de subdoelstelling 'duurzame energievoorziening'.

- **Regionale Structuur Warmte (RSW)**
  Als onderdeel van de RES, levert elke energieregio een Regionale Structuur Warmte. De RSW geeft inzicht in de warmtevraag en -aanbod en beschrijft de mogelijkheden voor nieuw te ontwikkelen bovengemeentelijke warmte-infrastructuur.

  De RSW is richtinggevend voor de doelstellingen van de indicatoren onder de subdoelstelling 'duurzame energievoorziening'.

- **Hemelwaterverordening**
  Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, om per m^2 minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit over de opvolgende 60 uur af te voeren.

  De verordening is bepalend voor de doelstelling van de indicator 'waterbergend vermogen'.

Landelijke ontwikkelingen

- **Klimaatakkoord**
  In het Klimaatakkoord (28 juni 2019) staan afspraken tussen de overheid en de belangrijkste sectoren en brancheorganisaties om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland terug te dringen met 49% in 2030 ten opzichte van 1990.

  Het Klimaatakkoord is richtinggevend voor de doelstellingen van de indicatoren onder het thema 'duurzaamheid'.

- **Klimaatplan 2021-2030**
  Het Klimaatplan (1 april 2020) bevat de hoofdlijnen van het klimaatbeleid voor de komende 10 jaar. Ook gaat het in op de laatste wetenschappelijke inzichten over klimaatverandering, technologische ontwikkelingen, internationale beleidsontwikkelingen en de economische gevolgen.

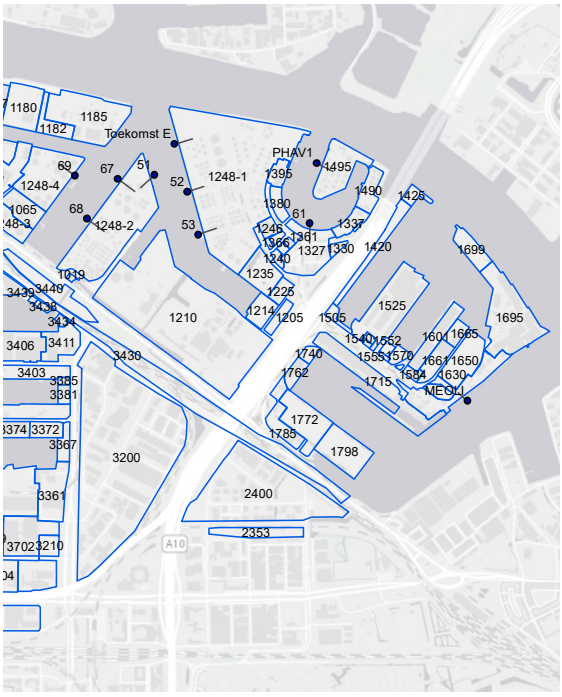
  Het Klimaatplan is richtinggevend voor de doelstellingen van de indicatoren onder het thema 'duurzaamheid'.

5.4 Ontwikkelingen gezondheid

Stedelijke/regionale ontwikkelingen

- **Bestemmingsplan Geluidverdeelplan Westpoort 1e herziening**
  In 2015 is met een provinciaal inpassingsplan (PIP) de geluidzone van industrieterrein Westpoort vergroot. Hierdoor is er nieuwe geluidruimte ontstaan voor de ontwikkeling van Westpoort, maar is ook een groter gebied binnen de geluidzones komen te liggen. Het bestemmingsplan Geluidverdeelplan Westpoort, vastgesteld door de gemeenteraad op 14 maart 2018, is opgesteld om de uitgeefbaarheid van kavels te borgen door de beschikbare geluidruimte op kavelniveau te verdelen (geluidverkaveling). Op 13 februari 2019 is de 1e herziening van het geluidverdeelplan vastgesteld. De aanpassingen hierin hebben geen betrekking of effect op Haven-Stad.

  De geluidverkaveling is voor Haven-Stad van toepassing op Alfadriehoek en Coen- en Vlothaven.



Afbeelding 9. Uitsnede kaart geluidverkaveling Westpoort met kavelnummers.
Bron: Bestemmingsplan Geluidverdeelplan Westpoort

- **Luchthavenbesluit Amsterdam Heliport**
  De bestaande vergunning van Amsterdam Heliport moest worden omgezet in een luchthavenbesluit (LHB) conform de regelgeving voor burgerluchthavens. Op 1 februari 2021 stemden Provinciale Staten in met het Luchthavenbesluit Amsterdam Heliport. Dit LHB maakt een verplaatsing van de standplaats van de traumahelikopter naar Amsterdam Heliport in Westpoort mogelijk. Bij de omzetting is de vergunning op drie punten geactualiseerd: aanpassing van de route, het aantal vluchten waarbij rekening is gehouden met ruimte voor traumahelikoptervluchten, en het voldoen aan de stikstofvereisten. De plaatsgebonden risicocontouren vallen niet binnen Haven-Stad. De 48 dB(A)-contour van de helihaven is kleiner geworden in vergelijking met de oude vergunde situatie.

  Er zijn geen beperkingen opgenomen (zie pagina 81).

- **Actieplan Geluid 2020-2023**
  In het Actieplan Geluid 2020-2023 (december 2020) wordt aangegeven welke mogelijkheden er zijn om het geluid van het verkeer in de stad terug te dringen, waarbij aan de verplichtingen vanuit de EU-richtlijn Omgevingslawaai wordt voldaan.

  Het actieplan heeft potentieel effect op het omgevingslawaai dat gemonitord wordt door de indicator ‘verandering milieucontouren geluid’.

- **Regionale Energiestrategie (RES)**
  De RES (zie pagina 27) volgt de Windvisie Amsterdam uit 2012 op. Bij de Windvisie behorende MER werden drie locaties nabij Haven-Stad (Westpoort, Noorder IJ-plas en de Noordelijke IJ-oevers) als voorlopig kansrijk beoordeeld. In het RES zijn deze drie locaties opgenomen als voorkeurslocatie voor nieuwe windturbines.

  De zoekgebieden voor windturbines hebben een potentieel effect op de milieucontouren geluid, externe veiligheid en licht- en schaduwhinder.

- **Actieplan Schone Lucht**
  In oktober 2019 publiceerde de gemeente het Actieplan Schone Lucht voor de periode tot 2030.

  Het actieplan heeft potentieel (positief) effect op de luchtkwaliteit die gemonitord wordt door de indicator 'verandering milieucontouren luchtkwaliteit'.

- **Programma Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht, Meerjarenprogramma 2018-2021**
  Het meerjarenprogramma (MJP) is het programmatische kader voor de voortgaande uitvoering van de Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht. De missie is dat alle Amsterdamse kinderen op gezond gewicht zijn in 2033 en dat geen kind meer ongezond opgroeit in Amsterdam. De voortgang van de inspanningen wordt bijgehouden in een Uitvoeringsmonitor.

  Het MJP heeft potentieel (positief) effect op de indicatoren onder de subdoelstelling 'gezond gedrag'.

- **Amsterdamse Gezondheidslogica, 12 logsiche principes voor een gezonde stad**
  In januari 2021 publiceerde de stuurgroep Gezonde Stad de Amsterdamse Gezondheidslogica, met 12 ruimtelijke principes (bouwstenen) voor een gezonde leefomgeving: fietsers en voetgangers krijgen ruim baan; een gezonde stad is een groene stad; de stad is een speeltuin; sport is om de hoek; er is ruimte voor ontmoeting en verbinding; drukte wordt afgewisseld met rust en stilte; gezond voedsel is logisch en overal; buurten zijn prettig voor ouderen; de schoolomgeving is gezond in het bijzonder; er is gezonde lucht voor iedereen; de stad is bestand tegen klimaatverandering; en gebouwen en buitenruimten dragen bij aan gezondheid.

  De Amsterdamse Gezondheidslogica is een handreiking en inspiratiebron voor het bevorderen van gezondheid in ruimtelijke plannen, zoals die voor Haven-Stad.

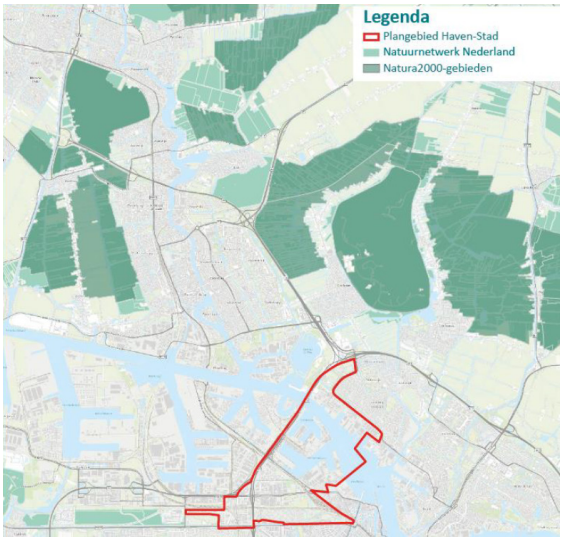
Landelijke ontwikkelingen

- **Schone Lucht Akkoord**
  Begin 2020 ondertekende het kabinet met provincies en gemeenten het Schone Lucht Akkoord. Doel van het akkoord is gezamenlijk de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Met de aanpak van binnenlandse bronnen wordt er gestreefd naar een gezondheidswinst van minimaal 50% in 2030 ten opzichte van 2016. Dat betekent dat mensen langer, gezonder en met meer kwaliteit leven.

  Het akkoord heeft potentieel (positief) effect op de luchtkwaliteit die gemonitord wordt door de indicator 'verandering milieucontouren luchtkwaliteit'.

- **Wet stikstofreductie en natuurverbetering**
  Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering ingegaan. De nieuwe wet regelt onder meer drie resultaatsverplichtingen voor stikstofreductie: in 2025 moet minimaal 40% van het areaal van de stikstofgevoelige natuur in beschermde Natura 2000-gebieden een gezond stikstofniveau hebben, in 2030 minimaal 50% en in 2035 minimaal 74%. Met de inwerkingtreding van de wet is ook de bouwvrijstelling voor bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten ingegaan. De vrijstelling geldt niet voor de gebruiksfase van wat wordt gebouwd of aangelegd. Ten noorden van het plangebied Haven-Stad ligt het Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske (brakwaterlaagveencomplex).

  De resultaatsverplichtingen hebben potentieel (positief) effect op de luchtkwaliteit die gemonitord wordt door de indicator 'verandering milieucontouren luchtkwaliteit'.



Afbeelding 10. Ligging Natura 2000-gebieden t.o.v. het plangebied Haven-Stad. Bron: MER Haven-Stad

- **Meerjarenprogramma Geluidsanering**
  Net als voor de rijkswegen en de gemeentelijke wegen loopt ook voor het spoor een (rijks)saneringsprogramma, dat gericht is op het verminderen van geluidsoverlast langs het spoor. Dit is het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG), waarin de geluidhinder op woningen wordt aangepakt. Binnen het programma wordt het gehele spoortraject in Amsterdam opnieuw berekend en beoordeeld op de noodzaak van geluidsmaatregelen. Resultaten van dit onderzoek volgen eind 2020. Daarna wordt een landsdekkend saneringsprogramma opgesteld en dan zal vanuit het MJPG-project worden afgestemd met omwonenden.

  Het MJPG heeft potentieel (positief) effect op de geluidhinder die gemonitord wordt door de indicator 'verandering milieucontouren geluid'.

- **Dashboard gezondheid per buurt, wijk en gemeente (RIVM)**
  Op de website van het RIVM worden kaarten en cijfers gepresenteerd over gezondheid en -gerelateerde thema's op gemeente-, wijk- en buurtniveau, waaronder cijfers over obesitas, eenzaamheid en geluidhinder.

  Het dasboard biedt een referentiekader. Door middel van het dashboard kan de gezondheid in Haven-Stad worden vergeleken met andere buurten, wijken en gemeenten.

6. Externe ontwikkelingen

Niet alleen de ontwikkelingen binnen Haven-Stad zijn van belang. Externe factoren kunnen een grote impact hebben op de ontwikkeling van Haven-Stad. Dit hoofdstuk beschrijft deze ontwikkelingen en hoe ze het behalen van de ambities voor Haven-Stad kunnen beïnvloeden, in negatieve en positieve zin. Het bijhouden van externe ontwikkelingen wordt bij het monitoren van de ontwikkelingen in Haven-Stad gebruikt voor het verklaren van de waarden van de indicatoren. Zo kan bijvoorbeeld geconcludeerd worden dat de waarde van een indicator niet afhangt van de ontwikkeling van Haven-Stad, maar van een ontwikkeling elders.

6.1 Ruimtelijke ontwikkelingen nabij Haven-Stad

In het MER Haven-Stad worden een aantal raakvlakprojecten genoemd; ruimtelijke plannen die niet in het MER Haven-Stad passen, maar mogelijk wel invloed hebben. Per raakvlakproject wordt hieronder de voortgang van het project beschreven en de (toekomstige) invloed op de ontwikkelingen in Haven-Stad, indien die veranderd is ten opzichte van de beschrijving in hoofdstuk 6.2 van het MER.

- **Westerpark West**
  De voormalige ING-kantoren aan de Haarlemmerweg worden getransformeerd naar woningen. Eind 2017 is het bestemmingsplan Westerpark West vastgesteld voor de bouw van maximaal 925 woningen, waarvan er op dit moment 396 in uitvoering zijn: De Voortuinen (94 woningen), Blend (128 woningen) en Pepper & Salt (174 woningen). Het voormalige parkeerterrein is aangekocht door de gemeente en het bestemmingsplan Westerpark West Kavel X (vastgesteld eind 2019) maakt het mogelijk dat deze kavel naar aanleiding van een aangenomen amendement een groene inrichting krijgt.

- **Brediuslocatie**
  In 2018 heeft besluitvorming plaatsgevonden over de ontwikkeling van de Brediuslocatie als woningbouwlocatie. In 2020 is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden en is de tender gestart voor de ontwikkeling van circa 11.000 m^2 bvo woningbouw en circa 1.000 m^2 bvo maatschappelijke en/of consumentverzorgende dienstverlening. De verwachte uitvoering is in 2023-2025.

- **Multatuli en Arlandaweg-Oost**
  Geen wijzigingen ten opzichte van het MER Haven-Stad.

- **Hembrugterrein**
  In 2019 is het bestemmingsplan Omgevingsplan Hembrug e.o. vernietigd. De ambitie voor het gebied is echter ongewijzigd gebleven en op 17 december 2020 is een voorbereidingsbesluit genomen voor het maken van een nieuw bestemmingsplan om de transformatie van het Hembrugterrein tot een gemengd woon-werkgebied mogelijk te maken. De visie op de (her)ontwikkeling van Hembrug staat beschreven in het Masterplan Hemburg, vastgesteld op 22 april 2021.

- **Zoekgebied windturbines**
  Zie pagina 27 en 29.

- **Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Amsterdam Centraal**
  Op 14 januari 2021 is het Tracébesluit PHS Amsterdam Centraal vastgesteld. Hiermee is het besluit genomen voor de aanpassingen aan het spoor, de vrije kruising bij de Dijksgracht en de aanpassingen aan station Amsterdam Centraal. De spoorinfrastructuur gaat tussen 2021-2028 op de schop, zodat er vanaf 2030 meer treinen van en naar het station kunnen rijden. Het bijbehorende Milieueffectrapport is in 2020 voorzien van een aanvulling.

In de Westhaven wordt een emplacement aangelegd voor het opstellen van reizigerstreinen. De enkelsporige aansluiting naar dit opstelterrein ter hoogte van de Transformatorweg wordt aangepast (ontvlechting). De sporen van en naar het opstelterrein worden losgelegd van de sporen Schiphol - Amsterdam Centraal, zodat er voldoende capaciteit is om reizigers- en goederentreinen in- en uit te kunnen laten voegen naar het emplacement.

- **Sprong over het IJ**
  Op 25 juni 2020 heeft de commissie D'Hooghe het eindadvies Genereus Verbonden gegeven op het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ dat de gemeenteraad in 2017 nam. Geadviseerd is om voor de vaste oeververbinding ter hoogte van het Stenen Hoofd een brug te maken die meer westelijk ligt, tussen de NDSM-werf en de Haparandadam, aansluitend op de binnenring voor fiets en OV. Daarnaast is geadviseerd om de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) te verplaatsen naar de Coenhaven. Het Westerhoofd in de Coenhaven is aangewezen door het college als voorgenomen voorkeurslocatie. Naar verwachting wordt een aangepast voorkeursbesluit in het eerste kwartaal van 2022 aan de gemeenteraad voorgelegd.

- **MIRT Sloterdijk**
  In het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) hebben rijk en regio afspraken gemaakt over de transformatie van Sloterdijk:

  Afwaardering status N200/Haarlemmerweg:
  Tussen oktober 2018 en november 2020 is de N200 afgewaardeerd van autoweg tot lokale stedelijke weg (maximaal 50 km/uur), zodat langs de N200 woningbouw mogelijk is geworden. Er zijn ook drie oversteekplaatsen (bruggen) voor langzaam verkeer gerealiseerd om de verbindingen tussen de bestaande buurten en Sloterdijk en Haven-Stad te verbeteren.

  Verplaatsing emplacement Zaanstraat:
  Het emplacement Zaanstraat vormt een belangrijke barrière tussen de Spaarndammerbuurt, Westerpark en Sloterdijk. De verplaatsing van het emplacement wordt onderzocht, waarbij Emplacement Westhaven een optie is. Als gevolg van het PHS (zie pagina 30) wordt op dit moment het huidige goederenemplacement in Westhaven uitgebreid en geschikt gemaakt voor het opstellen van reizigerstreinen.

- **MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn (A7/A8)**
  De MIRT-verkenning is in 2019 afgerond en de structuurvisie Corridor Amsterdam-Hoorn is op 19 december 2019 vastgesteld door de Minister van I&W. De bereikbaarheid in de regio Amsterdam-Hoorn wordt verbeterd door een pakket aan maatregelen bestaande uit verbeteringen op het wegen-, fiets- en OV-netwerk.

- **MIRT-onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam**
  Uit het MIRT-onderzoek uit 2017 blijkt dat de stedelijke bereikbaarheid in de MRA onder druk staat. In het stedelijk gebied hebben vooral de eerste en laatste kilometer diverse zwakke elementen en bieden goede kans om de kwaliteit van de gehele deur-tot-deurreis te verbeteren. Het Rijk en de MRA werken sinds 2018 in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid de mobiliteitsvraagstukken uit die voortkomen uit de Verstedelijkingsstrategie voor de MRA (zie pagina 12).

De volgende externe ontwikkeling was nog niet opgenomen als raakvlakproject in het MER Haven-Stad. Deze is in het overzicht van wijzigingen opgenomen (zie bijlage 1).

- **ZaanIJ**
  De gemeenten Amsterdam en Zaanstad werken samen aan de ontwikkeling van de oevers van Zaan en IJ. Dit is één van de gebieden die door het Rijk in de Structuurvisie is aangewezen als verstedelijkingslocatie. Het programma ZaanIJ heeft als doelstelling om nieuw leven te blazen in terreinen en panden langs het waterfront van Zaan en IJ. In 2040 is ZaanIJ een goed bereikbaar stedelijk gebied met ruimte voor hoge woondichtheden, schone en kleinschalige bedrijvigheid, en groen en recreatie. De Achtersluispolder is één van de plangebieden. Dit bedrijventerrein in Zaandam, direct ten westen van de Noorder IJ-plas, wordt de komende 10 jaar getransformeerd naar een gemengd gebied. Er wordt geïnvesteerd in infrastructuur om het gebied beter te ontsluiten: betere verbindingen met Amsterdam voor openbaar vervoer en langzaam verkeer via de Noorder IJ-plas.

6.2 Technologische ontwikkelingen

Er hebben zich geen relevante technologische ontwikkelingen voorgedaan sinds de vaststelling van het MER Haven-Stad die aanleiding geven om bij te sturen, ambities aan te scherpen of het MER aan te vullen.

6.3 Sociaal-economische ontwikkelingen

Er hebben zich geen relevante sociaal-economische ontwikkelingen voorgedaan sinds de vaststelling van het MER Haven-Stad die aanleiding geven om bij te sturen, ambities aan te scherpen of het MER aan te vullen.

6.4 Politieke ontwikkelingen

Er hebben zich geen relevante politieke ontwikkelingen voorgedaan sinds de vaststelling van het MER Haven-Stad die aanleiding geven om bij te sturen, ambities aan te scherpen of het MER aan te vullen.

6.5 Klimaatverandering

Amsterdam bereidt zich voor en past zich aan op meer hitte, droogte, wateroverlast door hevige regenbuien en kans op overstromingen. In mei 2021 is de Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie Amsterdam gelanceerd, bedoeld om te agenderen, inspireren en handvatten te bieden om hiermee samen aan de slag te gaan.

Om op de mogelijk sneller optredende klimaatverandering voorbereid te zijn, zal gekeken worden waar vooruitlopend op nieuwe wet- en regelgeving bijgestuurd kan worden richting nog meer klimaatrobuuste oplossingen.

7.1 Hoogstedelijkheid

De ambitie is om in Haven-Stad 40.000 - 70.000 woningen en 45.000 - 58.000 arbeidsplaatsen te realiseren. Bewoners van Haven-Stad kunnen een levendige wijk verwachten met een mix aan functies, activiteiten en hoogstedelijke woningtypen in verschillende prijscategorieën. Er wordt een woonmilieu gerealiseerd met hoge dichtheden.

Voor de hoofddoelstelling Hoogstedelijkheid zijn subdoelstellingen geformuleerd die gaan over de volgende aspecten: hoge dichtheid, functiemenging, sociale diversiteit, voorzieningen en economische vitaliteit.

Doelstellingen functiemenging: hoogstedelijk en economisch vitaal
- Wonen in hoge dichtheid
- Hoog aantal arbeidsplaatsen
- Voldoende aanbod van voorzieningen

Bestaande woningvoorraad
Op dit moment zijn er circa 10-20 bestaande woningen verspreid over de deelgebieden in Haven-Stad. Dit zijn oude bedrijfs- of portierswoningen. Een bedrijfswoning mag niet door derden bewoond worden en in sommige gevallen geldt er een lager beschermingsniveau. Deze woningen zijn niet als onderdeel van de transformatie van Haven-Stad gebouwd, en worden daarom niet als 'vergunde woningen' meegenomen in dit monitoringsrapport (wel als bebouwing). Dat geldt ook voor de circa 40 bestaande woningen in de twee groengebieden, aangezien deze gebieden niet worden getransformeerd.

Woningen volgens de BAG
De meetgegevens over de vergunde woningen hebben op dit moment als bron de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). Daarin waren op 1 september 2021 de volgende woningen geregistreerd, die in dit monitoringsrapport worden meegenomen als 'vergunde woningen':
- Wasa Student Village: 358 woningen
- Barajasblokken: 247 woningen
- Lycka: 118 woningen
- Lab4you: 29 woningen
- Floating Gardens: 192 woningen
- Crossroads: 240 woningen
- Amsterdam Vertical: 144 woningen
- MO*town: 135 woningen
- Naritaweg 199: 56 woningen



Afbeelding 11. Onderzoeksmaquette van Haven-Stad. Bron: Programma Haven-Stad

HOOGSTEDELIJKHEID

Indicator	Definitie	Doelstelling Ontwikkelstrategie	Herijking doelstelling	Opname in monitorings-rapport	Bij-sturing	Actua-lisatie MER
Hoge dichtheid						
Aantal woningen	Aantal vergunde woningen	40.000 - 70.000 woningen	Nee	Ja	●	●
Gemiddelde woninggrootte	Gemiddelde woninggrootte vergunde woningen	80 m² bvo	Nee	Ja	●	●
Floor Space Index (FSI)	Verhouding totale m² vloeroppervlak gebouwen en totale m² terreinoppervlak op buurtniveau	FSI 2,0 (op buurtniveau)	Nee	Ja	●	●
Aantal arbeidsplaatsen	*Al opgenomen onder de subdoelstelling economische vitaliteit*					
Functiemenging						
Verhouding wonen/ niet-wonen	Verhouding in vloeroppervlak tussen woonfuncties en niet-woonfuncties	80% wonen, 20% niet-wonen (m.u.v. Sloterdijk-Centrum: 50% wonen, 50% niet-wonen)	Nee	Ja	●	●
Verhouding bewoners/ arbeidsplaatsen	Verhouding tussen aantal bewoners en aantal arbeidsplaatsen	Tussen 1:1 en 3:1	Nee	Ja	●	●
Functies in de plint	Aandeel voorzieningen en bedrijvigheid in de plint (in m² bvo van totaal vloeroppervlak plint)	75% (25% voor ontsluiting van verdiepingen)	Nee	Nee, nog niet goed meetbaar (beperkt aantal plintfuncties gerealiseerd)	–	–
Typering bedrijven	*Al opgenomen onder de subdoelstelling economische vitaliteit*					
Sociale diversiteit						
Verdeling woningbouw-programma	Verdeling vergunde woningen over segmenten (sociale huur, middeldure huur, dure huur en koop)	Woonbeleid van Amsterdam (Woningbouwprogramma 2018-2025)	Nee	Ja	●	●
Variatie woninggrootte	Categorisering van aantallen woningen naar grootte (<50 m², 50-80 m², 80-120 m², >120 m²)	Diversiteit aan woninggroottes, inclusief voldoende aanbod aan middensegment huurwoningen	Nee	Ja	●	●
Voorzieningen						
Beschikbaarheid voorzieningen	Hoeveelheid beschikbare voorzieningen per woning of per deelgebied (afhankelijk van referentienorm)	Referentienorm voorzieningen (Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen)	Nee	Ja	●	●
Verhouding groenvoorzieningen/ woningen	Hoeveelheid beschikbare groenvoorzieningen per woning	Referentienorm voorzieningen: 22 m² groen per woning waarvan 16 m² gebruiksgroen en 6 m² ecologische structuur	Nieuwe indicator	Ja	●	●
Verhouding groenvoorzieningen/ verhard oppervlak	*Al opgenomen onder de doelstelling duurzaamheid (subdoelstelling klimaatbestendigheid)*					
Functies in de plint	*Al opgenomen onder de subdoelstelling functiemenging*					
Economische vitaliteit						
Aantal arbeidsplaatsen	Totaal aanwezige arbeidsplaatsen	45.000 - 58.000	Nee	Ja	●	●
Gebruik kantoorgebouwen	Mate van leegstand van kantoorgebouwen	Amsterdams gemiddelde	Nee	Ja	●	●
Bedrijfsverplaatsingen	Overzicht van aantallen nieuwvestiging en verplaatsingen van bedrijven	Bedrijfsverplaatsingen in verschillende deelgebieden van Haven-Stad	Nee	Nee, meetgegevens niet tijdig beschikbaar	–	–
Typering bedrijven	Overzicht van aanwezige bedrijven per milieucategorie, sector en gemiddelde oppervlakte per arbeidsplaats	Gewenste werkmilieus	Nee	Nee, meetgegevens niet tijdig beschikbaar	–	–
Beschikbaarheid voorzieningen	*Al opgenomen onder de subdoelstelling voorzieningen*					

Hoge dichtheid

Aantal woningen

Definitie
Aantal vergunde woningen.

Doelstelling
De ambitie is om in Haven-Stad 40.000 tot 70.000 woningen te realiseren.

Conform de Ontwikkelstrategie worden er in totaal 72.650 woningen gerealiseerd in Haven-Stad.

Meetresultaten
In figuur 1 is het aantal vergunde woningen afgezet tegen het woningbouwprogramma uit de Ontwikkelstrategie, uitgezet in de tijd. Het ontwikkeltempo van het woningbouwprogramma in de Ontwikkelstrategie is gebaseerd op de ontwikkeling van gemiddeld 500 woningen per deelgebied per jaar.

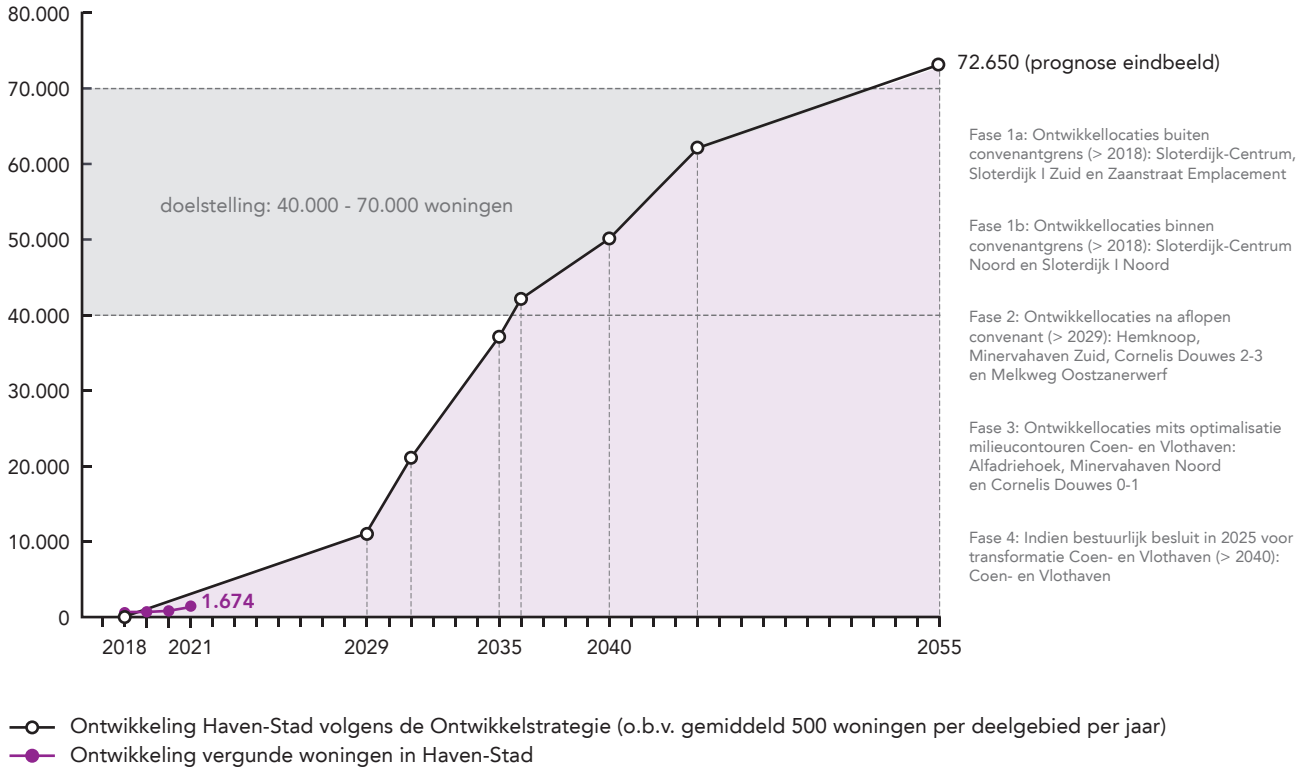
Stand van zaken
Er zijn 1.674 woningen vergund in Haven-Stad (allemaal in Sloterdijk-Centrum), waarvan 605 in 2017, 29 in 2018, 286 in 2019, 248 in 2020 en 506 in 2021 (zie pagina 18-19).

In figuur 1 is te zien dat het ontwikkeltempo achterloopt op de geprognoticeerde gemiddelde ontwikkeling van 500 woningen per deelgebied per jaar. Dat komt omdat de ontwikkeling (uitvoering) van Sloterdijk I Zuid en Zaanstraat Emplacement, beide onderdeel van fase 1a, nog niet gestart is.

● Bijsturing
Er is vooralsnog geen reden om aan te nemen dat de doelstelling niet gehaald gaat worden. Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
n.v.t.



Figuur 1. Vergunde woningaantallen uitgezet in de tijd. Bron: Ontwikkelstrategie Haven-Stad en vergunningverlening

Gemiddelde woninggrootte

Definitie
Gemiddelde woninggrootte (in m² bvo) van de vergunde woningen.

Doelstelling
Gemiddelde woninggrootte van 80 m² bvo.

Een bruto vloeroppervlakte van 80 m² komt neer op een gebruiksoppervlakte van 60 m² (gemiddeld is 25% van het vloeroppervlakte nodig voor ontsluiting). Een gebruiksoppervlakte van 60 m² is nagenoeg gelijk aan het Amsterdamse gemiddelde voor een hoogstedelijk/centrummilieu.

Meetresultaten
In figuur 2 is de ontwikkeling van de gemiddelde grootte van vergunde woningen in Haven-Stad als geheel weergegeven. De meetgegevens komen uit de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) en daarin zijn nog niet alle vergunde woningen in Haven-Stad opgenomen (zie pagina 35). Figuur 3 geeft de gemiddelde woninggrootte weer per deelgebied.

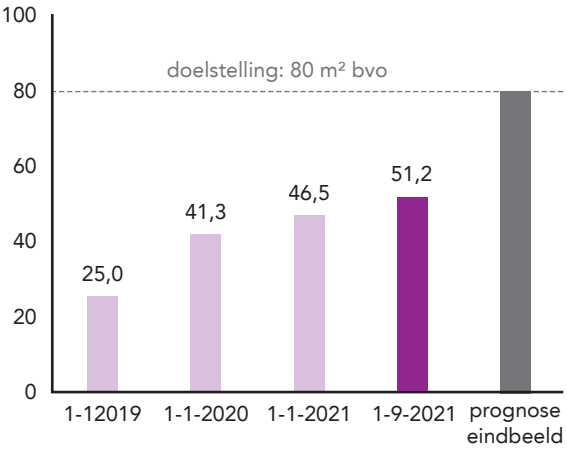
Stand van zaken
De huidige gemiddelde woninggrootte is met 51,2 m² bvo lager dan de beoogde 80 m² bvo. Er is wel een duidelijke toename zichtbaar sinds het begin van de ontwikkeling van Haven-Stad (Sloterdijk-Centrum). Vóór 2020 was de gemiddelde woninggrootte nog relatief laag door de (studenten)woningen in Wasa Student Village en de Barajasblokken.

In het ambitieprogramma voor Sloterdijk I Zuid is de gemiddelde woninggrootte 82,9 m² bvo per woning, uitgaande van 4.691 woningen met een totaal woonoppervlak van 388.749 m² bvo.

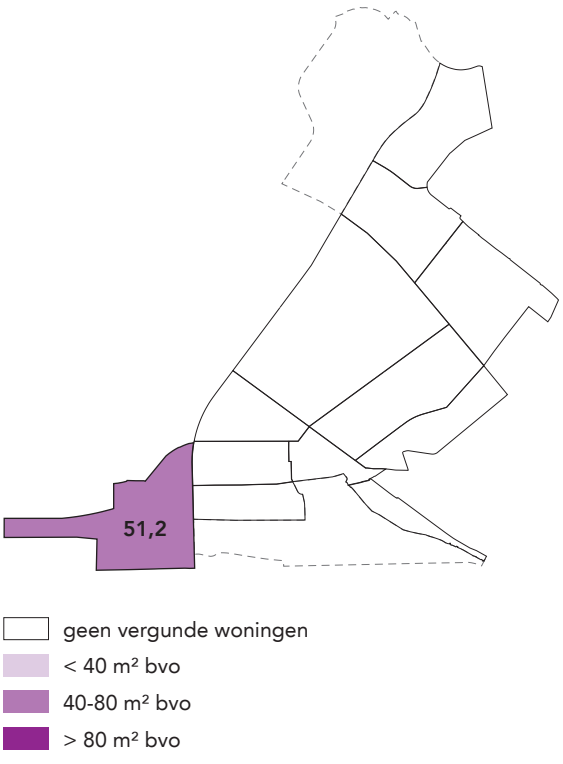
● Bijsturing
Er is vooralsnog geen reden om aan te nemen dat de doelstelling niet gehaald gaat worden. Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
De gemiddelde woninggrootte is voor dit monitoringsrapport gebaseerd op de BAG (zie pagina 35). Het streven is om deze meetgegevens in het vervolg op te halen bij de projecten en/of vergunningverlening en doorlopend te verzamelen en te archiveren in de functiedatabase (zie pagina 8).



Figuur 2. Gemiddelde woninggrootte (in m² bvo) van de vergunde woningen in Haven-Stad. Bron: BAG



Figuur 3. Gemiddelde woninggrootte (in m² bvo) van de vergunde woningen per deelgebied in Haven-Stad. Bron: BAG (peildatum 1-9-2021)

Floor Space Index (FSI)

Definitie
Verhouding totale bruto vloeroppervlakte van de bebouwing op het totale terreinoppervlakte op buurtniveau (dit is exclusief openbare ruimte zoals straten, pleinen en kleine parken op wijkniveau).

Doelstelling
Gemiddelde FSI voor Haven-Stad van 2,0 (op buurtniveau).

Meetresultaten
De gemiddelde FSI in Haven-Stad was begin 2019 0,7 (zie figuur 4). In figuur 5 is de huidige FSI per deelgebied weergegeven. De twee groengebieden (het Westerpark en de Noorder IJ-plas) worden buiten beschouwing gelaten.

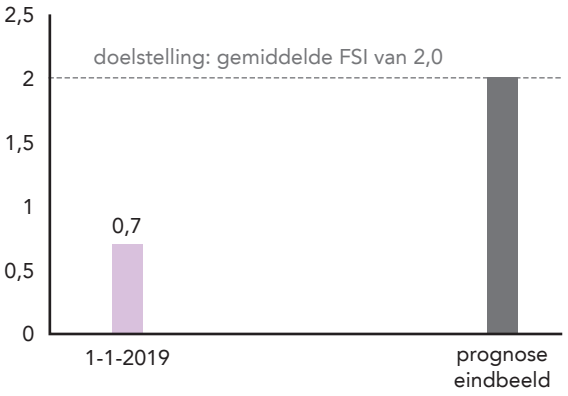
Stand van zaken
Wat opvalt is de relatief hoge FSI in Sloterdijk-Centrum (2,6) en Minervahaven Noord (3,1). Dit heeft te maken met de aanwezige kantoorgebouwen, met een relatief groot aantal bouwlagen.

In de investeringsnota voor Sloterdijk I Zuid is de verwachte FSI voor dit deelgebied ruim 3,7. Nu is dit nog 0,8.

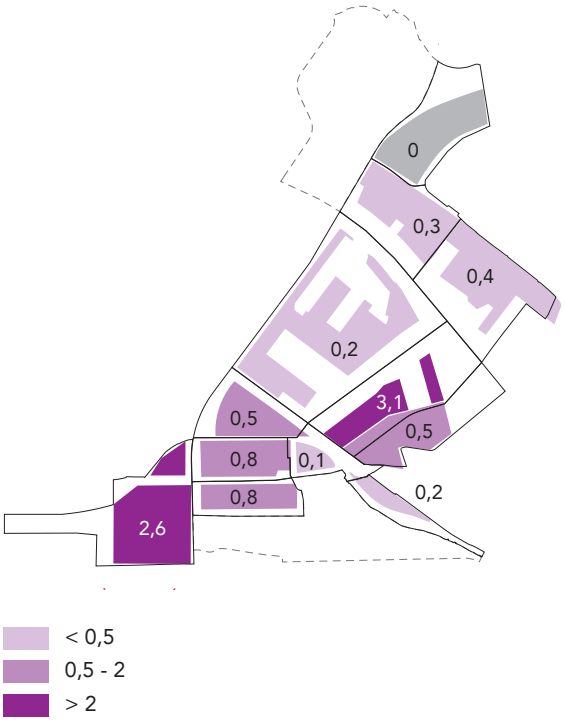
● Bijsturing
Er is vooralsnog geen reden om aan te nemen dat de doelstelling niet gehaald gaat worden. Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● Actualisatie MER
De FSI is onder meer van belang voor de in het kader van het MER uitgevoerde verkeers- en milieuonderzoeken. Bij een te grote afwijking van de in het MER gehanteerde FSI, zal voor de onderbouwing van de voorziene ontwikkelingen niet meer kunnen worden verwezen naar de uitgevoerde onderzoeken en zal een aanvulling van het MER nodig zijn. Dat is vooralsnog niet aan de orde.

Optimalisatie meetmethode
Nader uitwerken indeling totale bruto vloeroppervlakte van de deelgebieden naar buurtniveau. In figuur 5 is hiervoor een voorstel gedaan.



Figuur 4. Gemiddelde FSI in Haven-Stad.
Bron vloeroppervlakte gebouwen: OIS (peildatum 1-1-2019)
Bron terreinoppervlakte: Ontwikkelstrategie, kengetallen Haven-Stad



Figuur 5. FSI per deelgebied (peildatum 1-1-2019).
Bron vloeroppervlakte gebouwen: OIS (peildatum1-1-2019)
Bron terreinoppervlakte: Ontwikkelstrategie, kengetallen Haven-Stad

Functiemenging

Verhouding wonen/niet-wonen

Definitie
Verhouding in vloeroppervlak (in m² bvo) tussen woonfuncties en niet-woonfuncties.

Doelstelling
80% wonen en 20% niet-wonen (bedrijven en/of voorzieningen), met uitzondering van Sloterdijk-Centrum (50% wonen en 50% niet-wonen).

Meetresultaten
Figuur 6 laat de verhouding tussen woon- en niet-woonfuncties in heel Haven-Stad zien, uitgedrukt als % wonen. In figuur 7 worden de niet-woonfuncties verder uitgesplitst. Figuur 8 geeft dit zelfde inzicht, maar dan alleen voor het deelgebied Sloterdijk-Centrum.

Stand van zaken
Sloterdijk-Centrum staat nog aan het begin van de transformatie. In de eindsituatie wordt gestreefd naar een evenredige verhouding tussen wonen en niet-wonen (50/50). Dit is (vooralsnog) de enige uitzondering in Haven-Stad op de doelstelling 80/20.

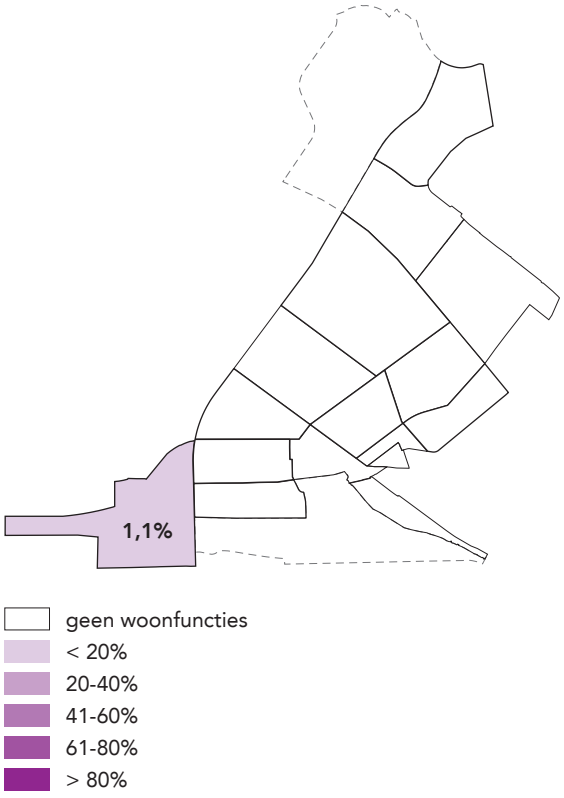
Het ambitieprogramma voor Sloterdijk I Zuid (conform de investeringsnota) voorziet in 78,5% wonen en 21,5% niet-woonfuncties. Dit sluit aan bij de ambitie 80/20.

● **Bijsturing**
Begin 2021 was het aandeel wonen in Sloterdijk-Centrum slechts 1,1%. Inmiddels is 23% van het aantal gewenste woningen in het eindbeeld gerealiseerd of vergund (zie pagina 17-19). Of een aandeel van 50% wonen gehaald wordt is voor een groot deel afhankelijk van de bereidheid van erfpachters om hun kavel te transformeren van kantoor naar woningbouw. Bij transformaties heeft de gemeente veel minder sturing dan bij de uitgifte van nieuwe kavels (door middel van tenders).

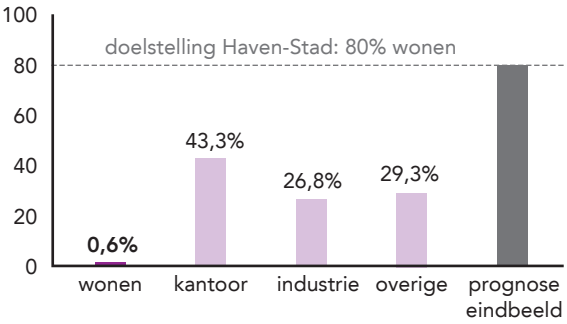
Er is vooralsnog geen reden om aan te nemen dat de doelstelling voor Haven-Stad niet gehaald gaat worden. Bijsturing is niet nodig.

● **Actualisatie MER**
n.v.t.

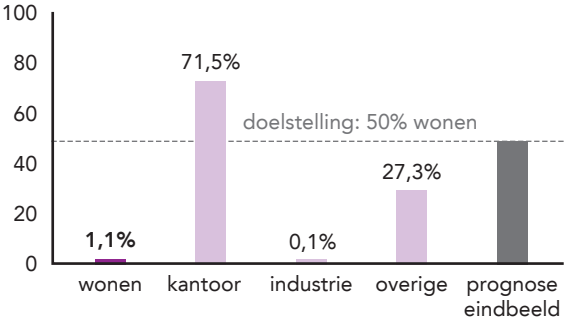
Optimalisatie meetmethode
n.v.t.



Figuur 6. Verhouding wonen/niet-wonen per deelgebied, uitgedrukt als % wonen. Bron: BAG (peildatum 1-1-2021)



Figuur 7. Aandeel woon- en niet-woonfuncties in heel Haven-Stad (in %). Bron: BAG (peildatum 1-1-2021)



Figuur 8. Aandeel woon- en niet-woonfuncties in Sloterdijk-Centrum (in %).
Bron: BAG (peildatum 1-1-2021)

Verhouding bewoners/ arbeidsplaatsen

Definitie
Verhouding tussen het aantal bewoners en het aantal arbeidsplaatsen.

Doelstelling
Verhouding bewoners/arbeidsplaatsen tussen 1:1 en 3:1.

Meetresultaten
De ambitie voor het aantal woningen is 40.000 tot 70.000. Uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van 1,75 komt dat neer op 70.000 tot 122.500 bewoners. De bandbreedte in het aantal woningen heeft te maken met de gemiddelde woninggrootte.

De doelstelling voor het aantal arbeidsplaatsen is 45.000 - 58.000. Deze bandbreedte heeft te maken met de verhouding tussen kantoren en bedrijven en het verschil daarbij in aantal m^2 per arbeidsplaats.

De verhouding tussen het aantal bewoners en het aantal arbeidsplaatsen in 2018 was circa 1:35 en in 2019 circa 1:39.

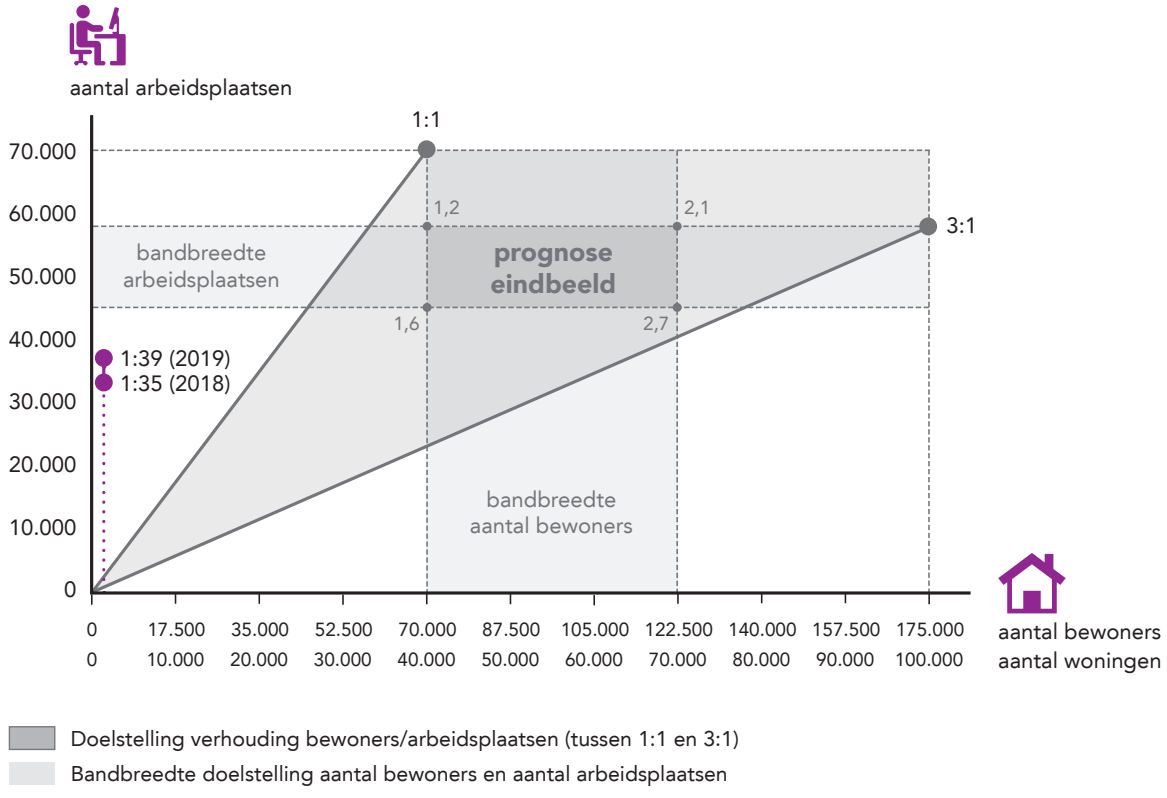
1-1-2018	974	33.915	1:35
1-1-2019	974	37.785	1:39

Stand van zaken
Er zijn op dit moment nog geen representatieve delen van Haven-Stad gerealiseerd waarvoor de verhouding bewoners/arbeidsplaatsen kan worden getoetst aan de doelstelling. De huidige prognose voor 2055 is dat de verhouding bewoners op arbeidsplaatsen voor heel Haven-Stad tussen 1,2 en 2,7 uit komt.

Bijsturing
Er is vooralsnog geen reden om aan te nemen dat de doelstelling niet gehaald gaat worden. Bijsturing is op dit moment niet nodig.

Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
n.v.t.



Figuur 9. Verhouding bewoners/arbeidsplaatsen. Bron: OIS (peildatum 1-1-2018 en 1-1-2019)

Sociale diversiteit

Verdeling woningvoorraad

Definitie
Verdeling vergunde woningen over segmenten (sociale huur, middeldure huur en koop, dure huur en koop).

Doelstelling
Inclusief bouwen is één van de strategische keuzes voor Haven-Stad. Als doelstelling geldt het huidig woonbeleid van Amsterdam. Het nu geldende stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is 40% sociaal (gereguleerde huur), 40% middelduur (huur en koop) en 20% duur (huur en koop) conform de Woonagenda 2025, vastgesteld door de gemeenteraad op 19 juli 2017.

Meetresultaten
Figuur 10 laat zien dat in de huidige situatie 31% van de vergunde woningen in Haven-Stad sociale huurwoningen zijn, 16% middeldure huur en koop, en het merendeel (53%) dure huur en koop.

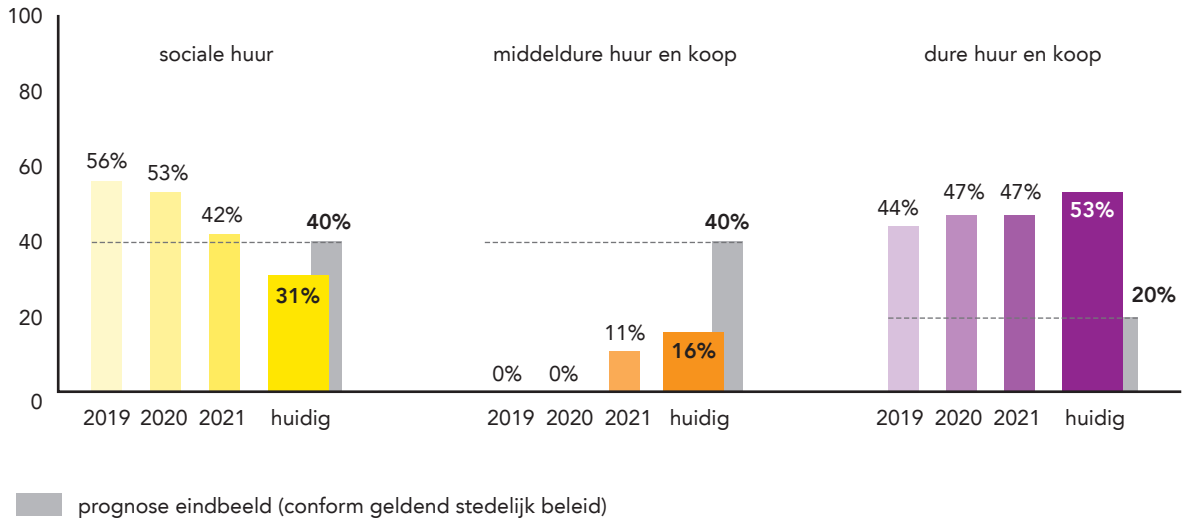
Stand van zaken
De huidige verdeling van de segmenten loopt niet in lijn met de 40-40-20 regeling. Er zijn in verhouding te weinig sociale en middeldure woningen vergund.

Bijsturing
De woningbouwprogrammering vindt in de loop van de tijd per deelgebied plaats conform het dan geldende stedelijke beleid. Het stedelijk uitgangspunt 40-40-20 geldt voor nieuwbouw, maar ook als inzet bij de onderhandelingen bij transformatieprojecten en ontwikkelingen op particuliere grond (zie Spelregels voor woningbouwprogrammering). Afwijken van het stedelijke uitgangspunt is mogelijk op grond van specifieke omstandigheden. Het transformatiegebied Hamerkwartier hanteert de verdeling 30-40-30 (zie Concept Investeringsnota Hamerkwartier).

Er is vooralsnog geen reden om aan te nemen dat de doelstelling in de eindsituatie niet gehaald wordt. Bijsturing is op dit moment niet nodig.

Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
De segmentering van de vergunde woningen is voor dit monitoringsrapport gebaseerd op de BAG (zie pagina 35). Het streven is om deze meetgegevens in het vervolg op te halen bij de projecten en/of vergunningverlening en doorlopend te verzamelen en te archiveren in de functiedatabase (zie pagina 8).



Figuur 10. Aandeel vergunde woningen per segment in Haven-Stad (in %).
Bron: Projecten (peildatum 1-1-2019, 1-1-2020, 1-1-2021 en huidig (1-9-2021)).

Verdeling woninggrootte

Definitie
Categorisering van de vergunde woningen naar grootte (kleiner dan 40 m², 40-80 m², 81-120 m² en groter dan 120 m²).

Doelstelling
Diversiteit aan woninggroottes (inclusief voldoende aanbod aan middensegment huurwoningen).

Meetresultaten
Figuur 11 laat zien dat veruit het grootste aantal vergunde woningen kleiner zijn dan 40 m² of tussen 40-80 m².

Stand van zaken
De kans op menging op sociaal-economisch gebied wordt vergroot door een diversiteit aan woninggroottes te realiseren. De gewenste mix aan bewoners in Haven-Stad vertaalt zich in een mix van woninggroottes. 85% van de woningen is op dit moment kleiner dan 80 m². Het aandeel grote woningen (> 80 m²) zal verder moeten toenemen om een divers aanbod te realiseren.

In het ambitieprogramma voor Sloterdijk I Zuid is 5% van de woningen relatief klein (35-57 m²), 35% 58-85 m², 38% 86-128 m² en 22% 129 m² of groter.

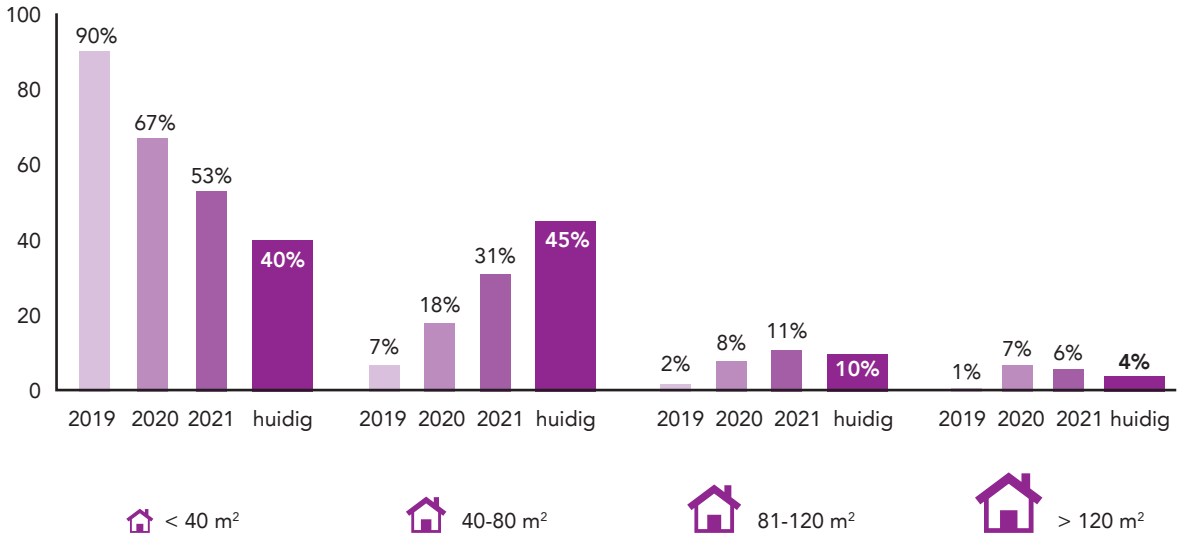
Bijsturing
De gewenste gemiddelde woninggrootte is één van de maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed kan zijn op de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden in Haven-Stad. Het sturen op woninggrootte is een belangrijk aandachtspunt.

Als uitwerking van de motie 'Stop de Blokhokken' die op 31 januari 2017 is aangenomen, mogen er geen vrije sector huurwoningen kleiner dan 40 m² gebouwd worden. Voor woningen kleiner dan 40 m² geldt een maximale huurprijs onder de liberalisatiegrens.

Er is vooralsnog geen reden om aan te nemen dat de doelstelling in de eindsituatie niet gehaald wordt. Bijsturing is op dit moment niet nodig.

Actualisatie MER
n.v.t

Optimalisatie meetmethode
De woninggroottes van de vergunde woningen zijn voor dit monitoringsrapport gebaseerd op de BAG (zie pagina 35). Het streven is om deze meetgegevens in het vervolg op te halen bij de projecten en/of vergunningverlening en doorlopend te verzamelen en te archiveren in de functiedatabase (zie pagina 8).



Figuur 11. Verdeling woningvoorraad in Haven-Stad. Bron: BAG (peildatum 1-9-2021)

Voorzieningen

Beschikbaarheid voorzieningen

Definitie
Hoeveelheid beschikbare voorzieningen per woning of per deelgebied (afhankelijk van de refentienorm).

Doelstelling
De huidige referentienorm voorzieningen staat beschreven in de 'Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen', vastgesteld door het college in januari 2018. Dit is een instrument dat handvatten biedt voor ruimte-reserveringen voor maatschappelijke voorzieningen, groen, sport en spelen. Het biedt een richtlijn voor het bepalen van de ruimtelijke en programmatische opgave. De referentienormen zijn dynamisch van aard, want ze zijn gebaseerd op actueel beleid. Ook trends en ontwikkelingen spelen daarbij een rol. Het is een onderbouwde benadering van de verwachte behoefte. Verdere inkleuring per gebied is altijd noodzakelijk, evenals afstemming in de tijd.

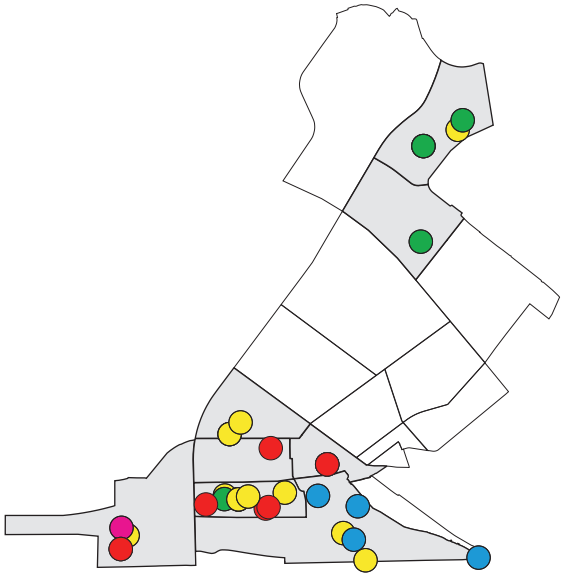
Meetresultaten
Een hoogstedelijke stadswijk kenmerkt zich onder meer door een ruim, gevarieerd en steeds weer veranderend pakket aan voorzieningen die 'om de hoek' te vinden zijn. Omdat de ontwikkeling van Haven-Stad gefaseerd zal verlopen, zal het draagvlak voor maatschappelijke voorzieningen geleidelijk groeien. In het Integraal Raamwerk is een inschatting gemaakt van de benodigde hoeveelheid maatschappelijke voorzieningen.

Stand van zaken
De referentienorm voor primair onderwijs is 1 school per 1.440 woningen. In Sloterdijk-Centrum is momenteel 1 VO-school en 1 nieuwe alles-in-één school is vergund. De overige benodigde ruimte voor voorzieningen wordt meegenomen in de plannen van de deelgebieden.

Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

Actualisatie MER
n.v.t

Optimalisatie meetmethode
Bepalen referentienorm voor commerciële voorzieningen.



Figuur 12. Aanwezige maatschappelijke voorzieningen in Haven-Stad. Bron: BAG (peildatum 1-1-2019). Een actueel overzicht van niet-woonfuncties is te vinden op Maps Amsterdam.

Verhouding groenvoorzieningen / woningen

Definitie
Hoeveelheid beschikbare groenvoorzieningen per woning.

Doelstelling
De referentienorm voor groenvoorzieningen is 22 m^2 groen per huishouden (woning), waarvan 16 m^2 gebruiksgroen en 6 m^2 ecologische structuur (zie Integraal Raamwerk Haven-Stad).

Meetresultaten
Als uitgangspunt voor de berekening van de verhouding groenvoorzieningen op het aantal woningen, is uitgegaan van 54.550 woningen in Zuid en 18.100 woningen in Noord (in totaal 72.650 woningen), conform het programma in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad.

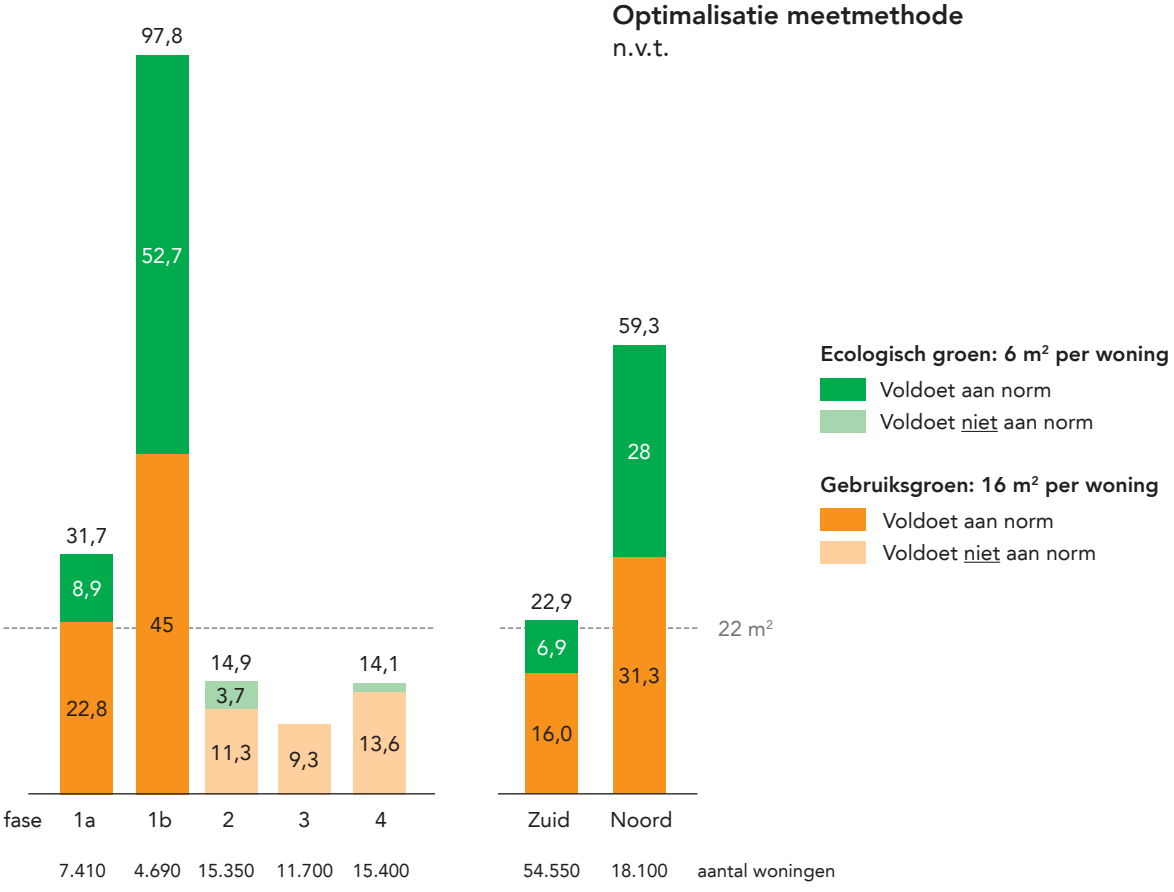
Stand van zaken
Voor Haven-Stad is tot in detail uitgezocht of met de geplande groenvoorzieningen voldaan kan worden aan de referentienormen voor gebruiksgroen en ecologie behorend bij het aantal geplande huishoudens in Haven-Stad. Dit is opgenomen in de Groenbalans Haven-Stad (8 februari 2021).

Op dit moment is er in fase 1a 256 m^2 groen per woning beschikbaar. De prognose is dat dit uiteindelijk uitkomt op 32 m^2 groen per woning. Fase 2, 3 en 4 voldoen niet. Maar voor Zuid als geheel is het wel haalbaar om voldoende groen te realiseren, net als voor Noord.

● Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
n.v.t.



Figuur 13. Prognose verhouding groenvoorzieningen / woningen.
Bron: Groenbalans Haven-Stad

Economische vitaliteit

Aantal arbeidsplaatsen

Definitie
Totaal aanwezige arbeidsplaatsen.

Doelstelling
De ambitie voor Haven-Stad is om in 2055 45.000 - 58.000 arbeidsplaatsen te realiseren.

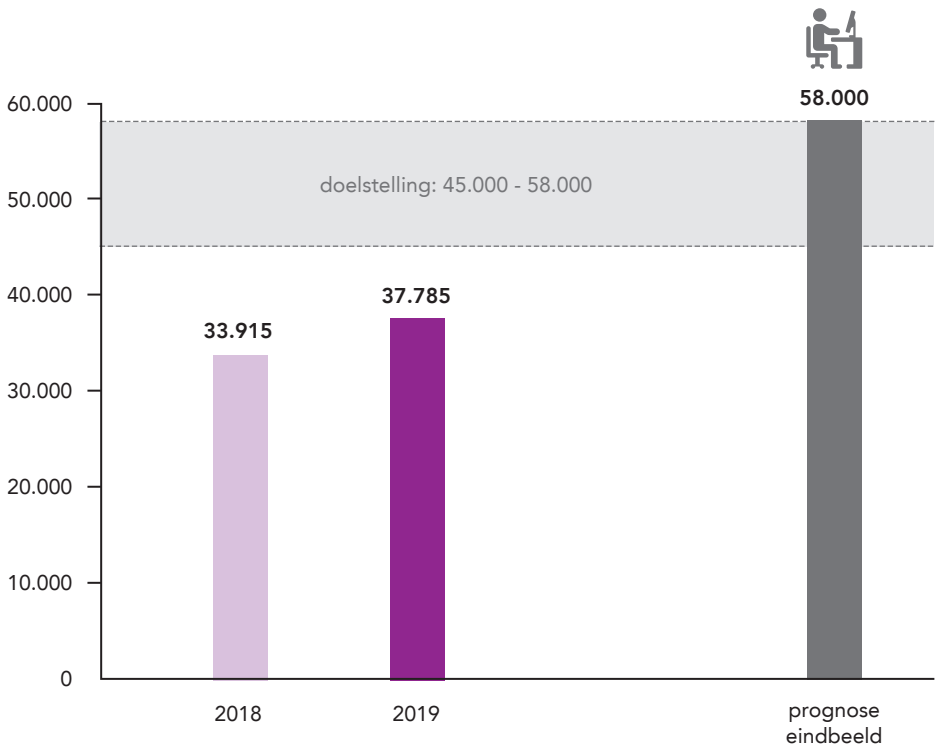
Meetresultaten
Figuur 14 laat zien dat het aantal arbeidsplaatsen is toegenomen van 33.915 in 2018 naar 37.785 in 2019. Er is geen actuelere data beschikbaar.

Stand van zaken
Er moeten tot 2055 nog minimaal 7.215 extra arbeidsplaatsen gerealiseerd worden om de ambitie te halen.

● **Bijsturing**
Er is vooralsnog geen reden om aan te nemen dat de doelstelling niet gehaald gaat worden. Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● **Actualisatie MER**
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
n.v.t.



Figuur 14. Aantal arbeidsplaatsen in 2018, 2019 en de prognose voor 2055.
Bron arbeidsplaatsen: OIS (peildatum 1-1-2018 en 1-1-2019)
Bron prognose: Ontwikkelstrategie Haven-Stad

Gebruik kantoorgebouwen

Definitie
Mate van leegstand van kantoorgebouwen. Voor de meetmethode wordt aangesloten bij het monitoringsprogramma van de Monitor Kantoren Amsterdam.

Doelstelling
Als referentie geldt het Amsterdamse gemiddelde. Op 1 juli 2021 was de kantorenleegstand in Amsterdam 5,6%.

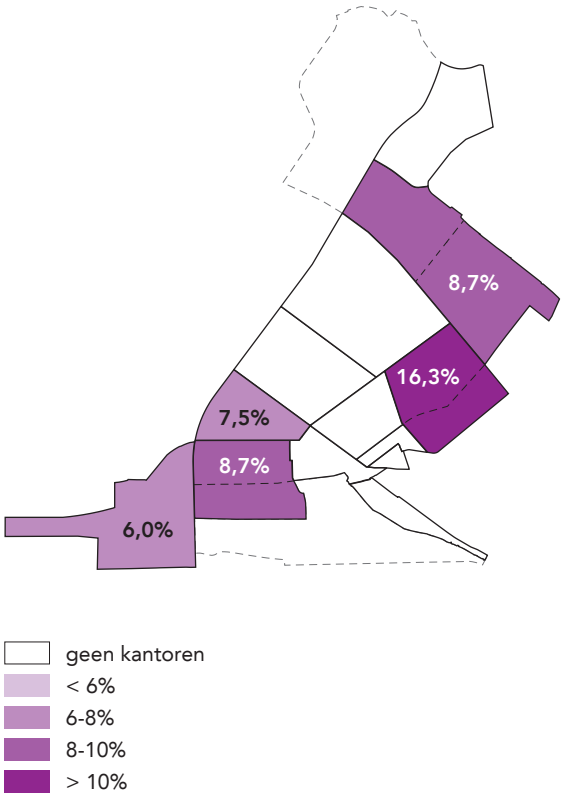
Meetresultaten
Medio 2021 was de kantorenleegstand in Sloterdijk-Centrum 6,0%. Dit ligt iets boven het gemiddelde van Amsterdam. Figuur 15 laat zien dat de kantorenleegstand in Sloterdijk-Centrum steeds dichter bij het Amsterdamse gemiddelde komt. In Sloterdijk I, Alfadriehoek, Minervahaven en Cornelis Douwes was de leegstand hoger (zie figuur 16).

Stand van zaken
De kantorenleegstand in Sloterdijk-Centrum is de afgelopen jaar sterk afgenomen (zie figuur 15). De leegstand was in 2016 nog bijna 20%. Inmiddels is deze sinds 2019 onder de frictieleegstand gekomen. Wat het effect is van de coronacrisis op de kantorenmarkt in Amsterdam en in Haven-Stad, zal zich de komende periode aftekenen.

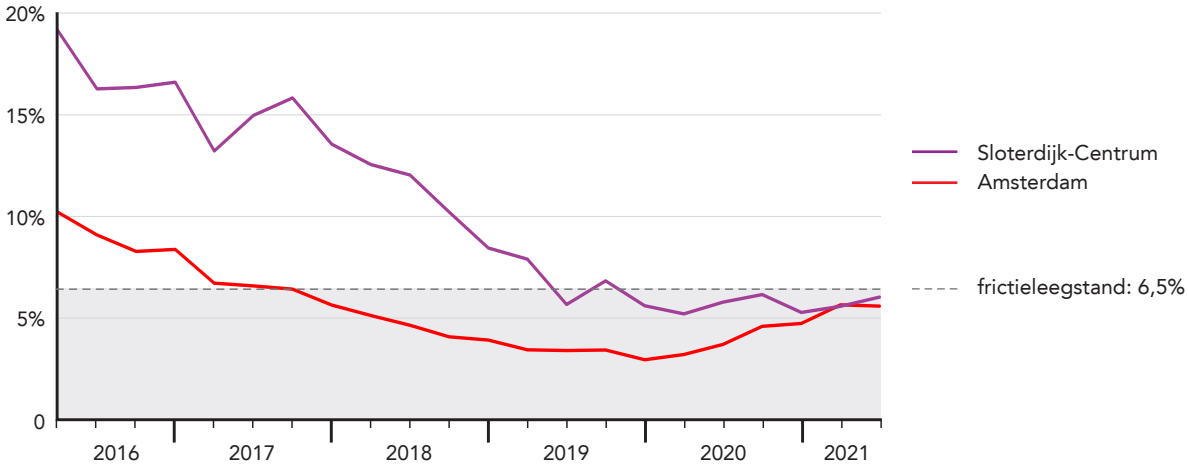
● Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
n.v.t.



Figuur 16. Leegstand kantoren (kantoren ≥ 500 m² vvo) in Haven-Stad.
Bron: CBRE, Monitor Kantoren Amsterdam (peildatum 1 juli 2021)



Figuur 15. Leegstand kantoren (kantoren ≥ 500 m² vvo) tussen 1 april 2016 en 1 juli 2021.
Bron: CBRE, Monitor Kantoren Amsterdam (peildatum 1 juli 2021)

7.2 Bereikbaarheid

In Haven-Stad moeten ontsluiting en mobiliteit anders worden benaderd om de hoge dichtheden voor wonen en werken mogelijk te maken. De ambitie is om een mobiliteitsstrategie te hanteren, die gericht is op alternatieven voor automobiliteit. Bereikbaarheid en multimodale mobiliteit zijn voorwaarden om hoge woon-werkdichtheden te realiseren en tegelijk een instrument om een aantrekkelijke leefomgeving te creëren.

Voor de hoofddoelstelling Bereikbaarheid zijn subdoelstellingen geformuleerd die gaan over de volgende modaliteiten: beperkt autoverkeer, openbaar vervoer (OV), langzaam verkeer (LV) en vervoer over water.

Doelstellingen bereikbaarheid:
- Verbeteren van het openbaar vervoer in en naar Haven-Stad
- Beperken van het autoverkeer
- Aanleggen van een fijnmazig openbaar ruimtenetwerk
- Bevorderen van het vervoer over water

BEREIKBAARHEID

Indicator	Definitie	Doelstelling Ontwikkelstrategie	Herijking doelstelling	Opname in monitorings-rapport	Bijsturing	Actualisatie MER
Modal split						
Modal split	Verdeling vervoersbewegingen over autogebruik, OV-gebruik, fietsers en voetgangers	Auto 15%, OV 30%, fiets 30% en voetgangers 25%	Ja; auto 20%, OV 25%, fiets 35% en voetgangers 20%	Ja	●	●
Beperkt autoverkeer						
Prognose kantelmomenten auto	Voorspelling kantel-momenten voor bereik-baarheidsmaatregelen in Haven-Stad (faserings-grafiek zoals in Ontwikkel-strategie)	Meest recente prognose van de kantelmomenten	Nee	Nee, op een later moment	_	_
Parkeer-bezetting	Gemiddele bezetting van parkeerplaatsen	Max. 85% parkeerbezetting	Nee	Nee, op een later moment	_	_
Autogebruik	Totaal aantal autokilometers per inwoner	Amsterdams gemiddelde of referentiewijk	Nee	Nee, op een later moment	_	_
I/C-verhouding	Verhouding tussen de intensiteit van de weg en de capaciteit van de weg	I/C-verhouding van 0,7 is congestievrij	Nee	Nee, op een later moment	_	_
Parkeer-gelegenheid	Beschikbare parkeerplaatsen per woning	Parkeernorm Haven-Stad: 0,2 parkeerplaats per woning	Nee	Nee, op een later moment	_	_

Voor een toelichting op de stoplichtkleuren: zie pagina 10.

BEREIKBAARHEID

Indicator	Definitie	Doelstelling Ontwikkelstrategie	Herijking doelstelling	Opname in monitorings-rapport	Bijsturing	Actualisatie MER
Openbaar vervoer						
Prognose kantelmomenten OV	Voorspelling kantel-momenten voor bereik-baarheidsmaatregelen in Haven-Stad (faserings-grafiek zoals in Ontwikkel-strategie)	Meest recente prognose van de kantelmomenten	Nee	Ja	●	●
Kwaliteit OV	Een beoordeling van de reistijd en de betrouwbaarheid van het OV	Dienstregeling	Nee	Nee, op een later moment	_	_
Bezettingsgraad OV	De mate waarin de beschikbare capaciteit van het OV benut wordt	Beschikbare capaciteit OV	Nee	Nee, op een later moment	_	_
Langzaam verkeer						
Kwaliteit fiets- en wandelpaden	De bereikbaarheid van het langzaam verkeernetwerk, de mate van (dis)comfort dat een fietser of wandelaar ervaart tijdens het fietsen of het wandelen en de kwalitatieve toestand van de verharding van de fiets- en wandelpaden	Kwaliteitscriteria Fietsersbond	Nee	Nee, op een later moment	_	_
Kwaliteit fiets-parkeerplekken	Een beoordeling van de nabijheid, de beschikbaarheid en het voorzieningenniveau van fietsparkeerplekken	CROW Leidraad fietsparkeren	Nee	Nee, op een later moment	_	_
Prognose kantelmomenten langzaam verkeer	Voorspelling kantel-momenten voor bereik-baarheidsmaatregelen in Haven-Stad (faserings-grafiek zoals in Ontwikkel-strategie)	Meest recente prognose van de kantelmomenten	Nee	Nee, op een later moment	_	_
Ruimte voor fietsers en voetgangers	Beschikbare oppervlakte voor langzaam verkeer in relatie tot oppervlakte openbare ruimte	Amsterdams gemiddelde	Nee	Nee, op een later moment	_	_
Vervoer over water						
Prognose kantelmomenten vervoer over water	Voorspelling kantel-momenten voor bereik-baarheidsmaatregelen in Haven-Stad (faserings-grafiek zoals in Ontwikkel-strategie)	Meest recente prognose van de kantelmomenten	Nee	Nee, op een later moment	_	_

Voor een toelichting op de stoplichtkleuren: zie pagina 10.

Modal split

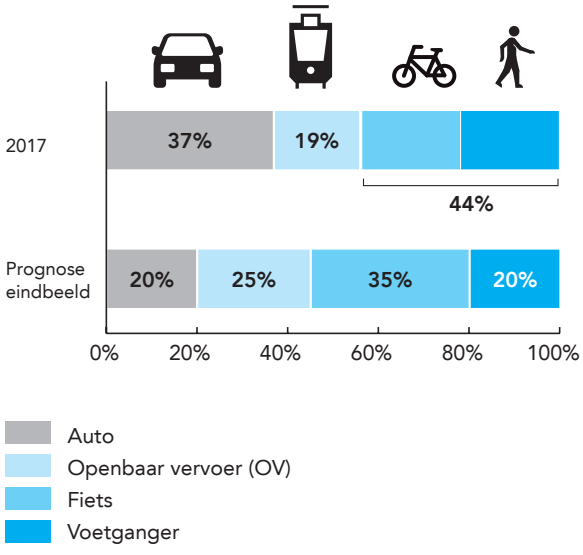
Modal split

Definitie
Verdeling vervoersbewegingen over autogebruik, OV-gebruik, fiets en voetgangers.

Doelstelling
Om de bereikbaarheid te kunnen garanderen, moet het aandeel van de auto in de modal split omlaag. Uit de onderzoeken in het kader van het MER Haven-Stad is naar voren gekomen dat een auto-aandeel van maximaal 21% voldoet. In de Ontwikkelstrategie Haven-Stad is ingezet op een lager aandeel (15%). Op basis van nauwkeurig onderzoek met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) in de afgelopen periode, is geconcludeerd dat het geambieerde auto-aandeel van 15% niet realistisch is. In de Mobiliteitsstrategie (november 2020) is voorgesteld om de modal split als volgt te herijken:

Ontwikkelstrategie	15%	30%	30%	25%
Mobiliteitsstrategie	20%	25%	35%	20%

Meetresultaten
Figuur 17 laat de modal split zien in 2017 in verhouding tot de herijkte 'mobiliteitsshift' uit de Mobiliteitsstrategie.



Figuur 17. Modal split Haven-Stad.
Bron modal split 2017: Onderzoeken in het kader van het MER Haven-Stad. Bron prognose eindbeeld: Mobiliteitsstrategie Haven-Stad, o.b.v. nauwkeurig onderzoek met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA)

Stand van zaken
Het auto-aandeel was in 2017 met 37% nog aanzienlijk hoger dan de doelstelling (en prognose) van 20%. Gedurende de transformatie van Haven-Stad verandert het mobiliteitsgedrag en de modal split telkens en die verandering kan aanzienlijk zijn bij oplevering van omvangrijke ingrepen in het netwerk, zoals het sluiten van de Ringlijn (metro), waarbij de verwachting is dat het OV-aandeel in de dagelijkse verplaatsingen fors stijgt. Ten behoeve van het Mobiliteitsplan Haven-Stad Zuidflank is met het VMA voor Sloterdijk I Zuid de modal split in 2030 berekend, die overeenkomt met de herijkte doelstelling voor Haven-Stad:

Sloterdijk I Zuid (2030)	21%	23%	35%	21%

De modal split is dankzij de VMA-berekeningen niet langer gebaseerd op een gestelde ambitie, maar is de uitkomst van berekeningen.

Bijsturing
Met de herijkte modal split hoeven de eerder voorgestelde maatregelen uit de Ontwikkelstrategie Haven-Stad niet aangepast te worden. Deze maatregelen zijn namelijk nog steeds de basis voor de maatregelen in de Mobiliteitsstrategie.

Actualisatie MER
Het auto-aandeel van 20% is nog onder de maximale waarde van 21% uit het MER Haven-Stad. In het spelregelkader staat als randvoorwaarde voor de gemeente sturing op een auto-aandeel van 15-20%. Dit wordt aangepast naar maximaal 20%. De eerder voorgestelde voorkeursalternatieven uit het MER hoeven niet heroverwogen te worden. Bij nieuwe onderzoeken geldt de herijkte modal split als uitgangspunt.

Optimalisatie meetmethode
De exacte model split kan in principe alleen modelmatig worden bepaald. Maar aan de hand van tellingen en het afnemen van enquêtes kan (jaarlijks) getracht worden een goed beeld van de voorkeursmodaliteiten en daarmee de modal split te verkijgen (inclusief daaraan gerelateerde indicatoren).

Prognose kantelmomenten OV

Definitie
Voorspelling kantelmomenten voor bereikbaarheidsmaatregelen in Haven-Stad (faseringsgrafiek zoals in Ontwikkelstrategie).

Referentie
Meest recente prognose van de kantelmomenten. Het kantelmoment voor OV ligt bij 21.000 woningen.

Meetresultaten
In de Ontwikkelstrategie Haven-Stad lag het kantelmoment bij 15.000 woningen (ten zuiden van het IJ), geprognotiseerd in 2030. Naar aanleiding van verkeersonderzoek door V&OR (o.b.v. het VMA) is het kantelmoment verhoogd naar 21.000 woningen, waarvan nu de prognose is dat dit moment in de periode 2032-2036 plaatsvindt (afhankelijk van het scenario). Vanaf dat moment is een 'systeemsprong' nodig naar een ander OV-systeem met meer capaciteit, zoals een metro.

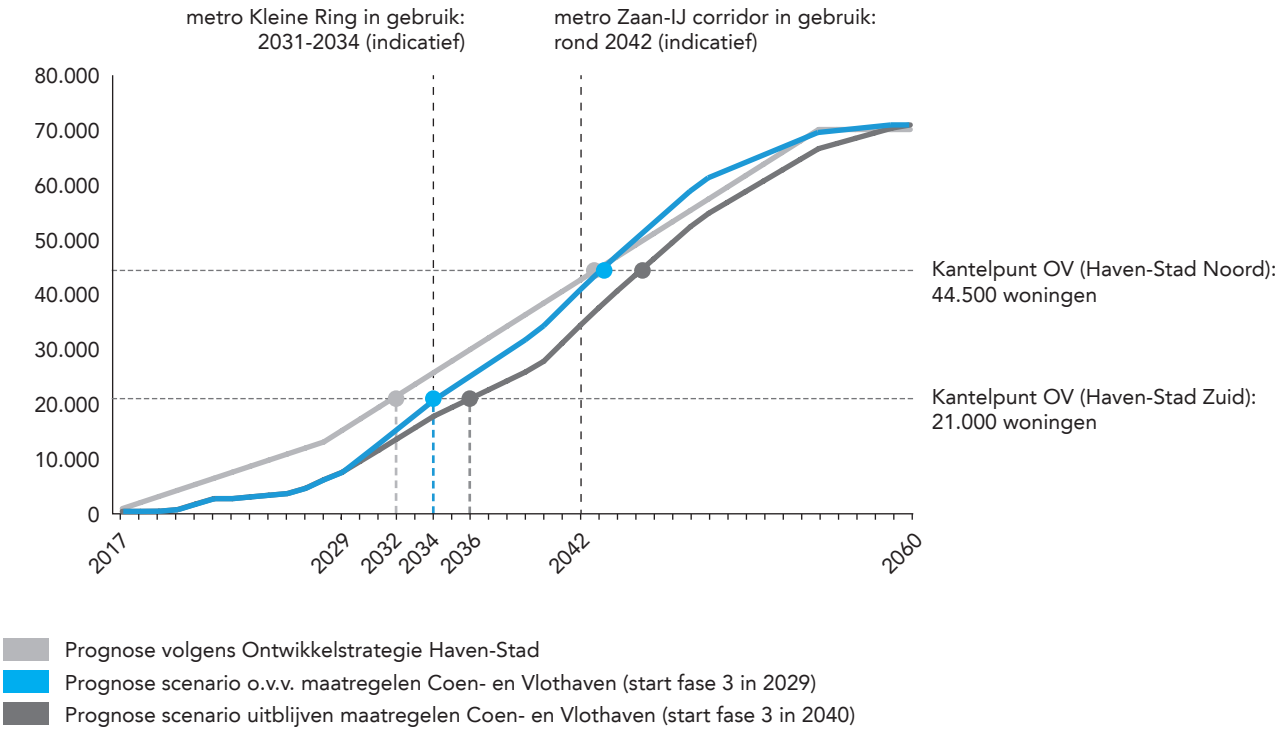
In het Mobilititeitsonderzoek 2019 wordt beschreven dat de huidige HOV-bus verbinding tussen Zaanstad en Amsterdam een OV-oplossing biedt tot aan eind fase 2 van Haven-Stad (78.000 inwoners in Haven-Stad en 40.000 arbeidsplaatsen, waarvan in Noord 21.000 extra inwoners en 7.000 extra arbeidsplaatsen) en 50% ontwikkeling van de Achtersluispolder (6.000 woningen en 1.500 extra arbeidsplaatsen). Dit moment wordt verwacht rond 2035-2040.

Stand van zaken
Figuur 18 laat zien dat tussen 2032 en 2036 het huidige openbaar vervoersysteem niet meer voldoende zal functioneren. In de laatste planning gaat tussen 2031-2034 de metro in dienst (sluiting van de Kleine Ring).

● Bijsturing
Aandacht voor voortgang en planning indienststelling metrolijn Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp. Sturing hierop ligt buiten het programma Haven-Stad.

● Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
n.v.t.



Figuur 18. Aantal woningen per jaar in relatie tot de kantelmomenten OV.
Bronnen: Ontwikkelstrategie Haven-Stad en Eindrapportage hypotheseonderzoek MASH, 23 oktober 2020

7.3 Duurzaamheid

De ontwikkeling van Haven-Stad betekent een kans om te verduurzamen op onderwerpen als energie, water, grondstoffen en schone lucht. Gebouwen worden vernieuwd of nieuw gebouwd, openbare ruimte aangepast en infrastructuren voor water, energie en afval gemoderniseerd. Haven-Stad is de duurzame stad van overmorgen: CO_2-neutraal, emissievrij, klimaatbestendig en circulair. Hiermee sluit Haven-Stad aan bij de duurzaamheidsdoelstellingen voor Amsterdam.

Voor de hoofddoelstelling Duurzaamheid zijn subdoelstellingen geformuleerd die gaan over de volgende aspecten: duurzame energievoorziening, duurzaam grondstoffengebruik en klimaatbestendigheid.

Doelstellingen duurzaamheid:
- Duurzame energie: reductie CO_2-emissie van 55% in 2030 en 95% in 2050
- Uitstootvrije mobiliteit: 100% uitstootvrij in 2025 binnen de ring voor OV-bussen, touringcars, passagiersvaart, taxi's, bestel- en vrachtwagens, GVB-veren en brom- en snorfietsen in de bebouwde kom
- Klimaatbestendige wijken: per direct verbetering van waterberging en hittestress in het gebied
- Grondstoffen: 50% hergebruik in openbare ruimte en gebouwen in 2029, en 100% in 2050
- Afval: reductie van hoeveelheid afval en per direct 65% (na)scheiding van het huishoudelijk afval, en 100% in 2050

In 2020 heeft Metabolic de methode voor het meten van duurzaamheidsindicatoren uitgewerkt. Dit rapport is op aanvraag beschikbaar via havenstad@amsterdam.nl.

Voor meer achtergrondinformatie ten aanzien van genoemde inzichten, data en inzet op de genoemde indicatoren, zie het Werkplan Duurzaamheid Haven-Stad 2020-2023 (en doorkijk 2030).



DUURZAAMHEID

Indicator	Definitie	Doelstelling Ontwikkelstrategie	Herijking doelstelling	Opname in monitoringsrapport	Bijsturing	Actualisatie MER
Duurzame energievoorziening						
Energiegebruik	Energiegebruik per sector en in de openbare ruimte	Amsterdams gemiddelde of referentiewijk	Ja, vergelijkbaar of lager dan Amsterdamse nieuwbouw.	Ja	●	●
Energiemix	Energiegebruik naar wijze van opwekking (en herkomst: binnen of buiten Haven-Stad)	100% duurzaam	100% duurzaam, waar mogelijk lokaal opgewekt zodat de lasten van energieopwekking zo min mogelijk worden afgewenteld op andere gebieden en lokale bronnen worden benut.	Ja	●	●
CO_2-emissie	Totale hoeveelheid CO_2-emissie (in kton)	Reductie ten opzichte van 2016: ▪ 75% reductie per direct ▪ 85-100% reductie in 2050	Ja, reductie van 55% in 2030 en 95% in 2050, in vergelijking met Amsterdams gemiddelde (1990) en referentiewijk Oostelijk Havengebied op gas en met de techniek van circa 1995.	Ja	●	●
CO_2-emissie per inwoner	Totale hoeveelheid CO_2-emissie per jaar per inwoner (kton)					
Emissievrij autogebruik	Aandeel voertuigen zonder emissie ten opzichte van het totaal aantal voertuigen	100% emissievrij (in het zuidelijk deel van Haven-Stad vanaf 2029)	Ja, 100% uitstootvrij in 2025 binnen de ring voor OV-bussen, touringcars, passagiersvaart, taxi's, bestel- en vrachtwagens, GVB-veren en brom- en snorfietsen in de bebouwde kom.	Ja	●	●
Energieprestatie per gebouw	De energetische prestatie van een gebouw	EPC-eis van 0,2 (of volgende normen)	Ja, landelijke BENG-eis heeft EPC-eis vervangen (vanaf 1 januari 2021). Aanscherping van de BENG-eisen voor Amsterdam is in verkenning.	Ja	●	●
Duurzaam grondstoffengebruik						
Hergebuik grondstoffen in nieuwbouw en openbare ruimte	Mate van hergebruik en biobased oorsprong van grondstoffen in nieuwbouw	▪ 50% in 2029 ▪ 100% in 2050	Nee	Ja	●	●
Behoud casco's hoogbouw	Verhouding hergebruikt, gesloopte en onaangetaste casco's hoogbouw	Niet slopen	Nee	Ja	●	●
MilieuPrestatie Gebouwen (MPG)	Verdeling MPG-norm van bouwplannen	Wettelijke norm en beleid: MPG max. 1,0 (per 1 juli 2021 0,8 voor woningen)	Nee, maar het Omgevingsplan (verwacht per 1 juli 2022) gaat mogelijkheden bieden om voor aan te wijzen gebieden een (nog) scherpere milieuprestatie-eis te stellen. Tot die tijd wordt de ambitie in deelprojecten waar mogelijk scherper gesteld, zoals nu reeds in Sloterdijk I Zuid (MPG 0,5).	Ja	●	●
Beschikbaarheid voorzieningen afvalscheiding in de wijk	Beschikbaarheid van mogelijkheden om huishoudelijk afval te scheiden	0% restafval	Ja, doelpercentage is vervallen. Het beleid (2020) is om niet alles (bv. PMD) aan de voorkant te scheiden. De focus ligt op de GF-scheiding aan de bron.	Ja	●	●

Voor een toelichting op de stoplichtkleuren: zie pagina 10.

DUURZAAMHEID

Indicator	Definitie	Doelstelling Ontwikkelstrategie	Herijking doelstelling	Opname in monitoringsrapport	Bijsturing	Actualisatie MER
Scheidingspercentage huishoudelijk afval	De hoeveelheid gescheiden huishoudelijk afval als percentage van de totale hoeveelheid huishoudelijk afval	▪ per direct 65% ▪ 100% in 2050	Ja, percentages blijven behouden, maar dan inclusief na-scheiding (zoals voor PMD).	Ja	🟠	🟢
Hoeveelheid afval	Aantal kg afval en aantal kg restafval per huishouden per jaar	Nieuwe indicator	Conform het Uitvoeringsprogramma afval en grondstoffen 2020-2025 is het streven om het restafval met 20 kg per inwoner te verminderen in 2025.	Ja	🟢	🟢
Klimaatbestendigheid						
Hoogte maaiveld en grondwaterniveau	Beoordeling of het maaiveld en de grondwaterstand op het juiste niveau zijn voor een waterveilige en droogtebestendige ontwikkeling	I.v.m. grondwater- en overstromingsrisico's moeten delen van Haven-Stad worden opgehoogd. Aanvullend wordt vitale infrastructuur niet op de begane grond gerealiseerd. Tot slot wordt ingezet op zorgvuldige risicocommunicatie en -strategieën over evacuatie.	Ja, voorlopig (herijking wordt in 2022 verwacht): vitale functies op BG+1 situeren en waterhoogte van +1,3 meter NAP mag geen overlast in gebouwen geven en essentiële ontsluitingswegen niet belemmeren.	Ja	🟢	🟢
Knelpunten klimaatadaptatie	Aanwezige knelpunten klimaatadaptatie, zoals hittestress, droogtestress, regenwateroverlast en overstromingsbestendigheid	Vigerend beleid	Geen kwantitatieve doelstelling. Doel is het verhelpen van bestaande en voorkomen van nieuwe knelpunten.	Ja	🟠	🟢
Waterbergend vermogen	Vermogen van een kavel en openbare ruimte om piekbuien te kunnen bergen	Hemelwaterverordening: 60 mm/uur, in 24 uur afvoeren	Ja, Hemelwaterverordening (update). Op kavels met een hoog risico op wateroverlast, streven naar 90-120 mm/uur bufferen en lokaal hergebruiken. In de openbare ruimte streven naar 70-90 mm/uur, en op plekken met veel wateroverlast 90 mm per twee uur of meer. Daarnaast voorkomen van onnodig direct lozen op het regionale watersysteem (het IJ).	Ja	🟠	🟢
Verhouding groenvoorzieningen/ verhard oppervlak	Verhouding tussen groenvoorzieningen en verhard oppervlak	Raamwerk publieke ruimte	Nee, wel groennormen (zie Hoogstedelijkheid)	Ja	🟢	🟢
Aantal bomen en bladerdek	Hoeveelheid bomen	Nieuwe indicator	Nog geen doelstelling bepaald.	Ja	🟢	🟢
Koele plekken	Voldoende koele plekken op loopafstand	Nieuwe indicator	Ja, voor elk ontwikkeld deelgebied wordt gestreefd naar lopend bereikbare koele plekken van minimaal 200 m².	Ja	🟢	🟢

Voor een toelichting op de stoplichtkleuren: zie pagina 10.

Duurzame energievoorziening

Energiegebruik

Definitie
Energiegebruik per sector en in de openbare ruimte, uitgesplitst naar bron en herkomst (binnen of buiten Haven-Stad). Dit wordt gedaan voor de getransformeerde gebieden aangezien het energiegebruik van de bestaande industrie niet vergelijkbaar is met het energiegebruik van gemengde woon-werk wijken.

Doelstelling
Vergelijkbaar of lager dan het energiegebruik bij Amsterdamse nieuwbouw.

Referentiescenario
Het energiegebruik wordt vergeleken met andere recente Amsterdamse gebiedsontwikkelingen. Daarnaast wordt gekeken naar het Oostelijk Havengebied, een wijk die is gebouwd vóór het aardgasvrij tijdperk en dat qua kenmerken lijkt op Haven-Stad. Dit referentiescenario sluit ongeveer aan bij het basisjaar van de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050. Vergelijken met het energiegebruik van de industrie van destijds zou een vertekend beeld geven.

Stand van zaken
Het energieverbruik van respectievelijk de kavels, openbare ruimte en mobiliteit van de te transformeren deelgebieden in Haven-Stad is in 2020 berekend door Metabolic. De berekening bevat zowel het gebouw- als gebruiksgebonden energiegebruik, waartussen geen onderscheid te maken is in de data. De data is beperkt bruikbaar omdat er veel aannames moeten worden gedaan om bestaande bebouwing (nog te transformeren) en nieuwbouw (onderdeel van Haven-Stad) van elkaar te scheiden. Daarnaast is voor de sector vervoer gebruik gemaakt van Amsterdamse gemiddelden. Daarom is ervoor gekozen de uitkomsten voor nu niet weer te geven in dit monitoringsrapport (dit zal op een later moment gebeuren).

Op basis van een advies van het AMS Institute (2020) kunnen de volgende algemene aanbevelingen gedaan worden voor kansrijke manieren om bij te dragen aan de doelstelling om het energebruik in Haven-Stad te reduceren:

- Realisatie van gebouwen door energieneutraal of energiepositief bouwen in plaats van met een EPC van 0,15/0,2
- Andere modal split mobiliteit
- Openbare verlichting: mogelijk circa 40% efficiënter dan nu
- Via gedrag bewoners: circa 5% reductie
- Via gedrag gebruikers utiliteit: circa 2,5% reductie
- Opwekking van zonne-energie via daken: tot 15% reductie energiegebruik
- Opwekking van zonne-energie op gevels en andere vlakken

Bijsturing
Er is op dit moment nog niet voldoende inzicht in het energiegebruik om te kunnen adviseren op bijsturing.

Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
De methode om energiegebruik te meten moet aangescherpt worden, voortbouwend op de methode van Metabolic (zie pagina 52).

De belangrijkste aanbevelingen zijn:
- Verkrijgen van de werkelijke gebruiksgegevens van stadswarmte.
- Ophalen brandstofgebruik van het beheer van groen en openbare ruimte.
- Voor een accuraat inzicht zijn metingen voor de lokale modal split en het aantal vervoerskilometers nodig.
- Gebruiksdata van gas- en elektriciteit zijn geclusterd en niet altijd acuraat; betere afstemming met Liander hierover geeft beter inzicht.
- Hoe meer elektrisch vervoer, hoe meer het werkelijke energiegebruik van mobiliteit ‘achter de meter’ komt te liggen; afstemmen met Liander over aannames om dit te splitsen is nodig.
- Opwekking op de kavel vindt ‘achter de meter’ plaats en telt in de data mee als reductie van energiegebruik; om inzicht te krijgen in het werkelijke gebruik zullen hier aannames op moeten worden gedaan.

Energiemix

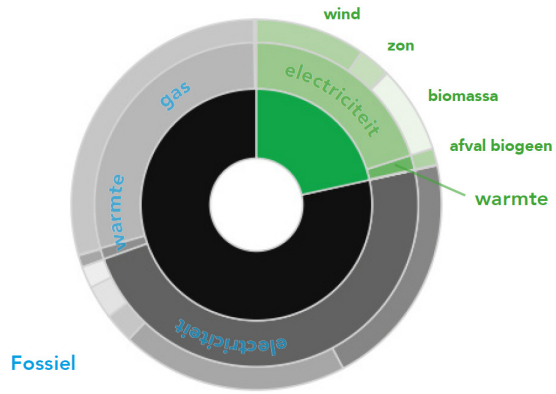
Definitie
Energiegebruik naar wijze van opwekking (en herkomst: binnen of buiten Haven-Stad).

Doelstelling
100% duurzaam, waar mogelijk lokaal opgewekt zodat de lasten van energieopwekking zo min mogelijk worden afgewenteld op andere gebieden en lokale bronnen worden benut.

Referentiescenario
Landelijk en Amsterdams gemiddelde.

Stand van zaken
De energiemix toont hoe duurzaam de benodigde energie is opgewerkt en kan worden door vertaald naar CO_2-uitstoot.

Op basis van de Amsterdamse (voor warmte) en landelijke (voor gas, elektriciteit en brandstoffen) energiemix is een sunburst-grafiek opgemaakt (zie figuur 19).



Duurzame bronnen
Niet-duurzame bronnen

Figuur 19. Sunburst-diagram van de verdeling van het huidige energiegebruik naar type energiebron (Amsterdamse energiemix 2019).
Bron: Werkplan Duurzaamheid Haven-Stad

Zowel landelijk als binnen Amsterdam wordt hard gewerkt aan het uitbreiden van duurzame energieopwekking en het vervangen van fossiele energiebronnen.

In Haven-Stad wordt onderzocht of de energie opwekking 'vóór de meter' kan plaatsvinden:

- Windenergie: op het Cornelis Douwesterrein staat een windturbine en onder andere de Noorder IJ-plas is aangewezen als zoeklocatie voor nieuwe windturbines. Deze opbrengst zal echter niet specifiek worden toegerekend aan dit gebied omdat de lusten en de lasten van deze turbines door een groter deel van Amsterdam gedragen worden. Eventueel zou het aandeel van de opwekking naar rato van het aantal inwoners en omwonenden kunnen worden meegerekend.
- Zonne-energie: langs infrastructuur en mogelijk op de Noorder IJ-plas is ruimte voor zonne-energie in de openbare ruimte.
- Verduurzamen van de Amsterdamse energiemix (levering aan bestaande gebouwen door Westpoort Warmte B.V.) en de Nederlandse elektriciteitsmix (invulling resterende elektriciteitsvraag).
- Warmte: benutten van lokale duurzame warmte kan bijdragen aan een groter aandeel duurzaam in de energiemix.

● Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode

- Er is nog geen onderscheid gemaakt tussen lokale warmte-opwekking en opwekking buiten Haven-Stad (maar wel binnen Amsterdam).
- Er is nog geen onderscheid gemaakt tussen lokale elektriciteitsopwek en opwek buiten Haven-Stad (Amsterdam en landelijk).
- Idealiter wordt inzicht in de kavelgebonden opwekking verwerkt in de cijfers. Geaggregeerde data van slimme meters kunnen mogelijk gebruikt worden.

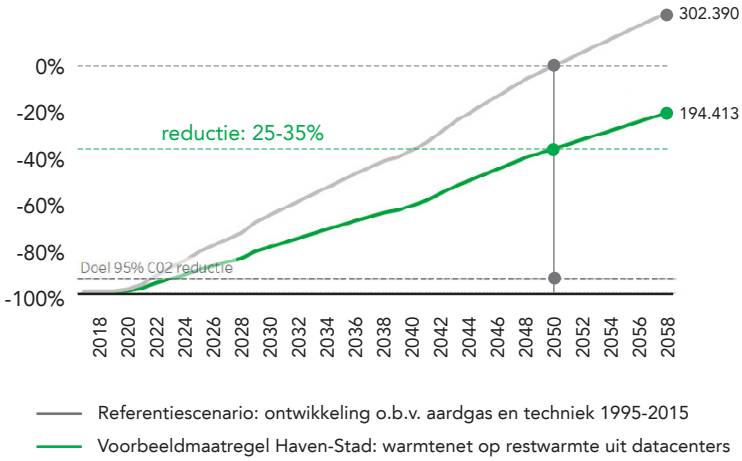
CO_2-emissie

Definitie
Totale hoeveelheid CO_2-emissie (in kiloton) per jaar, en omgerekend per inwoner en werknemer. Dit wordt berekend op basis van het energiegebruik en de energiemix.

Doelstelling
Reductie van 55% in 2030 en 95% in 2050 conform de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050. Er wordt een vergelijking gemaakt met het Amsterdamse gemiddelde (1990) én de voor Haven-Stad meer representatieve referentiewijk Oostelijk Havengebied, vanwege de ontwerp- en bouwperiode rond 1990-1995 en enigszins vergelijkbare kenmerken (binnenstedelijk, dichtheid, functiemix). Voor een goede nul-situatie is wel het energiegebruik en de bijbehorende CO_2-uitstoot berekend alsof deze wijk op gas was aangesloten in plaats van op stadswarmte (en geen lokale energie-opwekking zou hebben). Het Amsterdamse gemiddelde en de bestaande situatie van Haven-Stad bevat ook veel oudbouw en industrie, waardoor die vergelijking geen representatieve uitkomst geeft.

Referentiescenario
In figuur 20 is rechts de prognose te zien hoe de CO_2-uitstoot zich zonder verder ingrijpen zou ontwikkelen als Haven-Stad zich zou ontwikkelen volgens de bouwstandaard van het referentiegebied op gas en zonder PV. Hierin zijn zowel gebouw-, gebruik-, als mobiliteitgebonden energiegebruik meegenomen. De reductiedoelstelling van 95% is ook weergegeven. Daarbij moet gezegd worden dat de reductiedoelstellingen stedelijk en in de Ontwikkelstrategie in 2017 zijn gesteld op basis van referentiejaar 1990 en dat de gemiddelde gebouwvoorraad in Amsterdam in 1990 een stuk minder goed geïsoleerd is dan in de referentiewijk. Dat betekent dat de CO_2-'winst' van nieuwbouw ten opzichte van de referentiewijk minder groot zal zijn dan de 'winst' ten opzichte van de gemiddelde gebouwvoorraad in Amsterdam.

In figuur 20 is de impact van één voorbeeldmaatregel geplot waar op dit moment een onderzoek voor loopt: het toepassen van een warmtevoorziening op basis van lokale bronnen (datacenter-warmte), waarmee een flinke reductie van de CO_2-uitstoot te behalen is. Daarnaast zullen andere maatregelen bijdragen aan een verdere CO_2-reductie (zie de indicatoren 'Energiegebruik' en 'Energiemix').



Figuur 20. Prognose CO_2-emissie Haven-Stad in CO_2-equivalent (in ton) in het refentiescenario en na het toepassen van een voorbeeldmaatregel.
Bron: Werkplan Duurzaamheid Haven-Stad

Stand van zaken
In de huidige situatie wordt nieuwbouw niet meer aangesloten op gas en wordt gebruik gemaakt van lokale WKO-bronnen of collectieve bronnen, al dan niet aangevuld met stadswarmte. Daarnaast vindt energieopwekking plaats (op daken en via een bestaande windturbine). Het onderzoek naar meer lokale opwekking voor zonne- en windenergie loopt, net als het onderzoek naar de inkoppeling van duurzame warmtebronnen zoals oppervlaktewater en datacenter-warmte.

Bijsturing
Er is nog geen accuraat inzicht in de huidige CO_2-uitstoot in Haven-Stad om te kunnen adviseren op bijsturing.

Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
- De indicator CO_2-emissie is afhankelijk van goed inzicht in het energiegebruik en de energiemix.
- Voor het vervolledigen van een goede prognose zal in de volgende jaren gekeken worden naar het Energietransitiemodel, zodat gebruikte aannames en kengetallen gedragen en navolgbaar zijn.

Emissievrij autogebruik

Definitie
Aandeel voertuigen zonder emissie ten opzichte van het totaal aantal voertuigen.

Doelstelling
Conform het Actieplan Schone Lucht Amsterdam (zie pagina 26):
- 100% uitstootvrij in 2025 voor vracht- en bestelwagens, taxi's, OV-bussen en touringcars binnen de ring A10; passagiersvaart en GVB-veren op Amsterdams binnenwater; pleziervaart in het centrum; en brom- en snorfietsen in de bebouwde kom.
- 100% uitstootvrij in 2030 voor alle modaliteiten in de bebouwde kom.

Vanuit het Regeerakkoord 2017-2021 is het streven dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissievrij zijn.

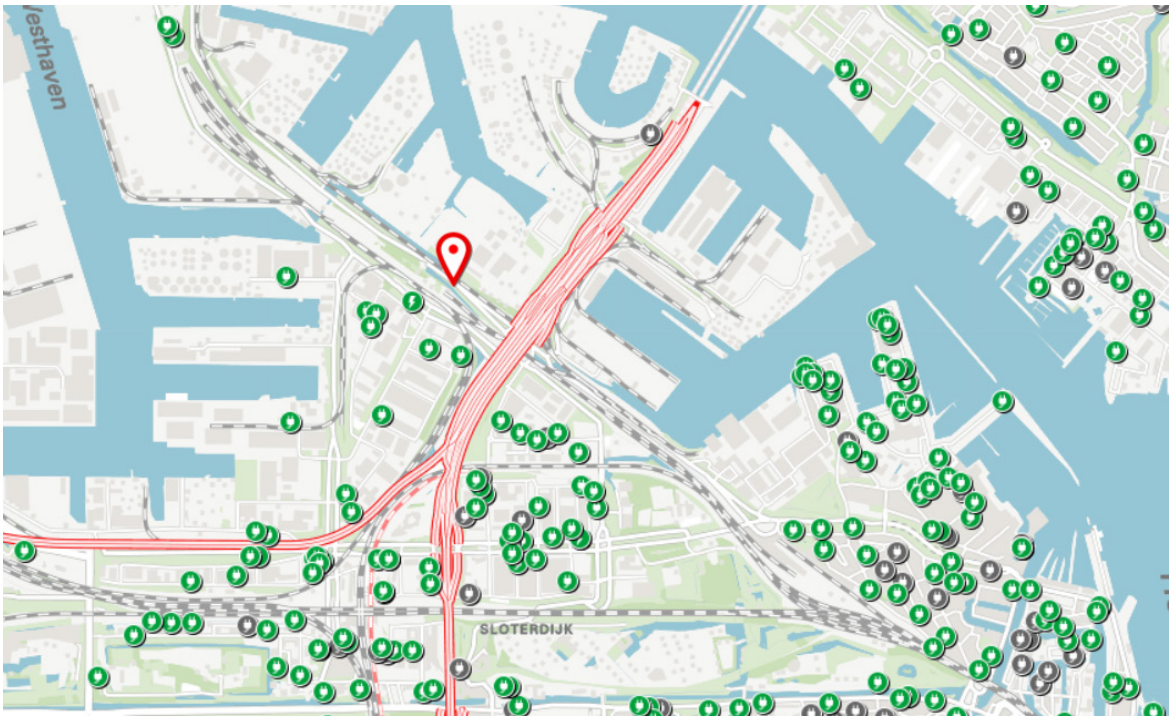
Meetresultaten
Er is op dit moment geen inzicht in het aantal uitstootvrije voertuigen en het aantal voertuigkilometers dat uitstootvrij wordt afgelegd binnen Haven-Stad. Wel is het aantal publieke laadpunten bekend.

Stand van zaken
Het aantal publieke laadpunten neemt toe. Bij alle nieuwe inpandige parkeergelegenheden worden private laadpunten aangelegd. In de nabije omgeving van Haven-Stad worden in 2021 twee tankstations voor waterstof geopend.

● Bijsturing
Het is belangrijk om bij iedere ontwikkeling te blijven sturen op voldoende laadpunten, elektrische deelauto's en Light Electric Vehicles (LEV's) zodat uitstootvrij vervoer voor zoveel mogelijk mensen bereikbaar wordt. De benodigde meetgegevens zijn nog niet beschikbaar om deze indicator te evalueren.

● Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
Naast het monitoren van de publieke laadpunten en waterstoftankstations, zou idealiter inzicht moeten komen in het aantal private en semi-publieke laadpunten in parkeergarages. Dit is te verkennen in samenwerking met Liander. In combinatie met de (idealiter lokaal gemeten) modal split en aandeel emissievrije bestelauto's en vrachtwagens in Amsterdam kunnen dan meer betrouwbare aannames gedaan worden over het aandeel emissievrije voertuigen in Haven-Stad.



Figuur 21. Uitsnede kaart oplaadpunten elektrische auto. Bron: Maps Amsterdam (zie bron voor actuele kaart en legenda)

Energieprestatie per gebouw

Definitie
De energetische efficiëntie van een gebouw.

Doelstelling
De landelijke EPC-regeling (energieprestatie-efficiënte) als meetinstrument voor de energieprestatie van gebouwen, is op 1 januari 2021 vervangen door de nieuwe BENG-normering (Bijna Energie Neutrale Gebouwen). Aanscherping van de BENG naar Amsterdamse waardes die beter overeenkomen met de oude ambities van EPC < 0,2 is in verkenning. De voorgestelde BENG-eisen voor Amsterdam, waarmee rekening moet worden gehouden dat deze na 1 juli 2022 gaan gelden, gelden als ambitie voor de nieuwbouw in Haven-Stad.

In de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid is als ambitie een EPC van 0,15 opgenomen.

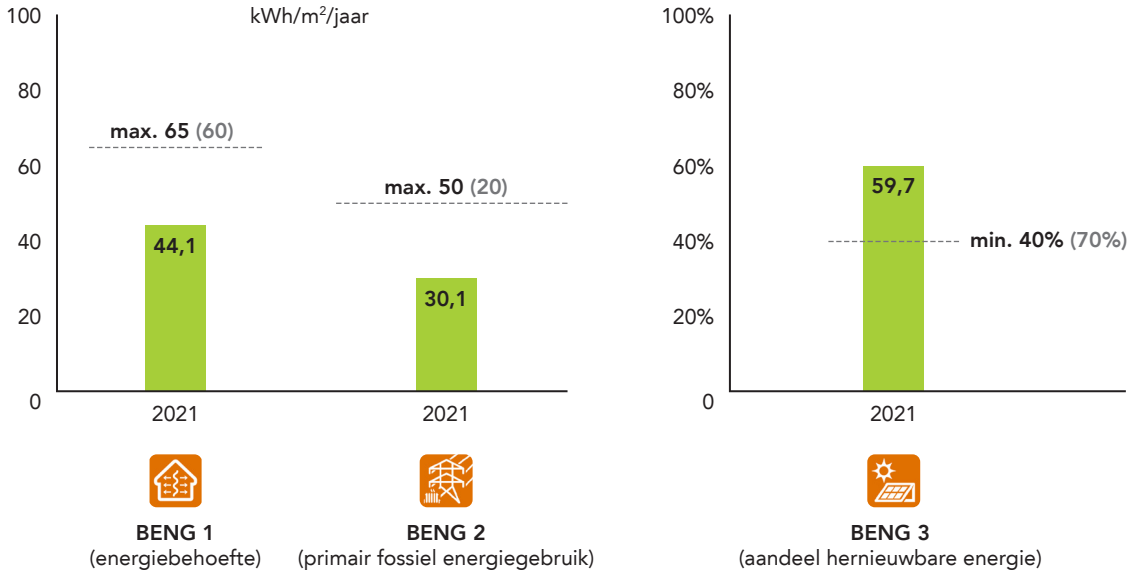
Stand van zaken
Het merendeel van de woningen in Haven-Stad is vergund voordat de BENG-normering in gebruik is genomen om de energieprestatie te berekenen. Deze woongebouwen worden hier buiten beschouwing gelaten.

Voor één woongebouw in Sloterdijk-Centrum zijn voorlopige BENG-indicatoren afgegeven (Amsterdam Vertical): 44,1 / 30,1 / 59,7 (zie figuur 21-1).

Bijsturing
Er zijn nog niet voldoende meetgegevens beschikbaar om deze indicator te evalueren.

Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
Via vergunningverlening kan de vergunde energieprestatie gemonitord worden. De werkelijke energieprestatie kan bepaald worden door controle op de bouwplaats, controle van de ingeregelde energiesystemen en (geaggregeerd) analyseren van de slimme meters en gegevens van de warmte-exploitanten. Het verdient de voorkeur om bij een aantal projecten ook de werkelijke energieprestatie te monitoren om hiervan te leren voor toekomstige projecten. Daarnaast kan inzicht in de energetische kwaliteit van het opgeleverde gebouw en het goed inregelen van de systemen tot een grote besparing leiden.



Figuur 21-1. BENG-scores gestapelde nieuwbouwwoningen in Haven-Stad. In het zwart zijn de landelijke BENG-eisen weergegeven. In het grijs daarachter tussen haakjes is het voorstel voor aangescherpte BENG-eisen in Amsterdam weergegeven (inwerkingtreding op zijn vroegst op 1 juli 2022). Bron: Vergunningverlening (peildatum oktober 2021)

Duurzaam grondstoffengebruik

Hergebruik grondstoffen bij nieuwbouw en in de openbare ruimte

Definitie
Mate van hergebruik en biobased oorsprong van grondstoffen in nieuwbouw.

Doelstelling
50% in 2029 en 100% in 2050 conform de Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025.

Referentiescenario
Amsterdamse gemiddelde en het landelijke gemiddelde waar mogelijk. Meetmethodes zijn nog in ontwikkeling. Op basis van landelijke cijfers is het uitgangspunt dat 12-16% (in gewicht) van de toegepaste materialen gemiddeld al uit hergebruikte materialen bestaat en dan met name in de openbare ruimte, en dat 0,1% van de nieuwe materialen nu biobased is.

In samenwerking met het AMS Institute en Metabolic is bekeken wat het potentieel is van hergebruik van materialen uit dit gebied, biobased bouwen (nu nog voornamelijk houtbouw) en het reduceren van grondstoffengebruik (lichter/slimmer bouwen). Het lijkt, uitgaande van de materiaalstromen, mogelijk om op de middellange termijn de CO_2-uitstoot door hergebruik en toepassing van biobased bouwmaterialen met 40-80% te reduceren. Dit is echter niet alleen een kwestie van het gebruik van andere materialen, maar ook van marktwerking en systeeminnovaties. Het zal daarom niet vanaf project één haalbaar zijn, maar per project beter worden. Wanneer vol wordt ingezet op reduceren van materialen en hergebruik van materialen kan dit al 43% van de CO_2-uitstoot schelen. Als ingezet wordt op biobased bouwen (houtbouw) of een combinatie van reduceren, hergebruiken en biobased bouwen kan dat oplopen tot circa 78%. De grootste CO_2-winst is te behalen door het verminderen van gebruik en hergebruik van respectievelijk staal, beton, aluminium, zandcementen en betonklinkers en het vervangen van constructiematerialen zoals beton en staal door hout.

Grondstofstromen bouw bij 'business as usual', CO_2-uitstoot naar 71.000 woningen: 2.306.350 kton



Grondstofstromen bouw bij 'gemengd scenario', CO_2-uitstoot naar 71.000 woningen: 497.652 kton, reductie -1.808.698 kton (78%)



1. aanvoer hernieuwbare materialen
2. aanvoer nieuwe materialen
3. aanvoer secundaire materialen
4. opgeslagen in gebouwen (2017)
5. opgeslagen in openbare ruimte (2017)
6. opgeslagen in gebouwen (2050)
7. opgeslagen in openbare ruimte (2050)
8. verwerking buiten Haven-Stad

Figuur 22. Grondstofstromen bouw bij 'business as usual' (boven) en bij 'gemengd scenario' (onder).
Bron: Werkplan Duurzaamheid Haven-Stad

De meest impactvolle maatregelen tot het verlagen van de CO_2-equivalent uitstoot zijn het reduceren van gebruik van en/of het gebruik maken van secundaire of biobased materiaalstromen voor metalen: vooral aluminium en staal. Beton creëert vooral een grote impact als het gebruik (primair en secundair) ervan wordt beperkt.

Stand van zaken
Er is nog geen of beperkt inzicht in de hoeveelheid hergebruikt materiaal in lopende bouwprojecten. De meetmethodes zijn daarnaast nog in ontwikkeling, zowel voor gebouwen als voor de openbare ruimte.

● **Bijsturing**
Bijsturing is nog niet aan de orde. Naast de vereiste MPG-normering, is het materiaalgebruik ook onderdeel van de gesprekken met ontwikkelaars.

● **Actualisatie MER**
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
Voor de openbare ruimte wordt verwacht dat in de komende jaren een stadsbreed systeem wordt ontwikkeld voor materiaalhergebruik en ook de administratie daarvan. Diverse pilots daarvoor lopen nu. Tot die tijd zal per project het materiaalgebruik moeten worden geëvalueerd. Voor gebouwen is hergebruik van materialen één van de componenten in de MPG-score die nodig is bij de vergunningverlening. Waarschijnlijk kan op basis van de vergunningaanvraag het percentage hergebruik uitgelezen worden.

Behoud casco's hoogbouw

Definitie
Verhouding hergebruikte, gesloopte en onaangetaste casco's hoogbouw. Hoogbouw zijn gebouwen met 5 of meer verdiepingen.

Doelstelling
Zo min mogelijk slopen van bruikbare casco's, omdat zowel het slopen, het toepassen van primair beton en ook secundair beton een hoge milieu-impact heeft, evenals het toepassen van primair staal.

Stand van zaken
Er zijn tot nu toe drie transformatieprojecten in Sloterdijk-Centrum gerealiseerd of in uitvoering: Barajasblokken, Naritaweg 199 en Floating Gardens (voormalige SITA-kavel). Bij geen van de projecten betreft het transformatie van hoogbouw. De fase waarin grootschalig bestaande gebouwen worden getransformeerd met behoud van (een deel van) het casco, is nog niet gestart. Kansen hiertoe zijn er de komende jaren in Sloterdijk-Centrum, Sloterdijk I Zuid en Sloterdijk I Noord.

● **Bijsturing**
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● **Actualisatie MER**
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
n.v.t.

MilieuPrestatie Gebouwen (MPG)

Definitie
Verdeling MPG-scores van bouwplannen. De milieuprestatie van een gebouw is de som van de schaduwkosten van alle toegepaste materialen in het gebouw per m^2 bvo per jaar, waarbij ook rekening wordt gehouden met de materialen die worden vervangen tijdens de levensduur van het gebouw.

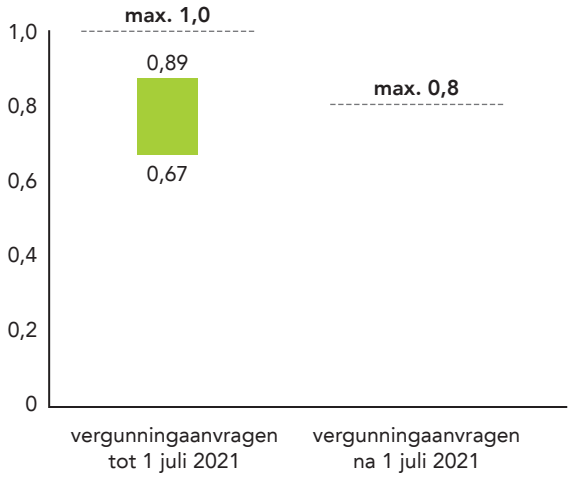
Doelstelling
Wettelijke norm en beleid. Per 1 januari 2018 geldt voor de MPG een maximum grenswaarde van 1,0. Op 1 juli 2021 is de MPG voor nieuwe woningen aangescherpt naar 0,8. Het doel is om de eis stapsgewijs scherper te stellen en uiterlijk in 2030 te halveren. Het Omgevingsplan, naar verwachting in werking per 1 juli 2022, gaat mogelijkheden bieden om voor aan te wijzen gebieden een scherpere milieuprestatie-eis te stellen. Tot die tijd wordt de ambitie in deelprojecten waar mogelijk scherper gesteld, zoals in Sloterdijk I Zuid met een MPG van 0,5.

Stand van zaken
Berekende MPG-scores voor vijf vergunde woongebouwen in Sloterdijk-Centrum liggen tussen de 0,67 en 0,89 (zie figuur 23-1). Deze waarden zijn exclusief een eventuele aftrek van 0,40 die mag worden toegepast als er is gerekend met een Nationale Milieudatabase release 2.0 of hoger. De gebouwen voldoen allemaal ruimschoots aan de maximale grenswaarde van 1,0 die nog gold op het moment van de vergunningaanvraag.

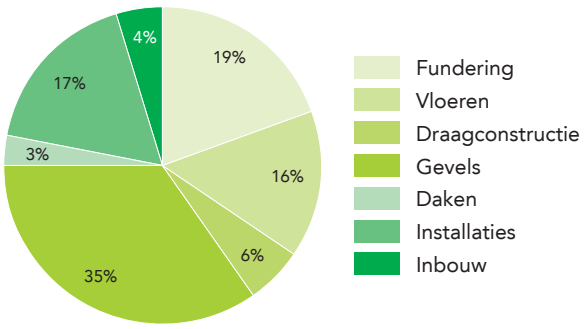
● Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
Zie optimalisaties bij de indicator 'hergebruik grondstoffen bij nieuwbouw en in de openbare ruimte' (pagina 61).



Figuur 23-1. Spreiding MPG-scores Haven-Stad.
Bron: Vergunningverlening (peildatum oktober 2021)



Figuur 23-2. Gemiddeld resultaat MPG-scores per bouwdeel.
Bron: Vergunningverlening (peildatum oktober 2021)

Scheidingspercentage en hoeveelheid huishoudelijk afval

Definitie
- De hoeveelheid gescheiden huishoudelijk afval als percentage van de totale hoeveelheid huishoudelijk afval
- De hoeveelheid afval en restafval per huishouden (in kilogram) per jaar

Doelstelling
- Scheiding (inclusief nascheiding): per direct 65% en 100% in 2050.
- Hoeveelheid afval: gemeentebreed is het streven om in 2025 20 kg minder restafval per inwoner te produceren. In Haven-Stad waar de voorzieningen voor scheiding beter zullen zijn dan gemiddeld in Amsterdam, zou de reductie nog hoger moeten zijn.

Referentiescenario
Als referentie wordt gekeken naar andere nieuwbouwgebieden in Amsterdam en Amsterdam als geheel. In Amsterdam is er jaarlijks per huishouden 358 kg afval. 31% van dit afval wordt gescheiden, zowel via bron- als nascheiding (zie figuur 24-1). Van de overige 247 kg afval kan 173 kg (70%) beter gescheiden worden.

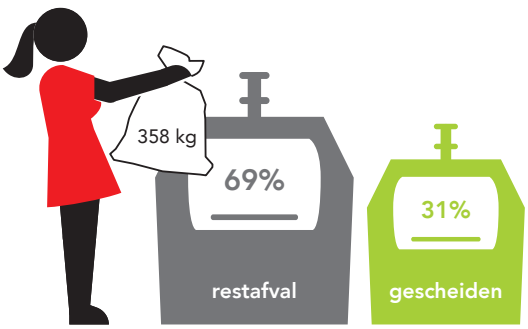
Stand van zaken
In Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk I Zuid is de afvaldata van de aanwezige containers voor huishoudelijk afval geanalyseerd. Zonder correctie voor nascheiding leverde dat een hoeveelheid op van 724 kg in totaal per huishouden, met een scheidingspercentage van 73% (zie figuur 24-2). Deze data zijn echter niet representatief; het is onbekend hoeveel bedrijven afval in de containers storten en huishoudens hebben in het jaar van verhuizen significant meer afval.

De focus de komende jaren moet liggen op het gescheiden inzamelen van GF-afval en het voorkomen van het ontstaan van afval, bijvoorbeeld door grof huishoudelijk afval zoals meubels te hergebruiken. Daarnaast speelt de gedragscomponent een grote rol. Monitoring hierop moet worden opgestart vanaf het moment van ingebruikname van de eerstvolgende blokken in Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk I Zuid.

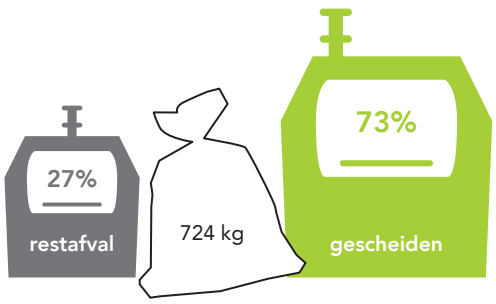
Bijsturing
Een deel van de bijsturing ligt bij het voorzien in geschikte voorzieningen zoals GF-inzamelsystemen en locaties voor tweedehandswinkels.

Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
- De directie Afval en Grondstoffen werkt aan een monitoringsdashboard die inzicht geeft in inzamelmethode, hoeveelheid en scheidingspercentage per buurt. Naar verwachting is dit bij het volgende monitoringsrapport gereed. Dan kan ook een betere vergelijking gemaakt worden met andere transformatie- en nieuwbouwgebieden.
- Uitbreiden van de indicator met bedrijfsafval. Inzicht in deze stromen is echter moeilijk omdat contracten commercieel worden gesloten. Er worden proeven gedaan met gemengd inzamelen. Deze worden op de voet gevolgd en waar mogelijk in Haven-Stad gestart.



Figuur 24-1. Huishoudelijk afval in Amsterdam (gescheiden afval via bron- en nascheiding). Bron: Afval en Grondstoffen (peildatum 2020)



Figuur 24-2. Scheiding 'huishoudelijk' afval in Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk I Zuid (via bron- en nascheiding). Bron: Analyse afvaldata aanwezige containers (peildatum 2019-2020)

Beschikbaarheid voorzieningen afvalscheiding in de wijk

Definitie
Beschikbaarheid van mogelijkheden om huishoudelijk afval te scheiden.

Doelstelling
Het doelpercentage van 0% restafval in de wijk vervalt. Het beleid (Uitvoeringsplan afval en grondstoffen) is om niet alles (bijvoorbeeld PMD) aan de voorkant te scheiden omdat de nascheidingsinstallaties goede resultaten laten zien. Wel komt er meer focus op groente- en fruitafvalscheiding aan de bron, omdat dit afval niet alleen veel waarde heeft bij goed gescheiden inzameling, maar ook het overige afval sterk vervuilt en daardoor onbruikbaar maakt voor recycling.

Referentiescenario
Andere nieuwbouwgebieden in Amsterdam en Amsterdam als geheel. De mogelijkheden tot afvalscheiding verschillen per wijk. Bij nieuwbouw is de ondergrondse container de standaard voor de verschillende afvalfracties.

Stand van zaken
In Sloterdijk-Centrum zijn al enkele ondergrondse containers aanwezig nabij de nieuwe woningen. In Sloterdijk I Zuid is het streven (bedrijfs- en bewoners)afval inpandig gescheiden in te zamelen.

Er is tot op heden geen verschil gesignaleerd in prestaties van de verschillende systemen op de mate van afvalscheiding. Sterke focus op gescheiden groente- en fruitafvalinzameling is aan te bevelen om ook de overige scheiding eenvoudiger te maken. Hiervoor worden de komende jaren diverse pilots geëvalueerd. De lessen hieruit moeten direct meegenomen worden in de toekomstige blokpaspoorten voor Haven-Stad.

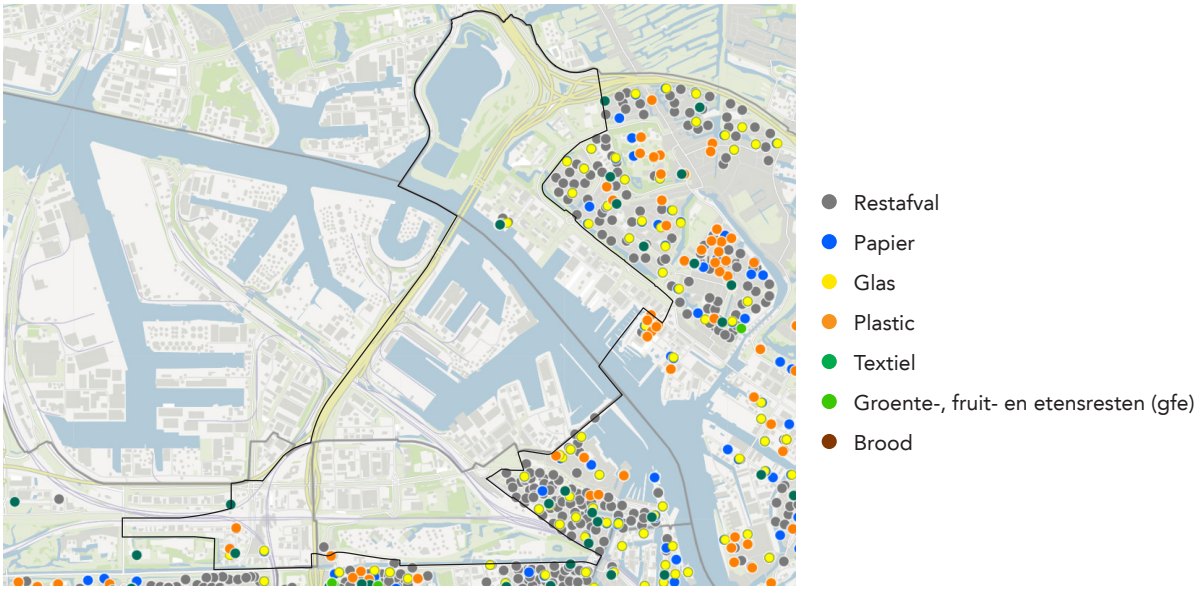
Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
n.v.t.

	●	●	●	●	●	●	●
Cornelis Douwes 0-1	5	0	4	2	1	0	0
Sloterdijk-Centrum	8	5	4	2	2	0	0

In de overige deelgebieden staan geen afvalcontainers.



Figuur 25. Afvalcontainers in Amsterdam. Bron: Maps Amsterdam (peildatum augustus 2021)

Klimaatbestendigheid

Hoogte maaiveld en grondwaterniveau (regenwater en overstromingen)

Definitie
Beoordeling of het maaiveld en de grondwaterstand op het juiste niveau zijn voor een waterveilige en droogtebestendige ontwikkeling.

Doelstelling
In verband met grondwater- en overstromingsrisico's moeten delen van Haven-Stad worden opgehoogd. Een juist grondwaterniveau is ook voor het voorkomen van schade in droge periodes van belang. Aanvullend wordt vitale infrastructuur zoals datacentra en essentiële installaties voor de stroomvoorzieningen niet op de begane grond gerealiseerd. Tot slot wordt ingezet op zorgvuldige risicocommunicatie en –strategieën over evacuatie. Wat de juiste maaiveldhoogte per deelgebied is, is maatwerk per deelgebied.

Referentiescenario
Andere gebiedsontwikkelingen in de MRA.

Stand van zaken
In de Ontwikkelstrategie Haven-Stad is aangegeven hoeveel deelgebieden ongeveer moeten worden opgehoogd op basis van de uitgangssituatie en klimaatscenario's van dat moment (2017). Voor Sloterdijk I Zuid heeft dat geresulteerd in ophoging tussen 0,3 en 0,8 m tot een streefpeil van circa 1 m NAP in het Investeringsbesluit. De aanleg hiervan is op dit moment nog niet gestart. Voor volgende deelgebieden is de hoogte van het maaiveld nog niet bepaald. De loop van de hoofdwatergangen is inmiddels wel bepaald. De loop van de secundaire watergangen wordt per deelgebied bepaald. In combinatie met onder andere het maaiveldpeil beïnvloedt dit oppervlaktewatersysteem de nieuwe grondwaterstand.

● Bijsturing
Najaar 2021 start de tweede fase van een onderzoek naar aanscherpingen van de waterveiligheidsmaatregelen, waaronder aanpassingen van het streefpeil voor het maaiveld. Daarin wordt vooruitgekeken naar extremere klimaatscenario's en naar de mogelijke aanpassingen in het regionale watersysteem, zoals het vaker optreden en een hoger piekpeil van het Noordzeekanaal. Dat kan leiden tot een hoger maaiveld waar dat nog mogelijk is. Omdat volledig ophogen niet overal mogelijk of doelmatig is, moet altijd per deelgebied naar de exacte maaiveldhoogte en -plooiing worden gekeken, en altijd in combinatie met andere maatregelen ten behoeve van waterveiligheid en grondwater. In 2023 worden de nieuwe KNMI-klimaatscenario's verwacht (zie 'optimalisatie meetmethode'). Uitgangspunten voor de volgende deelgebieden worden idealiter pas op basis van die scenario's vastgesteld, tenzij besluiten hierover eerder nodig zijn. Tot die tijd is het verstandig om bij bandbreedtes te kiezen voor de meest robuuste hoogte.

● Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
- De maaiveldhoogte is af te lezen uit het nationaal hoogtebestand. De grondwaterstand kan worden gemeten via de verschillende peilbuizen. Daarnaast geven meldingen over verdroging en wateroverlast informatie over de huidige situatie. Dit wordt gedaan door het IB en Waternet en is input voor het wateradvies per deelgebied.
- Naast de huidige situatie moet periodiek vooruitgeblikt worden wat de impact zal zijn van de periodiek aangescherpte klimaatscenario's en keuzes in het regionale watersysteem. Dit zal doorwerken in de noodzakelijke maaiveldhoogte, streefpeil voor het grondwater en afsluitbaarheid van het hoofdwatersysteem ten opzichte van het regionale systeem. Naar verwachting leidt het recente IPCC-rapport (7 augustus 2021) in het najaar van 2021 tot een eerste KNMI-klimaatsignaal en in 2023 tot nieuwe uitgewerkte KNMI-scenario's voor heel Nederland.
- Naast de hoogte van het grondwater is ook de kwaliteit van belang. Dat wordt reeds door Waternet gemeten. Aandachtspunt daarbij is de mate van verzilting die door klimaatverandering toeneemt en van invloed is op het bodemleven, en welke planten goed gedijen.

Knelpunten klimaatadaptatie

Definitie
Aanwezige knelpunten klimaatadaptatie, zoals hittestress, droogtestress, regenwateroverlast en overstromingsbestendigheid.

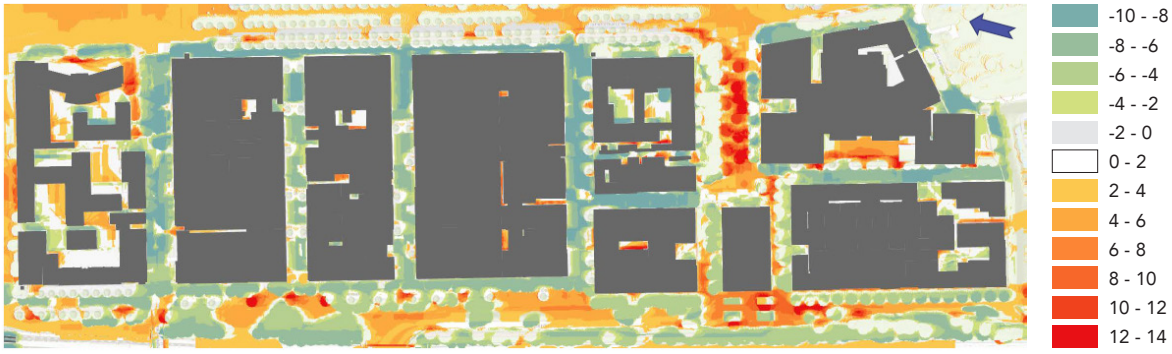
Doelstelling
Geen kwantitatieve doelstelling. Doel is het verhelpen van bestaande en voorkomen van nieuwe knelpunten.

Stand van zaken
Meldingen van wateroverlast worden bijgehouden door Waternet. Daarnaast wordt door de afdeling beheer elk jaar bepaald wat het percentage uitval is van beplanting door droogte. Dit type monitoring bestaat nog niet voor hitte.

In de Klimaatatlas van het waterschap (AGV) wordt getoond wat het risico op overlast is; waar dus knelpunten kúnnen optreden. Deze kaarten geven een modelmatige benadering van de huidige situatie. Dit geeft slechts zeer beperkte informatie over de situatie nadat gebiedsontwikkeling heeft plaatsgevonden (zie 'optimalisatie meetmethode').

Aandachtsgebieden in de huidige situatie zijn:
- Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk I Zuid kennen nu al diverse plekken waar de temperatuur overdag 12 graden hoger kan liggen dan in het Sportpark en het Westerpark en mogelijk boven de 46 graden (gevoelswaarde) uitkomt tijdens hete dagen. Dat geldt ook voor een heel aantal kades (zie AGV Klimaatatlas). Hoewel een dergelijke extremiteit nu slechts eens per circa 5 jaar voorkomt, gaat dat richting 2050 toenemen. Ook zal het aantal warme nachten toenemen, waardoor Haven-Stad minder goed afkoelt.
- Bij 60 mm regen per uur: 30 cm of meer wateroverlast op maaiveld op diverse plaatsen in Sloterdijk Centrum, Parkzone Sloterdijk I Zuid, rond het Mediacollege, Archangelweg, Alfadriehoek en laaggelegen parken (Zonnehoek en Groot Westerpark). Mogelijk onbegaanbaar voor hulpdiensten op delen van de Basisweg, Hatostraat, diverse delen van de Kabelweg en het verlaagde deel van de Transformatorweg (zie AGV Klimaatatlas).
- Bij 100 mm regen per uur: 30 cm of meer wateroverlast op maaiveld in grote delen van Sloterdijk I Noord en Zuid (zie MER Haven-Stad).
- De gegevens over het risico op droogte in dit gebied zijn te grofmazig om specifieke uitspraken te doen voor delen van Haven-Stad. De droogte-opgave wordt per deelgebied meer in detail bekeken. Direct langs het IJ is het risico op droogte klein.

Voor Sloterdijk I Zuid is voor het eerst een hittestresstest gedaan op basis van de voorgestelde stedenbouwkundige configuratie (zie figuur 26). Hieruit bleek het gebied relatief goed te presteren. Mogelijke optimalisaties die uit deze scan naar voren kwamen worden verwerkt in het DO maaiveld en worden meegenomen in de blokgesprekken met ontwikkelaars. Daarnaast is voor het gehele toekomstige Haven-Stad de waterbestendigheid voor regenwater berekend en beoordeeld. Dit is gedaan op basis van de huidige waterbergingseisen aan gebouwen (60 mm) en heftigere buien dan nu standaard in de modelberekening (90 mm/2h). Hierop is de beoogde hoofdwaterstructuur ontworpen (zie Integraal Raamwerk Haven-



Figuur 26. Hittescan. Berekende verschil in gevoelstemperatuur (°C) in één van de twee berekende toekomstige situaties. Blauwer wil zeggen: verbetering ten opzichte van huidige situatie. Oranje en rood wil zeggen: verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Bron: Tauw

Stad) en zijn een aantal huidige knelpunten gesignaleerd (Sloterdijken en Minervahaven) waarvoor de oplossingen in de plannen van de betreffende gebieden direct meegenomen worden. Daarnaast zijn in afwachting van de doorvertaling van het huidige IPCC-rapport naar nieuwe KNMI-klimaatscenario's alvast zones aangewezen waar nog extra water kan worden geborgen als het klimaat nog extremer wordt.

Bijsturing
Hoewel er nog niet lang genoeg gemonitord wordt om een trend in Haven-Stad te ontwaren, wordt door verschillende experts aangeraden om (flink) hoger in te zetten bij het voorkomen van hitte, droogte en wateroverlast. De recente publicatie van het nieuwe IPCC-rapport bekrachtigt de noodzaak hiertoe nogmaals. Zie voor voorgestelde aanpassingen het Werkplan Duurzaamheid. Bij nieuwe investeringsbesluiten voor deelgebieden in Haven-Stad wordt locatie-specifiek gekeken hoe hoog moet worden ingezet. Stedelijk beleid en (concept) MRA basisveiligheidsniveaus vormen een ondergrens.

Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
- Opnemen meldingen wateroverlast en verdroging in en rond Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk I Zuid.
- In ieder volgend deelgebied: 0-situatie en prognose beter in beeld brengen.
- Integreren droogte en hitte in het klimaatadaptatie-advies in plaberumfase 1 van alle volgende deelgebieden. In een vroeg stadium (plaberum fase 2 of begin fase 3) een stresstest doen op basis van de eerste schets van de stedenbouwkundige configuratie. Dit levert als het ware de 0-situatie en prognose per deelgebied.
- Idealiter zou de monitor gevoed worden door meer gemeten data, naast modellen. Niet alleen uit de peilbuizen en overlast-meldingen, maar ook door slimme klimaat-meetstations in verschillende kenmerkende deelgebieden Haven-Stad (bijvoorbeeld Sloterdijken en een kademillieu). Samen-werking met onderzoeksinstellingen biedt kansen voor opzet van een pilot hiervoor.

Waterbergend vermogen

Definitie
Vermogen van een kavel en openbare ruimte om piekbuien te kunnen bergen.

Doelstelling
De nieuwe Hemelwaterverordening (26 april 2021) schrijft een langere periode voor voor het afvoeren van het hemelwater, namelijk 60 uur in plaats van 24 uur. Op kavels met een hoog risico op wateroverlast streven we naar 90-120 mm/2h bufferen, vertraagd afvoeren en lokaal hergebruiken. In de openbare ruimte streven we naar 70-90 mm/2h probleemloos kunnen opvangen en verwerken. Daarnaast voorkomen we het onnodig direct lozen op het regionale watersysteem (het IJ).

Stand van zaken
Op basis van de knelpuntenkaart van Amsterdam Rainproof en de modelberekeningen voor het nieuwe hoofdwatersysteem blijkt dat in de huidige situatie knelpunten optreden bij 90 mm/2h. De conclusie is dat de huidige situatie nog niet volledig voldoet aan de doelstellingen. Knelpunten worden in het ontwerp voor de openbare ruimte en gebiedsontwikkelingsprojecten meegenomen. In de AGV Klimaatatlas wordt de wateroverlast op het maaiveld gemonitord.

Bijsturing
Ja, op plekken met een hoog risico op wateroverlast.

Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
Hogere frequentie actualisatie meldingsdata.



Figuur 27. Kaart met een simulatie van wateroverlast op straat bij een extreme bui van 100 mm/h met daaroverheen meldingen van wateroverlast bij een extreme bui in 2014.

Verhouding groenvoorzieningen / verhard oppervlak

Definitie
Verhouding tussen groenvoorzieningen en het verhard oppervlak. De groenvoorzieningen betreffen het totaal oppervlak groene buitenruimte (stadsparken, wijkparken en buurtgroen), inclusief sportveLden.

Doelstelling
Het Integraal Raamwerk Haven-Stad gaat uit van de normen zoals deze zijn opgenomen in de Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen (zie pagina 23). Hierin zijn geen normen opgenomen over verharding.

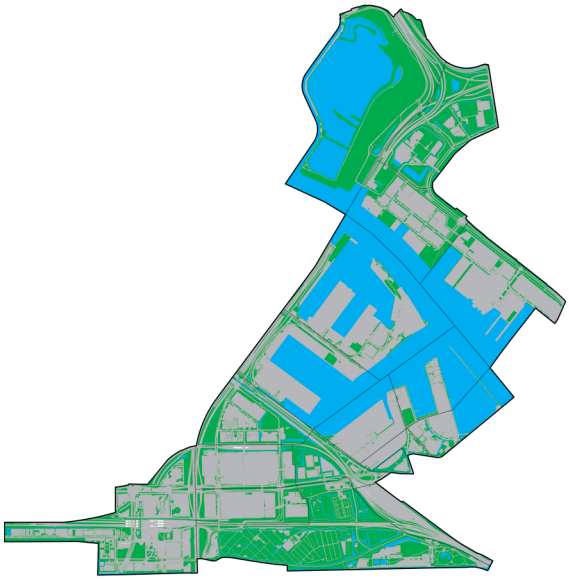
Stand van zaken
In 2019 was circa 29% van Haven-Stad groen, 40% water en 31% verhard (zie figuur 28-1 en 28-2).

In de planvorming voor Sloterdijk I Zuid wordt verdere ontharding meegenomen in het ontwerp voor de openbare ruimte en wordt geborgd dat het inrichten van dit gebied geen negatieve gevolgen heeft voor de omliggende gebieden

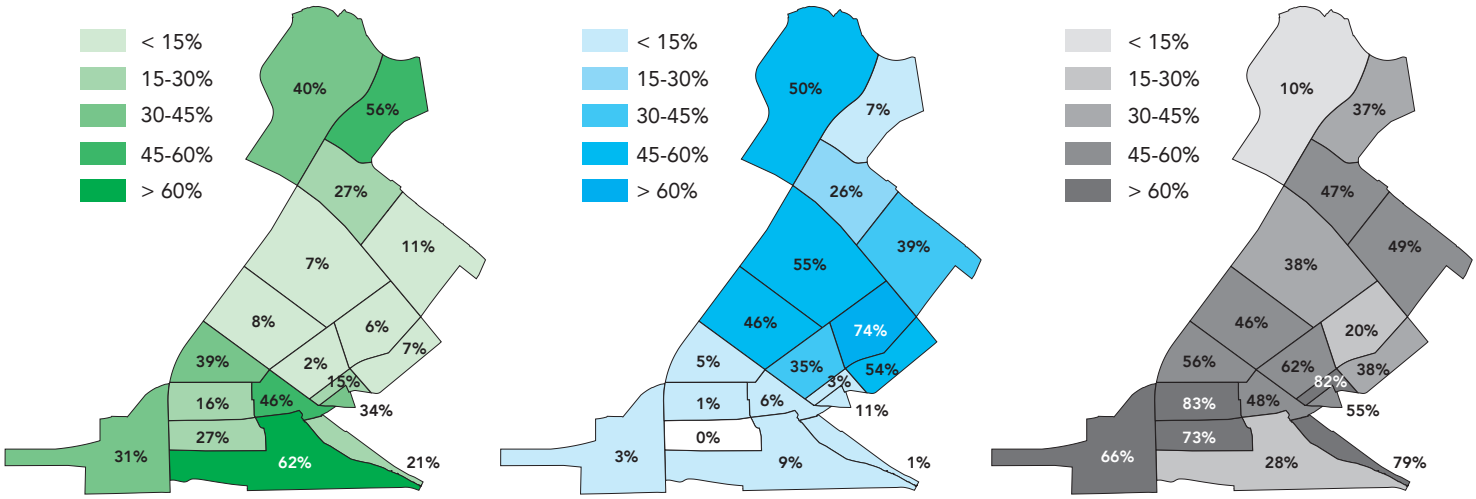
● Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
n.v.t.



Figuur 28-1. Water, groen en verharding in Haven-Stad.
Bron: BGT (peildatum 2019)



Figuur 28-2. Percentage groen, water en verharding in de deelgebieden van Haven-Stad. Bron: BGT (peildatum 2019)

Aantal bomen en bladerdek

Definitie
Aantal bomen en oppervlakte van het bladerdek.

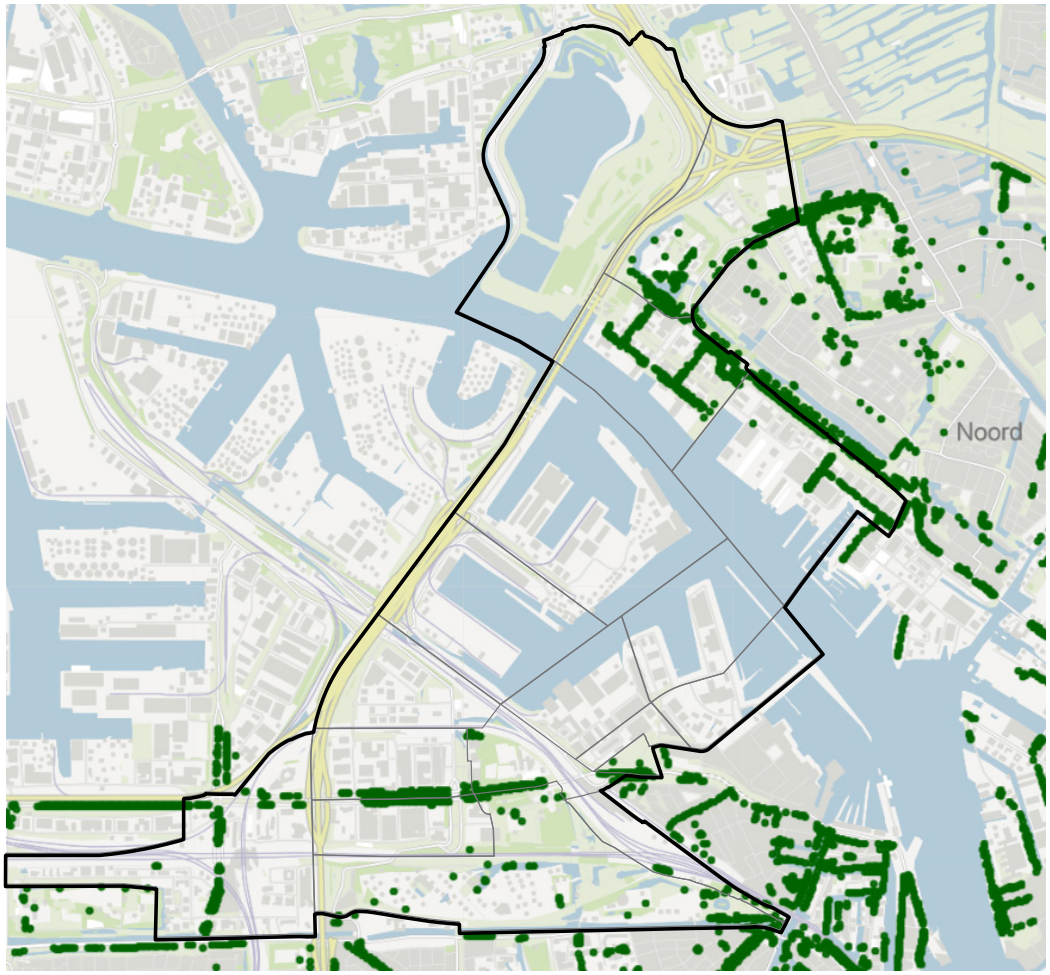
Doelstelling
Er is nog geen kwantitatieve doelstelling bepaald. Zowel Haven-Stad als het stedelijke beleid zetten in op maximaal vergroenen. Ook uit de hittestress-scan voor Sloterdijk I Zuid blijkt het toevoegen van bomen voor schaduw één van de meest effectieve methodes om een gebied koel te houden. Bomen leveren daarnaast nog veel andere 'ecosysteemdiensten': CO_2-opname en -opslag, waterafvang, filteren van vervuilende stoffen, leefomgeving voor andere belangrijke planten, schimmels en dieren, eventueel productie van voedsel, en het verbeteren van de kwaliteit van de woon-werk omgeving.

Stand van zaken
Het huidige aantal bomen is circa 8.060 volgens de kaart 'Bomen in beheer van de Gemeente Amsterdam' (zie figuur 29). In de planvorming voor Sloterdijk I Zuid wordt het aantal bomen vergroot van circa 300 naar circa 1.000.

● **Bijsturing**
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● **Actualisatie MER**
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
Monitoren welke soorten en welke plantwijze de meeste voordelen opleveren voor het gebied.



Figuur 29. Bomen in Haven-Stad. De kaart toont bomen die in beheer zijn bij de gemeente. Bomen op particuliere terreinen staan hier niet op. Ook ontbreken nog bomen die in grote groepen of tussen andere beplanting staan. Bron: Maps Amsterdam (peildatum augustus 2021, de weergave van bomen loopt 1-3 jaar achter op de peildatum)

Koele plekken

Definitie
Voldoende koele plekken op loopafstand. Koele plekken zijn bijvoorbeeld groene plekken met veel schaduw die in droge periodes niet verdrogen, gebouwde locaties waarbinnen koelte kan worden opgezocht en zwemlocaties. Ook de gebouwvorm en de morfologie van de wijk kan bijdragen aan het verkoelen van de wijk.

Doelstelling
Binnen 200-300 meter lopend bereikbare koele plekken van minimaal 200 m^2.

Stand van zaken
Bij de quickscan voor het Integraal Raamwerk Haven-Stad is gekeken of er voldoende koele plekken nabij woningen gepland zijn op basis van de grotere groene structuren en parken. Hieruit zijn een aantal gebieden af te lezen waar extra aandacht moet zijn voor het voorzien van voldoende koele plekken op loopafstand (zie de oranje en rode gebieden in figuur 30).

In de gele gebieden zou de loopafstand idealiter nog verder kunnen worden teruggebracht naar maximaal 200 meter. Maatregelen op het gebied van hittestress zijn naar verwachting op termijn nodig in de omgeving van de stations Sloterdijk, Isolatorweg en Hemknoop.

In de oranje en rode gebieden moet bij de uitwerking van de deelgebieden met extra aandacht worden gekeken naar het voorzien in voldoende koele plekken op loopafstand.

Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
- In kaart brengen en monitoren inpandige en gerealiseerde koele plekken.
- In beeld brengen kwetsbare groepen en gebruikersdichtheden.



Figuur 30. Loopafstand tussen bebouwing en koele plekken. Bron: Quickscan Integraal Raamwerk Haven-Stad

7.4 Gezondheid

Met de ontwikkeling van Haven-Stad wordt nadrukkelijk ingezet op het borgen van een gezonde leefomgevingskwaliteit en het bevorderen van gezondheid. Gezondheid is een speerpunt bij de ontwikkeling van Haven-Stad en daarmee meer dan alleen het toetsen aan milieunormen. Zeker in een overgangsgebied van haven en stad waar sprake is van een relatief hoge milieubelasting en waar tegelijkertijd hoge dichtheden worden gerealiseerd vraagt dat om duidelijke keuzes.

Voor de hoofddoelstelling Gezondheid zijn subdoelstellingen geformuleerd die gaan over de volgende aspecten: milieuhinder, gezond gedrag en veiligheid.

GEZONDHEID

Indicator	Definitie	Doelstelling (Ontwikkel-strategie)	Herijking doelstel-ling	Opname in monitorings-rapport	Bijstu-ring	Actua-lisatie MER
Milieuhinder						
Verandering milieucontouren voor geluid	Kaartbeelden van de verandering van de contouren voor geluid (industriegeluid, individuele bedrijven en windturbines, spoorweg- en metrogeluid, wegverkeersgeluid, scheepvaartgeluid en luchtvaartgeluid)	n.v.t.	n.v.t.	Ja	●	●
Verandering milieucontouren voor luchtkwaliteit	Kaartbeelden van de verandering van de contouren voor luchtkwaliteit	De EU-grenswaarde voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) is een jaargemiddelde van 40 µg/m3, voor zeer fijn stof (PM2.5) is dit 25 µg/m3.	Nee	Ja	●	●
Verandering milieucontouren voor geur	Kaartbeelden van de verandering van de contouren voor geur (cumulatieve geurbelasting en individuele bedrijven)	n.v.t.	n.v.t.	Ja	●	●
Verandering milieucontouren voor grof stof	Kaartbeelden van de verandering van de contouren voor grof stof	n.v.t.	n.v.t.	Ja	●	●
Verandering milieucontouren voor externe veiligheid	Kaartbeelden van de verandering van de contouren voor externe veiligheid (aanwezige bedrijven met een risicocontour, ondergrondse transportroutes, wachtplaatsen en bunkerschepen en transportroutes voor gevaarlijke stoffen	n.v.t.	n.v.t.	Ja	●	●
Aantal woningen binnen milieucontouren	Het aantal vergunde woningen dat binnen de milieucontouren van de Leefomgevingsfoto ligt	n.v.t.	n.v.t.	Ja	●	●
Geluidbelasting woningen	Aantal vergunde woningen, verdeeld over woningtypen, met respectievelijk een stille zijde, een hogere waarde en een geluidbelasting boven de maximaal te ontheffen waarde	Spelregels geluid en compensatie	Nee	Nee	–	–
Toepassing informatieplicht	Percentage vergunde woningen waarbij de informatieplicht is toegepast	Spelregels compensatie als referentie.	Nee	Nee, op een later moment	–	–

Voor een toelichting op de stoplichtkleuren: zie pagina 10.

GEZONDHEID

Indicator	Definitie	Doelstelling (Ontwikkelstrategie)	Herijking doelstelling	Opname in monitoringsrapport	Bijsturing	Actualisatie MER
Toepassing compensatiemaatregelen en innovatieve wetgeving	Aantal toegepaste compensatiemaatregelen per bouwplan, gerelateerd aan ligging binnen/buiten milieuhindercontouren	Spelregels compensatie als referentie.	Nee	Nee, meetgegevens zijn nog niet beschikbaar.	–	–
Afstand tussen woningen en aanlegsteigers voor binnenvaartschepen	De afstand tussen vergunde aanlegsteigers voor binnenvaartschepen en de dichtstbijzijde woningen	Richtafstand, te bepalen aan de hand van de eerste vergunningaanvraag met een luchtkwaliteitsonderzoek.	Nee	Nee, op een later moment. De locatie van aanlegsteigers in Haven-Stad is nog niet bepaald.	–	–
Autogebruik	*Al opgenomen onder de doelstelling bereikbaarheid (subdoelstelling beperkt autoverkeer)*					
Emissievrij autogebruik	*Al opgenomen onder de doelstelling duurzaamheid (subdoelstelling duurzame energievoorziening)*					
Gezond gedrag						
Beschikbaarheid groen-, sport- en speelvoorzieningen	Hoeveelheid beschikbare groen-, sport- en speelvoorzieningen per woning of deelgebied (afhankelijk van referentienorm)	Referentienorm voorzieningen	Nee	Nee, op een later moment. Er zijn nog onvoldoende woningen gerealiseerd.	–	–
Afstand tussen scholen en verkooppunten ongezond voedsel	De afstand tussen scholen en snackbars, cafetaria's en soorgelijke eetgelegenheden waarmen voornamelijk snacks kan kopen en nuttigen	Minimale afstand van 250 meter	Nee	Nee	–	–
Aanwezigheid watertappunten	Beoordeling van een voldoende beschikbaarheid van watertappunten	Nog te bepalen in samenwerking met GGD	Nee	Ja	●	●
Kwaliteit fiets- en wandelpaden	*Al opgenomen onder de doelstelling bereikbaarheid (subdoelstelling langzaam verkeer)*					
Ruimte voor fietsers en voetgangers	*Al opgenomen onder de doelstelling bereikbaarheid (subdoelstelling langzaam verkeer)*					
Veiligheid						
Blackspots	Plaatsen waar veel verkeersongevallen plaatsvinden	Geen onaanvaardbare effecten op de verkeersveiligheid	Nee	Ja	●	●
Aandachtspunten omgevingsveiligheid	Locatie van vitale infrastructuur; functies met grote bezoekersaantallen; opslag van gevaarlijke stoffen; energieknooppunten; kwetsbare functies met niet-zelfredzame personen	Locaties moeten goed bereikbaar zijn en eventuele calamiteiten goed te beheersen	Nee	Nee, op een later moment.	–	–
Aandachtspunten sociale veiligheid	Locaties waar de openbare ruimte onvoldoende verlicht is, er onvoldoende levendigheid op straat is en/of sprake is van een tunnel in de openbare ruimte	Geen onaanvaardbare effecten op de sociale veiligheid	Nee	Nee, op een later moment.	–	–
Functies in de plint	*Al opgenomen onder de doelstelling hoogstedelijkheid (subdoelstelling functiemenging)*					
Hoogte maaiveld en grondwaterniveau	*Al opgenomen onder de doelstelling duurzaamheid (subdoelstelling klimaatbestendigheid)*					
Waterbergend vermogen	*Al opgenomen onder de doelstelling duurzaamheid (subdoelstelling klimaatbestendigheid)*					
Verandering milieucontouren	*Al opgenomen onder de subdoelstelling milieuhinder*					

Milieuhinder

Verandering milieucontouren geluid

Definitie
Kaartbeelden van de verandering van de geluidcontouren.

Doelstelling
Er is geen doelstelling bepaald voor de verandering van de geluidcontouren. De trend in de verandering biedt contextinformatie. De actuele geluidcontouren worden weergeven op de Leefomgevingsfoto Haven-Stad.

Meetresultaten
Haven-Stad is gelegen in een gebied met geluid afkomstig van de gezoneerde industrieterreinen, de A10, het spoor, de metro, de stedelijke wegen en individuele bedrijven. Bij geluid wordt in de wetgeving altijd per bron gekeken en gelden ook per bron andere normen. Daarnaast is het van belang hoe deze bronnen cumulatief leiden tot een bepaalde geluidbelasting. De volgende geluidbronnen worden gemonitord:

1. Industrielawaai
2. Individuele bedrijven
3. Windturbines
4. Spoorweggeluid
5. Verkeersgeluid metro
6. Wegverkeersgeluid
7. Luchtvaartgeluid

Scheepvaartgeluid wordt niet gemonitord. De maatgevende geluidcontour vanwege scheepvaart op het IJ (50 dB(A)) reikt niet verder dan de vaargeul en vormt daarmee geen beperking voor het realiseren van geluidsgevoelige objecten.

Huidige, referentie- en plansituatie
Er is geen significant verschil in geluidbelasting tussen de huidige situatie en de referentiesituatie. Alleen als gevolg van de toename van verkeer neemt het wegverkeersgeluid licht toe.

Stand van zaken
Geluid is één van de belangrijkste milieuthema's, met een grote impact op de transformatieopgave. In Haven-Stad zijn vanwege industrie, rijkswegen en spoorwegen geluidbelastingen boven de voorkeursgrenswaarde aanwezig. De huidige gecumuleerde geluidbelasting in het plangebied is daardoor aanzienlijk. Met name de geluidbelasting vanuit industrie vraagt om een creatieve en gebiedsgerichte aanpak om woningbouw mogelijk te maken.

Op de volgende pagina's worden per geluidbron de betreffende contouren weergegeven en de eventuele verandering daarvan.

1. Industrielawaai

In Haven-Stad liggen twee gezoneerde industrieterreinen: Westpoort (deelgebieden Coen- en Vlothaven en Alfadriehoek) en Cornelis Douwes (deelgebieden Cornelis Douwes 0-1 en 2-3).

Tot 50 dB(A) mogen geluidsgevoelige objecten, waaronder woningen, gebouwd worden. Dat is de voorkeursgrenswaarde. Tot 55 dB(A) kan de gemeente middels het vaststellen van hogere waarden geluidsgevoelige objecten toestaan, mits sprake is van één stille zijde. Boven de 55 dB(A) zijn geluidsgevoelige objecten alleen met dove gevels toegestaan. Deze regels zijn conform het Amsterdams geluidbeleid.

In figuur 31 is te zien dat de 55 dB(A) contour over bijna heel Haven-Stad heen ligt; woningbouw of andere geluidsgevoelige objecten zijn daar niet zonder meer mogelijk. Er bestaan in de wetgeving wel mogelijkheden om hogere geluidbelastingen toe te staan, door middel van het toepassen van innovatieve wetgeving zoals de Zeehavennorm (Wet geluidhinder artikel 50 en 60) of de Interimwet stad-en-milieubenadering. Bij de Stad- en Milieubenadering is dit gekoppeld aan compenserende maatregelen. Bij de Zeehavennorm is het mogelijk om nieuwe woningen te bouwen met een maximale gevelbelasting van 60 dB(A) in plaats van 55 dB(A) in de zones rond gezoneerde industriegebieden met zeehavengebonden activititeiten.

Meetresulaten
In het Achtergrondrapport Geluid (bijlage 4 van het MER Haven-Stad) is de geluidbelasting op Haven-Stad gemodelleerd. Voor industrie is gerekend conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (1999). De uitgangspunten voor het opstellen van het omgevingsmodel zijn niet veranderd. Voor industrielawaai zijn een aantal varianten doorgerekend, die nog steeds relevant zijn.

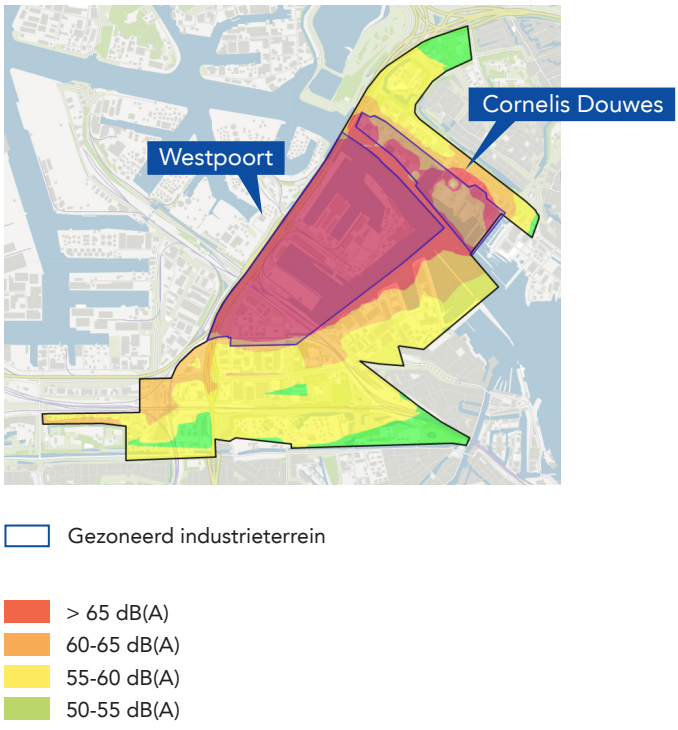
Stand van zaken
Op de Leefomgevingsfoto Haven-Stad worden de contouren van het industrielawaai weergegeven op 5, 10, 25 en 50 meter hoogte. Deze contouren zijn gemodelleerd. Er is vooralsnog geen aanleiding om het modelleringsrapport te actualiseren.

Het veranderen van een gezoneerd industrieterrein kan alleen via het bestemmingsplan waarbij het industrieterrein verkleind, vergroot of opgeheven wordt.

Bijsturing
Bijsturing in het kader van industrielawaai is op dit moment niet nodig.

Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
Gebruik van (real-time) sensordata in plaats van modelgegevens.



Figuur 31. Industrielawaai (op 25 meter hoogte). Bron: Leefomgevingsfoto Haven-Stad, gebaseerd op Achtergrondrapport Geluid, bijlage 4 van het MER Haven-Stad (peildatum 1-11-2017)

2. Individuele bedrijven

Bedrijven waarbij sprake is van een hoge geluidbelasting zijn over het algemeen gelegen op een gezoneerd industrieterrein. Maar ook buiten de gezoneerde industrieterreinen zijn bedrijven met een hogere geluidbelasting mogelijk (op basis van vergunde geluidruimte en/of het Activiteitenbesluit).

In figuur 32 zijn de geluidproducerende bedrijven vanaf milieucategorie 3.1 opgenomen. Bij milieucategorie 3.2 en hoger is menging met wonen lastig uitvoerbaar doordat bedrijven meer geluid mogen produceren. De groene cirkels geven de richtafstanden aan, waarbinnen wonen lastig uitvoerbaar is. Voor het Zaanstraat Emplacement (milieucategorie 4.2) geldt een indicatieve richtafstand van 500 meter op basis van de vergunde geluidruimte. Bij invulling van het gebied rondom het emplacement met woningbouw is daarom te zijner tijd aanvullend onderzoek naar de geluidbelasting nodig.

Het treffen van bronmaatregelen om de geluidbelasting te beperken is lastig, omdat dit ingrijpt op de bedrijfsvoering. Uitgangspunt van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad is dat bedrijven niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering.

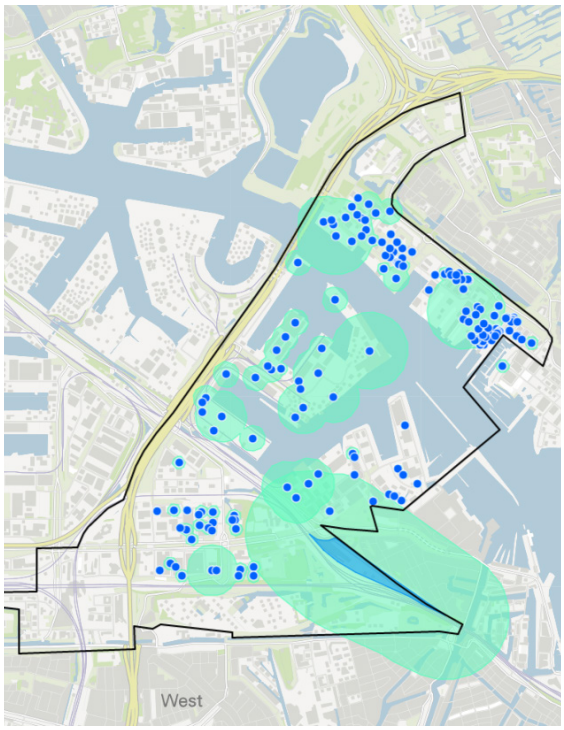
Meetresultaten
In het Achtergrondrapport Geluid (bijlage 4 van het MER Haven-Stad) is de geluidbelasting op Haven-Stad gemodelleerd. De bedrijvigheid is in beeld gebracht door de bedrijfscategorisering van de bestaande bedrijven (milieucategorie 3.1 en hoger).

Stand van zaken
In 2017 waren er 157 geluidproducerende bedrijven in Haven-Stad met milieucategorie 3.1 of hoger. Buiten de gezoneerde industrieterreinen waren er 4 bedrijven in milieucategorie 4.2 (richtafstand 200 meter). Actuele data over de individuele bedrijven was niet tijdig beschikbaar voor verwerking in dit monitoringsrapport, maar de Leefomgevingsfoto zal worden aangepast op basis van de geactualiseerde data over de geluidproducerende bedrijven.

Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

Actualisatie MER
De Leefomgevingsfoto wordt aangepast op basis van geactualiseerde data over de geluidproducerende bedrijven.

Optimalisatie meetmethode
Gebruik van (real-time) sensordata in plaats van richtafstanden.



Geluidproducerende bedrijven met milieucategorie 3.1 en hoger

	richtafstand:	milieucategorie:
	30 meter	3.1
	50 meter	3.2
	100 meter	4.1
	200 meter	4.2
	300 meter	5.1

Figuur 32. Richtafstanden geluidproducerende bedrijven tot gemengd gebied (2017). Bron: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (zie Leefomgevingsfoto Haven-Stad voor actuele situatie)

3. Windturbines

Een windturbine is een apparaat voor het opwekken van elektrisch of thermisch vermogen uit wind. Een wind(turbine)park is een verzameling van 3 of meer windturbines.

Stand van zaken
In Haven-Stad staat één windturbine, in het deelgebied Cornelis Douwes 0-1. Rondom windturbines geldt een geluidcontour. Het jaargemiddelde geluidniveau Lden dat veroorzaakt wordt door een windturbine of windpark, mag bij een geluidsgevoelig object, bijvoorbeeld een woning, niet meer bedragen dan 47 dB.

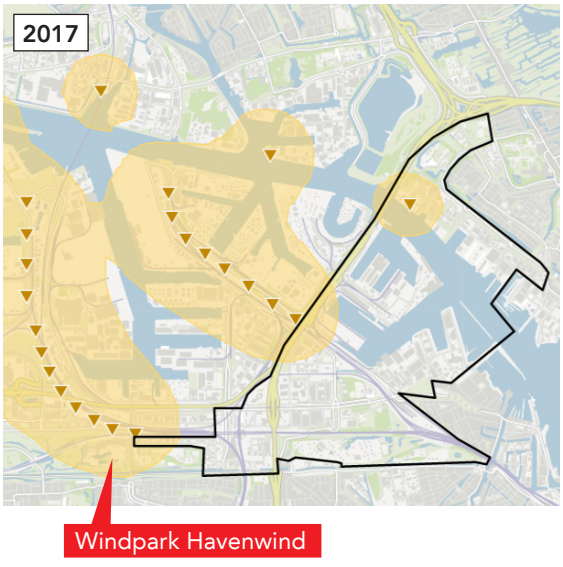
Nabij Haven-Stad zijn ook windturbines aanwezig:
- Op 7 juli 2021 opende het Windpark Nieuwe Hemweg. Er zijn 6 windturbines geplaatst ter vervanging van 8 oude langs de Nieuwe Hemweg (en 4 oude bij Medemblik). De geluidcontour in de oude situatie reikte over de plangrens van Haven-Stad. In de nieuwe situatie is dit niet meer het geval (zie figuur 33 en 34).
- Het bestaande Windpark Havenwind, langs de spoorlijn Amsterdam-Zaanstad, is geherstructureerd. Van de 12 windturbines zijn er 8 vervangen door 4 nieuwe. Ook hiervan lag in de oude situatie de maatgevende 47 dB Lden-contour voor een deel in Sloterdijk-Centrum. In de nieuwe situatie is dit niet meer het geval.

Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

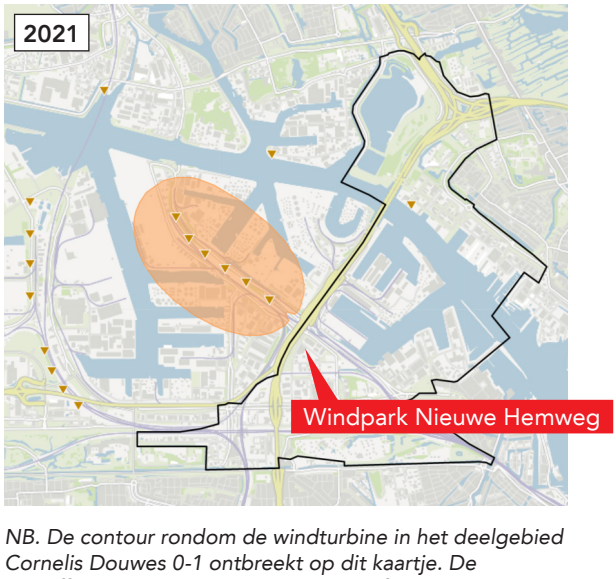
Actualisatie MER
De Leefomgevingsfoto is geactualiseerd naar aanleiding van de nieuwe locaties van de windturbines. Voor Windpark Nieuwe Hemweg is de nieuwe geluidcontour zichtbaar gemaakt.

Vanuit de Regionale Energiestrategie (zie pagina 27) zijn er in en nabij Haven-Stad gebieden aangewezen als zoeklocatie voor nieuwe windturbines. Pas bij een concrete nieuwe locatie, waarvan de geluidcontour binnen Haven-Stad ligt, wordt deze toegevoegd aan de Leefomgevingsfoto.

Optimalisatie meetmethode
Gebruik van (real-time) sensordata in plaats van modelgegevens.



Figuur 33. Geluidcontouren rondom windturbines.
Bron: Leefomgevingsfoto Haven-Stad (peildatum 2017)



NB. De contour rondom de windturbine in het deelgebied Cornelis Douwes 0-1 ontbreekt op dit kaartje. De betreffende contour is gelijk aan die in figuur 33.

Figuur 34. Geluidcontouren rondom windturbines.
Bron: Leefomgevingsfoto Haven-Stad (peildatum 2021)

4. Spoorweggeluid

In Haven-Stad liggen enkele drukke spoorlijnen voor zowel personen- als goederenvervoer.

Geluidbelasting
In het Achtergrondrapport Geluid (bijlage 4 van het MER Haven-Stad) is de geluidbelasting op Haven-Stad gemodelleerd. Voor het spoor is gerekend conform het Reken- en meetvoorschrift geluid (2012). Het railverkeersmodel is opgesteld met behulp van data uit het geluidsregister van ProRail. Daarnaast is een analyse gemaakt van het verwachte effect van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) (zie pagina 32). Het effect op de geluidbelastingen in Haven-Stad van de toename van het aantal bakken per uur is verwaarloosbaar.

Huidige, referentie- en plansituatie
In het MER Haven-Stad staat dan ook beschreven dat er geen noemenswaardig verschil is tussen de geluidbelasting in de huidige situatie, de referentiesituatie en de situatie als het PHS is gerealiseerd.

De geluidbelasting, waarvan is uitgegaan in de referentiesituatie, kan toenemen als het railverkeer intensiever wordt (of door andere redenen). Bij een toename is Prorail gehouden aan de afgesproken geluidproductieplafonds en zal aanpassingen aan het spoor of in de overdracht moeten doen om de eventuele toegenomen geluidbelasting teniet te doen.

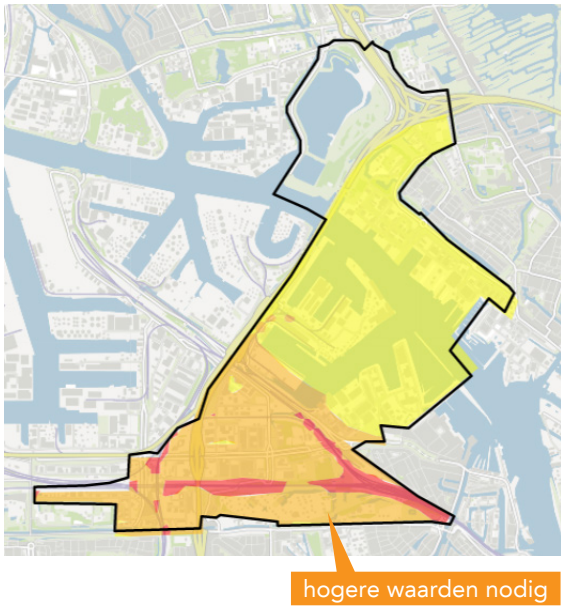
Geluidsnormen spoorweggeluid
- Voorkeursgrenswaarde: 55 dB
- Max. te verlenen ontheffingswaarde: 68 dB

Stand van zaken
Voor een groot gedeelte van Haven-Stad zijn hogere waarden noodzakelijk om woningbouw of andere geluidsgevoelige bestemmingen te realiseren. De geluidcontouren boven de maximale ontheffingswaarde liggen direct langs het tracé (zie figuur 35). Hier zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet zonder meer mogelijk.

Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

Actualisatie MER
Op de Leefomgevingsfoto Haven-Stad worden de contouren van het spoorweggeluid weergegeven op 5, 10, 25 en 50 meter hoogte. Deze contouren zijn gemodelleerd. Er is vooralsnog geen aanleiding om het modelleringsrapport te actualiseren.

Optimalisatie meetmethode
Gebruik van (real-time) sensordata in plaats van modelgegevens.



Figuur 35. Spoorweggeluid (op 25 meter hoogte). Bron: Leefomgevingsfoto Haven-Stad, gebaseerd op Achtergrondrapport Geluid, bijlage 4 van het MER Haven-Stad (peildatum 1-11-2017)

boven de maximaal te verlenen ontheffingswaarde: geluidsgevoelige bestemmingen niet zonder meer mogelijk (bv. dove gevels nodig)
geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk indien bevoegd gezag een hogere waarde verleend en er sprake is van één stille zijde
voorkeursgrenswaarde (basisbeschermingsniveau): geluidsgevoelige bestemmingen zonder meer mogelijk

5. Metrogeluid

Het huidige metrospoor in Haven-Stad loopt vanaf Centraal Station via Station Zuid naar de eindbestemming Isolatorweg (in Sloterdijk I Noord). Dit spoor (lijn 50 en 51) ligt bovengronds en heeft een relatief beperkte impact op het totale gebied.

Geluidbelasting
In het Achtergrondrapport Geluid (bijlage 4 van het MER Haven-Stad) is de geluidbelasting op Haven-Stad gemodelleerd. Voor de metro is gerekend conform het Reken- en meetvoorschrift geluid (2012).

Een deel van het metrospoor (het spoor bij Isolatorweg) ligt op het gezoneerde industrieterrein Westpoort. Het geluid van de metro is daar opgenomen in het industrielawaai.

Huidige, referentie- en plansituatie
In het MER Haven-Stad is ervan uitgegaan dat in de toekomstige situatie de bestaande metrolijn ter hoogte van de Isolatorweg verlengd wordt richting het zuidoosten (sluiten Kleine Ring) en er een nieuwe verbinding komt vanuit Zaandam langs de Noordoever van het IJ. De intensiteiten over het bestaande metrovak nemen toe. Het sluiten van de metroring is onderdeel van het lopende MIRT-traject ZWASH (zie pagina 25).

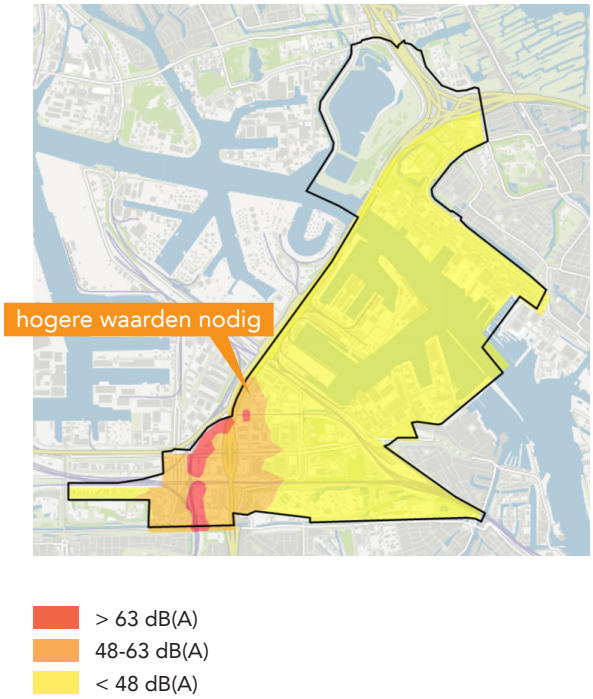
Geluidsnormen metrogeluid
- Voorkeursgrenswaarde: 48 dB
- Max. te verlenen ontheffingswaarde: 63 dB

Stand van zaken
De geluidcontouren boven de maximale ontheffingswaarde liggen direct langs het tracé (zie figuur 36). Hier zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet zonder meer mogelijk.

Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

Actualisatie MER
Op de Leefomgevingsfoto Haven-Stad worden de contouren van het metrogeluid weergegeven op 5, 10, 25 en 50 meter hoogte. Deze contouren zijn gemodelleerd. Er is vooralsnog geen aanleiding om het modelleringsrapport te actualiseren.

Optimalisatie meetmethode
Gebruik van (real-time) sensordata in plaats van modelgegevens.



Figuur 36. Verkeersgeluid metro (op 25 meter hoogte). Bron: Leefomgevingsfoto Haven-Stad, gebaseerd op Achtergrondrapport Geluid, bijlage 4 van het MER Haven-Stad (peildatum 1-11-2017)

boven de maximaal te verlenen ontheffingswaarde: geluidsgevoelige bestemmingen niet zonder meer mogelijk (bv. dove gevels nodig)
geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk indien bevoegd gezag een hogere waarde verleend en er sprake is van één stille zijde
voorkeursgrenswaarde (basisbeschermingsniveau): geluidsgevoelige bestemmingen zonder meer mogelijk

6. Wegverkeersgeluid

De dominante geluidbron voor wegverkeersgeluid is de A10. Ondanks de aanwezige geluidschermen, reikt de 50 dB-contour tot ver in het plangebied.

Geluidbelasting
In het Achtergrondrapport Geluid (bijlage 4 van het MER Haven-Stad) is de geluidbelasting op Haven-Stad gemodelleerd. Voor het wegverkeer is gerekend conform het Reken- en meetvoorschrift geluid (2012).

Voor de rijkswegen is uitgegaan van data uit het geluidsregister van Rijkswaterstaat. Het geluid van de lokale wegen (inclusief tramverkeer) is onderbouwd door verkeerscijfers uit het Verkeersmodel Amsterdam (VMA).

Geluidsnormen wegverkeer
- Voorkeursgrenswaarde: 48 dB
- Max. te verlenen ontheffingswaarde: 53 dB (rijkswegen) / 63 dB (lokale wegen)

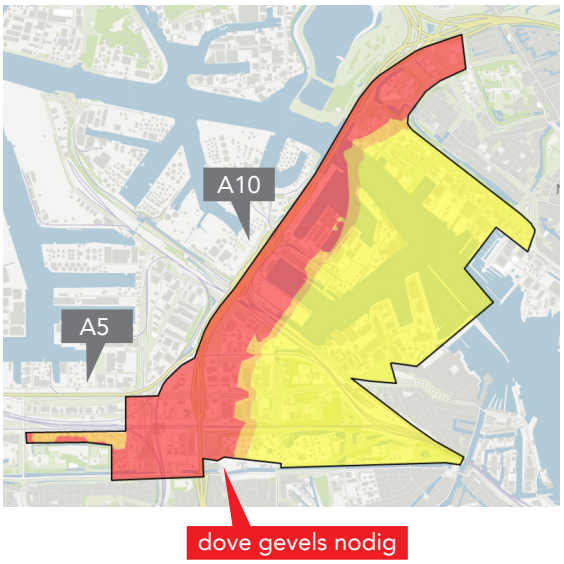
Stand van zaken
Op de Leefomgevingsfoto Haven-Stad worden de contouren van het wegverkeers-geluid weergegeven op 5, 10, 25 en 50 meter hoogte. Deze contouren zijn gemodelleerd. Er is vooralsnog geen aanleiding om het modelleringsrapport te actualiseren.

Rond de rijkswegen (A5 en A10) is een brede zone aanwezig waarbinnen de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. De werkelijke geluidssituatie zal rond de lokale wegen wijzigen door het gewijzigde verkeersaanbod in de toekomst.

Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

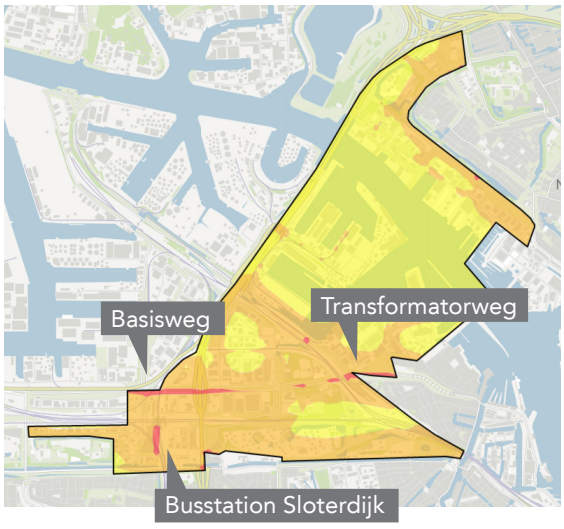
Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
Gebruik van (real-time) sensordata in plaats van modelgegevens.



> 53 dB(A)
48-53 dB(A)
< 48 dB(A)

Figuur 37-1. Verkeersgeluid rijkswegen (op 25 meter hoogte). Bron: Leefomgevingsfoto Haven-Stad (peildatum 2017)



> 63 dB(A)
48-63 dB(A)
< 48 dB(A)

Figuur 37-2. Verkeersgeluid lokale wegen (op 25 meter hoogte). Bron: Leefomgevingsfoto Haven-Stad (peildatum 2017)

boven de maximaal te verlenen ontheffingswaarde: geluidsgevoelige bestemmingen niet zonder meer mogelijk (bv. dove gevels nodig)
geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk indien bevoegd gezag een hogere waarde verleend en er sprake is van één stille zijde
voorkeursgrenswaarde (basisbeschermingsniveau): geluidsgevoelige bestemmingen zonder meer mogelijk

7. Luchtvaartgeluid

Voor het luchtvaartgeluid in Haven-Stad moeten Schiphol en Amsterdam Heliport in beschouwing genomen worden.

Schiphol
Rondom Schiphol gelden vanuit het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol beperkingen voor woningbouw vanwege geluid. Dit beperkingengebied loopt op van een sloopzone vanwege geluid (zone 2) tot een afwegingsgebied voor geluid en externe veiligheid (zone 5). Haven-Stad ligt tussen de 48 en 58 Lden-contour en valt daarmee buiten de beperkingencontour. De contouren staan op de geluidbelastingkaart van Provincie Noord-Holland (30 juni 2017). Elke 5 jaar wordt een nieuwe kaart vastgesteld.



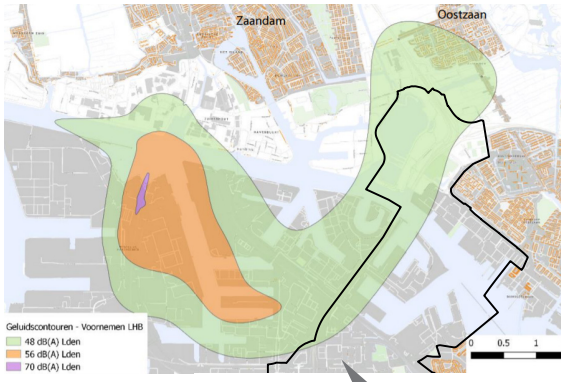
48 Lden-contour
58 Lden-contour
Beperkingengebied voor woningbouw
Lden-contour 20 Ke
Sloopzone

Figuur 38-1. Luchtvaartgeluid Schiphol.
Bron: Geluidbelastingkaart Provincie Noord-Holland

Amsterdam Heliport
Het Luchthavenbesluit Amsterdam Heliport (vastgesteld op 1 februari 2021) maakt een verplaatsing van de standplaats van de traumahelikopter naar Amsterdam Heliport in Westpoort mogelijk. In de bijgeleidende notitie bij de m.e.r.-beoordeling zijn de geluidcontouren opgenomen (zie figuur 38-2). Volgens het Besluit burgerluchthavens geldt voor woningen binnen of op de volgende geluidcontouren:

- 70 dB(A) Lden-contour: woningen dienen aan bestemming te worden onttrokken.
- 56 dB(A) Lden-contour: nieuwbouw van woningen is niet toegestaan.
- 48 dB(A) Lden-contour: afweging Provinciale Staten over de ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot het gebruik van de luchthaven.

Bij vaststelling van een ruimtelijk plan moeten deze beperkingengebieden in acht worden genomen.



48 dB(A) Lden
56 dB(A) Lden
70 dB(A) Lden

Figuur 38-2. Beperkingengebieden Amsterdam Heliport.
Bron: Begeleidende notitie bij m.e.r.-beoordeling luchthavenbesluit Amsterdam Heliport

Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

Actualisatie MER
Het helikoptergeluid is niet meegenomen in het MER Haven-Stad en is zodoende hierop een aanvulling. De geluidcontouren worden toegevoegd op de Leefomgevingsfoto inclusief de bijbehorende spelregel(s).

Optimalisatie meetmethode
n.v.t.

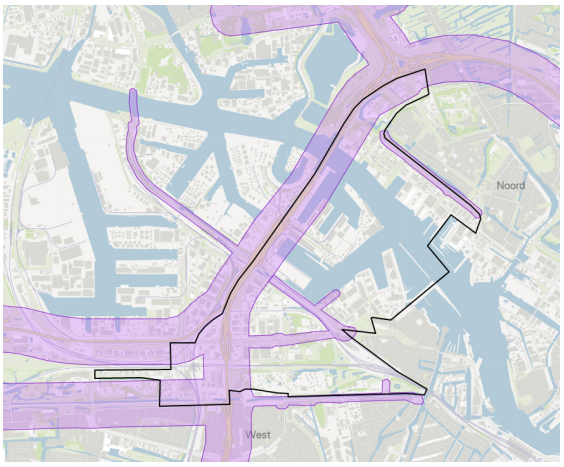
Milieucontouren luchtkwaliteit

Definitie
Kaartbeelden van de verandering van de contouren van luchtkwaliteit.

Doelstelling
De EU-grenswaarde voor stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}) is een jaargemiddelde van 40 µg/m^3, voor ultrafijnstof ($PM_{2,5}$) is dit 25 µg/m^3. Deze waarden zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer.

De landelijke regelgeving, vastgelegd in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen), heeft alleen betrekking op de bescherming van gevoelige bestemmingen langs rijkswegen en provinciale wegen. Hierin zijn afstandseisen opgenomen, waarbinnen een onderzoeksplicht geldt voor stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}) in een zone van 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter van provinciale wegen. Gevoelige bestemmingen zijn scholen, kinderdag-verblijven, verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen, en vergelijkbare functies.

In de Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit (5 januari 2010) gelden daarnaast ook afstandseisen voor drukke binnenstedelijke wegen. Er mogen geen nieuwe gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd in de eerstelijns-bebouwing bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter van de rand van de weg.



Richtafstand tot gevoelige bestemmingen

Figuur 39. Luchtkwaliteit.
Bron: Leefomgevingsfoto Haven-Stad

Uit het Achtergrondrapport Luchtkwaliteit (bijlage 5 van het MER Haven-Stad) blijkt dat in Haven-Stad in 2017 alle concentraties onder de wettelijke waarden lagen. In de referentiesituatie (2030) dalen de concentraties sterk. Ook na volledige realisatie van Haven-Stad is op alle locaties een verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie berekend.

Stand van zaken
De uitgangspunten opgenomen in het achtergrondrapport van het MER zijn nog actueel. Actuele meetwaarden zijn te vinden op het landelijke Luchtmeetnet.

Alhoewel in alle fasen van de gebiedsontwikkeling wordt voldaan aan de geldende grenswaarden voor de luchtkwaliteit, zijn bij de verdere uitwerking van de deelplannen maatregelen denkbaar om de effecten op de volksgezondheid als gevolg van het wegverkeer zoveel mogelijk te beperken. De directe emissie van bedrijven is al beperkt door het toestaan van een maximale milieucategorie voor deze bedrijven.

Mogelijke bronmaatregelen (vermindering uitstoot):
- Minder verkeer
- Voorkomen stagnatie/verbetering doorstroming door slimme stoplichten, dynamische routeborden, etc.
- Instellen milieuzone voor vrachtverkeer of een 'emissie-arme zone'

Mogelijke overdrachtsmaatregelen (verbetering verdunning concentratie):
- Plaatsen van schermen bij op- en afritten van snelwegen en tunnelmondingen
- Plaatsen van bomen, op ruime afstand van elkaar (bomenplan)
- Brede wegprofielen

Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
Gebruik van (real-time) sensordata in plaats van richtafstanden.

Milieucontouren geur

Definitie
Kaartbeelden van de verandering van de geurcontouren.

Doelstelling
Het beleid in Nederland en de provincie Noord-Holland ten aanzien van geur is er op gericht om nieuwe hinder te voorkomen. Uitgangspunt is dat een nieuwe woonlocatie op zodanige afstand wordt gepland van stankbronnen dat geen of hooguit een acceptabele mate van hinder te verwachten is. Het is een bevoegdheid van het lokale gezag om vast te stellen welk niveau van geurhinder in een bepaalde situatie nog acceptabel is. Amsterdam heeft geen geurbeleid.

Voor geur gelden de hiernaast weergegeven maximale afstanden tussen bedrijven en gevoelige bestemmingen. Een bedrijf is alleen mengbaar met woningen en andere gevoelige functies als het bedrijf op het milieuaspect geur niet hoger scoort dan milieucategorie 2 en de bedrijfsactiviteiten hoofdzakelijk inpandig en niet 's nachts plaatsvinden. De Leefomgevingsfoto Haven-Stad bevat gebiedsgerichte spelregels voor nieuwe gevoelige bestemmingen die binnen de richtafstanden van deze bedrijven en/of berekende cumulatieve geurcontour van de bedrijven gezamenlijk zijn gelegen.

Stand van zaken
Meer dan 90% van de geurbelasting in Haven-Stad wordt veroorzaakt door twee bedrijven in Haven-Stad (Cargill/Bunge Sojafabrieken en ICL Fertilizers) en door de cacao-bedrijven uit de Zaanstreek. Daarnaast zijn er nog 36 individuele bedrijven die vanwege geur een milieucategorie 3.1 of hoger hebben:

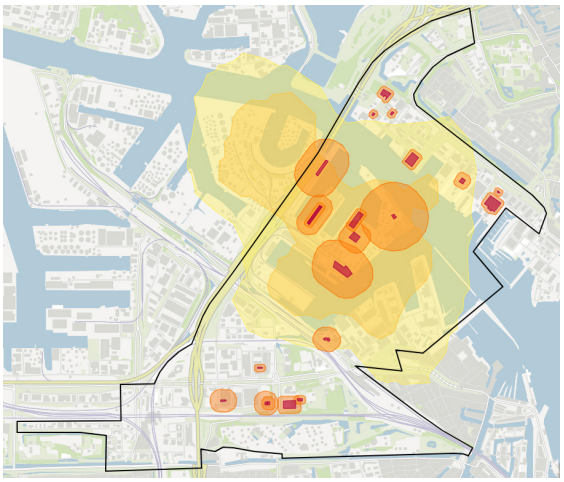
Milieu-categorie	Indicatieve hinderafstand geur	2017	2021
3.1	30 meter	10	21
3.2	50 meter	3	3
4.1	100 meter	5	8
4.2	200 meter	2	5
5.1	300 meter	1	1
		21	**38**

Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
Gebruik van (real-time) sensordata in plaats van richtafstanden.

* De geuremissie wordt uitgedrukt in Europese odour units per kubieke meter (OUe/m3). Eén OUe/m3 is de concentratie geurstoffen die door iemand van een geurpanel in een laboratorium met zekerheid kan worden geroken. De geurbelasting is uitgedrukt in percentielwaarden. Bijvoorbeeld 1 OUe/m3 als 98-percentiel. Dit betekent dat de uurgemiddelde geurconcentratie van 1 OUe/m3 gedurende 98% van het jaar niet wordt overschreden (2% van het jaar is de bron dus wel waarneembaar en kan hinder ervaren worden).



Figuur 40. Milieucontouren geur. Bron: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (zie Leefomgevingsfoto Haven-Stad)

Milieucontouren (grof) stof

Definitie
Kaartbeelden van de verandering van de milieucontouren van (grof) stof. Grof stof zijn stofdeeltjes groter dan 10 micrometer.

Doelstelling
Voor grof stof is geen wetgeving of beleid vastgesteld voor ruimtelijke ontwikkelingen. In het Activiteitenbesluit gelden voor bedrijven wel regels voor bijvoorbeeld de stuifgevoeligheid. Voorbeelden van stuifgevoelige stoffen zijn cement, grond, roestig schroot en kunstmest. Voor stof geldt, net als voor geur, de in tabel 1 weergegeven maximale afstanden tussen bedrijven en gevoelige bestemmingen. Een bedrijf is alleen mengbaar met woningen en andere gevoelige functies als het bedrijf op het milieuaspect stof niet hoger scoort dan milieucategorie 2 en de bedrijfsactiviteiten hoofdzakelijk inpandig en niet 's nachts plaatsvinden.

Stand van zaken
Het MER beschrijft dat er in 2017 geen verschil was tussen de huidige situatie en de referentiesituatie. De actuele contouren worden weergeven op de Leefomgevingsfoto Haven-Stad. In 2017 waren er 15 bedrijven aanwezig in Haven-Stad met een indicatieve hinderafstand voor stof van 30 tot 500 meter (milieucategorie 3.1 of hoger). Hiervan zijn er 6 niet meer aanwezig en er zijn er 21 bijgekomen. Dat kan ook deels alleen adminstratief zijn, door een betere registratie.

Milieu-categorie	Indicatieve hinderafstand stof	Aantal bedrijven in 2017	Aantal bedrijven in 2021
3.1	30 meter	5	20
3.2	50 meter	2	1
4.1	100 meter	4	4
4.2	200 meter	1	3
5.1	300 meter	0	0
5.2	500 meter	3	2
5.3	700 meter	0	0
		15	**30**

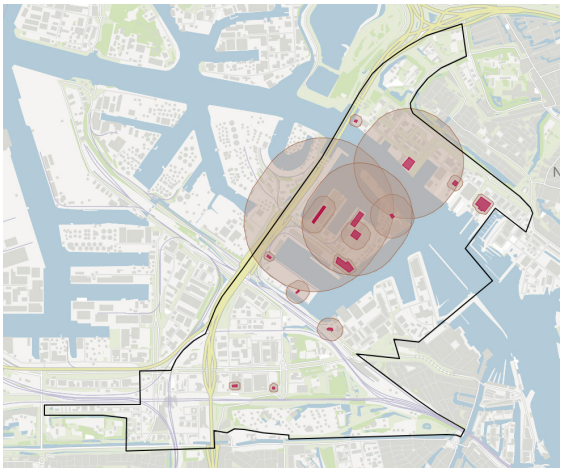
Tabel 1. Richtafstanden tot 'gemengd gebied' (VNG, Handreiking Bedrijven en milieuzonering).
Bron: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

Als de contouren van een bedrijf niet buiten het eigen deelgebied liggen, zijn deze alleen relevant als het betreffende deelgebied getransformeerd wordt. Daarnaast geldt dat veel van deze bedrijven in de praktijk een veel kleinere milieucontrour hebben dan op basis van de richtafstanden mogelijk is.

● Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
Gebruik van (real-time) sensordata in plaats van richtafstanden.



■ Stofhinder veroorzakende bedrijven (milieucategorie 3.1 of hoger vanwege hinderafstand stof)

◯ Indicatieve hinderafstand stof

Figuur 41. Milieucontouren stof. Bron: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (zie Leefomgevingsfoto Haven-Stad)

Milieucontouren externe veiligheid

Definitie
Kaartbeelden van de verandering van de contouren van externe veiligheid.

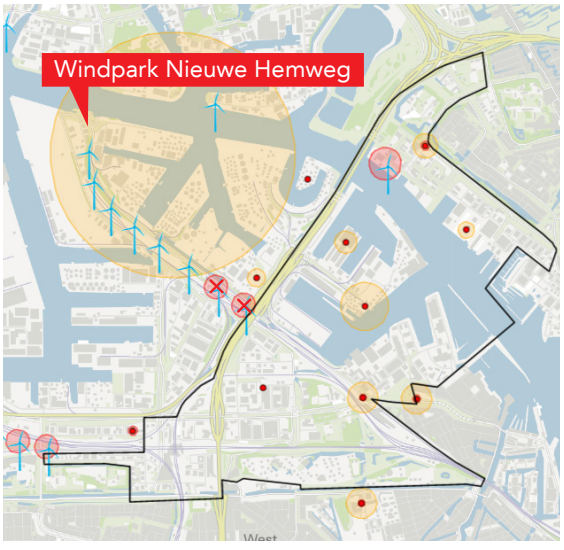
Stand van zaken
De actuele contouren worden weergeven op de Leefomgevingsfoto Haven-Stad:

- Stationaire risicobronnen, waaronder windturbines
- Transportroutes gevaarlijke stoffen
- Buisleidingen
- Zone Wachtplaatsen
- Zone Bunkerschepen
- Beleidszone II (Coen- en Vlothaven)
- Beleidszone III (Minervahaven en Alfadriehoek)

Het MER Haven-Stad beschrijft dat er voor het thema externe veiligheid geen verschil is tussen de huidige situatie en de referentiesituatie. Er is geen aanleiding bekend waardoor de situatie verandert. In en nabij Haven-Stad bevinden zich diverse bedrijven en inrichtingen die externe veiligheidsrisico's met zich meebrengen.

Er gelden risico-afstanden voor bedrijven die gevaarlijke stoffen opslaan en rondom de infrastructuur waardoor of waarover gevaarlijke stoffen getransporteerd worden. Dit is het plaatsgebonden risicio, waarbij de wet aangeeft dat er geen kwetsbare objecten (waaronder woningen) binnen de PR 10^{-6}/jaar contour zijn toegestaan. Ook geldt een invloedsgebied waarbinnen bij een ongeval nog dodelijke slachtoffers kunnen vallen. Binnen de invloedsgebieden is een verantwoording van het groepsrisico verplicht en dient de veiligheidsregio om advies gevraagd te worden met betrekking tot rampbestrijding en zelfredzaamheid.

Bevi-inrichtingen
In het plangebied bevinden zich diverse bedrijven die externe veiligheidsrisico's met zich meebrengen. Dit betreft voornamelijk LPG-tankstations, BRZO-bedrijven (Besluit risico's zware ongevallen) en overige Bevi-bedrijven (Besluit externe veiligheid inrichtingen).

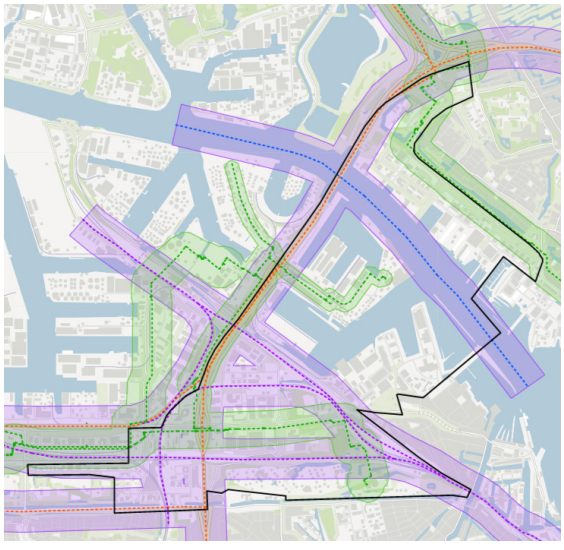


Stationaire risicobron: LPG-tankstations, BRZO-bedrijven en overige Bevi-bedrijven

Invloedsgebied stationaire risicobron

Plaatsgebonden risicocontour 10^{-6}/jaar bij bestaande windturbine

Figuur 42. Milieucontouren externe veiligheid bedrijven met een risicocontour en windturbines. Bron: Achtergrondrapport Externe veiligheid (MER, bijlage 7)



Waterweg
Rijkswegen
Spoorwegen
Invloedsgebied rondom transportroutes gevaarlijke stoffen

Buisleidingen
Invloedsgebied rondom ondergrondse transportroutes

Figuur 43. Milieucontouren externe veiligheid (ondergrondse) transportroutes. Bron: Achtergrondrapport Externe veiligheid (MER Haven-Stad, bijlage 7)

Transportroutes
Voor alle transportroutes in het plangebied bevindt de PR 10^{-6}/jaar contour zich op de transportroute zelf. Hier hoeft geen rekening mee gehouden te worden. Het invloedsgebied heeft een afstand van 200 meter (op basis van artikel 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes).

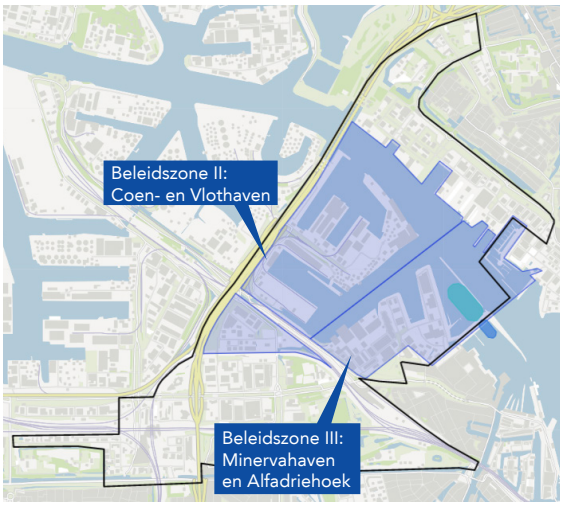
Buisleidingen
Het invloedsgebied voor aardgasbuisleidingen is afhankelijk van de diameter. Bij een diameter van 16 inch is het invloedsgebied 170 meter.

Bunkerschepen en wachtplaatsen
De contouren bevinden zich grotendeels op het water en op niet-bebouwbaar gebied. De veiligheidscontouren zijn daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling van Haven-Stad.

● Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
n.v.t.



Beleidszone II en III
Veiligheidscontouren bunkerschepen
Veiligheidscontouren wachtplaatsen

Figuur 44. Milieucontouren externe veiligheid overige. Bron: Achtergrondrapport Externe veiligheid (MER Haven-Stad, bijlage 7)

Aantal woningen binnen milieucontouren

Definitie
Het aantal vergunde woningen dat binnen de milieucontouren van de Leefomgevingsfoto ligt.

Stand van zaken
De gerealiseerde en vergunde woningen in Haven-Stad bevinden zich allemaal in Sloterdijk-Centrum. In verband met de milieucontouren van het spoorweggeluid, verkeersgeluid metro, en verkeersgeluid lokale wegen zijn hogere waarden noodzakelijk om woningbouw te realiseren (met een stille zijde). Maar vanwege het industriegeluid én de A10 komt de geluidbelasting in Sloterdijk-Centrum voor alle vergunde woingen boven de maximaal te verlenen ontheffingswaarde uit. Woningbouw zonder maatregelen is niet direct mogelijk. Met het gebiedsgerichte spelregelkader en slimme positionering van gebouwen is woningbouw toch mogelijk gemaakt.

Ter illustratie, in het woongebouw Crossroads moet bij 63 van de 393 woningen een dove gevel toegepast worden, omdat de geluidbelasting vanwege het industrieterrein Westpoort hoger is dan de maximale waarde van 55 dB(A). Het plan past binnen de kaders van het bestemmingsplan, waarin hogere waarden zijn vastgesteld.

● Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
n.v.t.

Gezond gedrag

Aanwezigheid watertappunten

Definitie
Beoordeling van een voldoende beschikbaarheid van watertappunten. Watertappunten dragen bij aan het voorkomen van hittestress.

Doelstelling
Er is (nog) geen vastgesteld beleid of referentienorm voor openbare watertappunten. De GGD stimuleert Amsterdammers die sporten en spelen om water te drinken uit openbare watertappunten. De watertappunten moeten duidelijk zichtbaar zijn en worden geplaatst in parken en bij speelplekken en schoolpleinen.

Stand van zaken
Waternet plaatst, onderhoudt en beheert de watertappunten namens de gemeente. Een actueel overzicht van de watertappunten in Amsterdam is te vinden op waternet.nl.

Er zijn op dit moment 5 watertappunten in Haven-Stad. Nabij Minervahaven zijn 2 watertappunten net over de plangrens aan de overkant van de straat.

Bijsturing
Bijsturing is op dit moment niet nodig.

Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
Referentienorm bepalen door/in afstemming met GGD.



Figuur 45. Openbare watertappunten in en nabij Haven-Stad.
Bron: Waternet (peildatum 1 oktober 2021)

Veiligheid

Blackspots

Definitie
Een blackspot, ook wel red route, verkeersonveilige locatie of verkeers-ongevallenconcentratie (VOC), is een kruispunt met 3 of meer letsel- of dodelijke ongevallen in 3 jaar tijd, of een wegvak met 30 of meer ongevallen in 3 jaar tijd per kilometer met als afloop letsel of dodelijke slachtoffers.

Doelstelling
Geen onaanvaardbare effecten op de verkeersveiligheid.

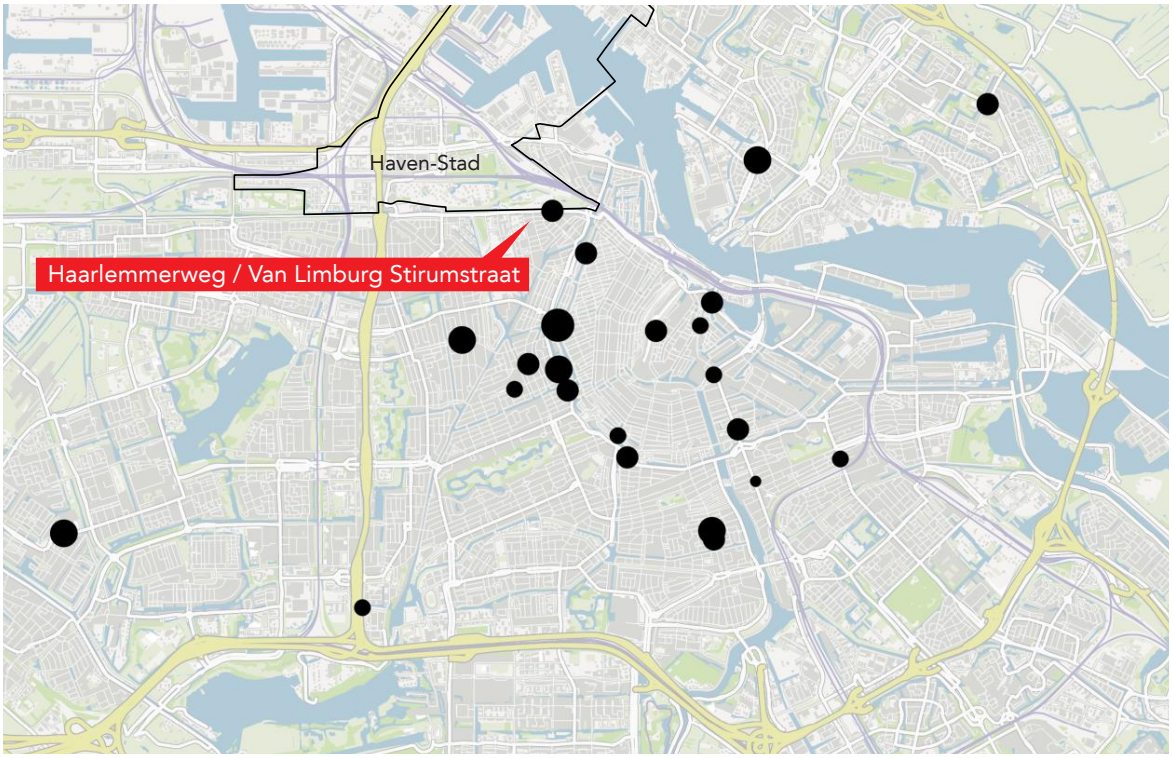
Stand van zaken
Op de shortlist in de rapportage Blackspots 2019 (versie 26 maart 2019) stond één blackspot op de grens van Haven-Stad; op het kruispunt Haarlemmerweg en Limburg van Stirumstraat. De Werkgroep Blackspots Amsterdam heeft deze kruising aangepakt, met een bemoedigend ongevallenverloop. In de rapportage Blackspots 2021 (versie 15 januari 2021) staat het kruispunt niet meer op de shortlist, noch andere kruispunten of wegvakken in Haven-Stad.

De gemeentelijke ambitie is om het aantal ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden met 25% te verminderen in 2020 ten opzichte van 2010 (Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021, vastgesteld door de gemeenteraad op 14 september 2016). De gemeente zet zich in om in 2020 maximaal 90 ernstig verkeersgewonden te hebben per 100.000 inwoners. Hierbij wordt aangesloten bij de ambities die de Rijksoverheid heeft gesteld in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020. Ook de Stadsregio Amsterdam heeft deze ambitie onderschreven in haar Investeringsagenda Verkeersveiligheid.

● Bijsturing
Verkeersveiligheid neemt een belangrijke rol in bij het (her)ontwerpen van de openbare ruimte in Haven-Stad. Bijsturing is op dit moment niet nodig.

● Actualisatie MER
n.v.t.

Optimalisatie meetmethode
n.v.t.



Figuur 46. Kaart shortlist (werklijst) blackspots in Amsterdam in 2019.
Bron: Rapportage Blackspots 2019, Team Onderzoek en Kennis, Gemeente Amsterdam (26 maart 2019)

8. Actualisatie milieueffectrapport (MER)

Het MER heeft geen specifieke plantermijn, maar wordt gedurende de ontwikkelperiode van Haven-Stad actueel gehouden met behulp van monitoring. Het actuele MER is te raadplegen op www.amsterdam.nl/haven-stad en bestaat uit het oorspronkelijke MER, aangevuld met:

- monitoringsrapport(en)
- bijlage 1: eventuele wijzigingen/ aanvullingen op het MER naar aanleiding van bijsturing en een overzicht van nieuwe onderzoeken
- bijlage 2: wijzigingen op het spelregelkader
- actuele Leefomgevingsfoto Haven-Stad

Het MER zal de basis zijn en blijven voor ruimtelijke besluiten in Haven-Stad. Het is daarbij zaak dat de ontwikkeling van het MER, inclusief de monitoringsrapporten, goed navolgbaar blijft. Er kan vervolgens bij elk ruimtelijk besluit op basis van het levende MER worden onderbouwd dat aan de wettelijke m.e.r.-plicht is voldaan door te toetsen of de uitgangspunten overeenkomen met hetgeen in het MER is opgenomen. Dit is in ieder geval waar het de ontwikkelingen van woon- en werkgebieden betreft, maar ook de noodzakelijke voorzieningen vallen binnen de reikwijdte van het MER. Dit neemt niet weg dat er nadere onderzoeken nodig zullen zijn op deelgebiedniveau of op het niveau van een concreet project, bijvoorbeeld ten aanzien van de geluidimmissie op een concreet bouwplan. Kleine afwijkingen zijn niet erg. Een bedrijfsverplaatsing zal over het algemeen geen invloed hebben op de hoofdkeuzes in het MER. Deze ontwikkeling kan direct in de Leefomgevingsfoto en in het eerstvolgende monitoringsrapport worden opgenomen.

Een aanvulling op het MER kan wel nodig zijn in geval van nieuwe hoofdkeuzes en bijbehorende alternatievenafweging, nieuwe belanghebbenden of significante wijziging van hoofdkeuzes en/of hoofdstructuur. Bijvoorbeeld een ingrijpende wijziging van de verkeersstructuur ten opzichte van de Ontwikkelstrategie of significante autonome ontwikkelingen zoals nieuwe wetgeving of beleid. In de aanvulling op het MER kan worden onderzocht of de wijzigingen leiden tot andere of meer nadelige milieugevolgen, dan wel andere keuzes, spelregels of maatregelen.

8.1 Wijzigingen naar aanleiding van monitoring (zie bijlage 1)

- **Aanpassing plangebied Haven-Stad op de Leefomgevingsfoto**
  Het groengebied Noorder IJ-plas is niet meegenomen in het MER Haven-Stad, omdat de ontwikkelperspectieven nog niet waren uitgewerkt. Een eventuele keuze voor een ontwikkelperspectief kan mogelijk in een later stadium leiden tot een aanvulling op het MER. Er zijn vooralsnog geen activiteiten beoogd in het gebied die het milieu belasten. Een nieuwe m.e.r.-procedure is alleen aan de orde als er sprake is van m.e.r.-plichtige activiteiten. De Noorder IJ-plas is wel toegevoegd aan het plangebied in de Leefomgevingsfoto.

  Inmiddels is het Ruimtelijke Toetsingskader Noorder IJ-plas 2020-2030 opgesteld, vanuit de wens om een samenhangend ruimtelijk beeld te verkrijgen, waaraan initiatieven die zich nu al in het gebied voordoen zich kunnen toetsen.

- **Programmatische uitgangspunten**
  In bijlage 2 van het MER is het programma voor Haven-Stad weergegeven. In het Integraal Raamwerk Haven-Stad is het programma minimaal gewijzigd. Omdat het om een afname van het aantal woningen en aantal arbeidsplaatsen gaat, is er geen sprake van een extra belasting op het milieu en leidt niet tot andere afwegingen in het kader van het MER. Bij nieuwe onderzoeken zal uitgegaan worden van de laatst vastgestelde programmatische uitgangspunten.

  Wijzigingen aantal woningen:
  Het totale programma voor Haven-Stad komt op 72.650 woningen in plaats van 73.300. In de programmatische uitgangs-punten van het MER worden 650 extra woningen meegeteld in Sloterdijk-Centrum Noord. Dit noordelijke deel is echter onderdeel van het bestemmingsplan Sloterdijk waarvoor een max. van 7.410 woningen geldt. Daarnaast is in het MER een andere verdeling toegepast van de 11.220 woningen over Sloterdijk I Zuid (5.600 in plaats van 4.700 woningen) en Sloterdijk I Noord (5.620 i.p.v. 6.520).

Wijzigingen aantal arbeidsplaatsen:
- In het MER worden voor Sloterdijk-Centrum 433 extra arbeidsplaatsen meegeteld. Deze zijn in het Integraal Raamwerk Haven-Stad vervallen.
- Het totaal voor Haven-Stad komt daarmee op 58.208 arbeidsplaatsen in het Integraal Raamwerk tegenover 58.641 in het MER.

- **Raakvlakprojecten**
  Zaan-IJ is toegevoegd als raakvlakproject (zie pagina 34).

8.2 Actualisatie onderzoeken (zie bijlage 1)

Als onderdeel van de m.e.r.-procedure zijn de daadwerkelijke milieugevolgen onderzocht. In deze onderzoeken is de Noorder IJ-plas buiten beschouwing gelaten. De beoogde activiteiten in de Noorder IJ-plas geven geen noodzaak om de onderzoeken per direct aan te vullen met dit gebied. Bij toekomstige onderzoeken zal voor de volledigheid het gehele gebied binnen de plangrens van Haven-Stad worden meegenomen.

Onderstaand een overzicht van onderzoeken die gebruikt zijn als onderbouwing van het MER en (mogelijk) niet meer actueel zijn of waarin veroudere informatie staat:

- **Verkeersmodel Amsterdam**
  Voor de onderbouwing van de verkeerscijfers voor het bepalen van het geluid door wegverkeer is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) versie 1.4. Het verkeersmodel wordt om de paar jaar geactualiseerd. Hierbij worden de meest recente inzichten en gegevens verwerkt. Inmiddels is versie 3.5 beschikbaar. Er moet worden onderzocht of het nieuwe model tot andere geluidcontouren voor het wegverkeer in Haven-Stad leidt.

- **Achtergrondrapport Geluid (bijlage 4 van het MER Haven-Stad)**
  De geluidbelastingkaart van de Provincie Noord-Holland is nu beschikbaar op geoapps.noord-holland.nl/GeoWebP/index.html?viewer=geluidsbelasting

8.3 Actualisatie spelregelkader (zie bijlage 2)

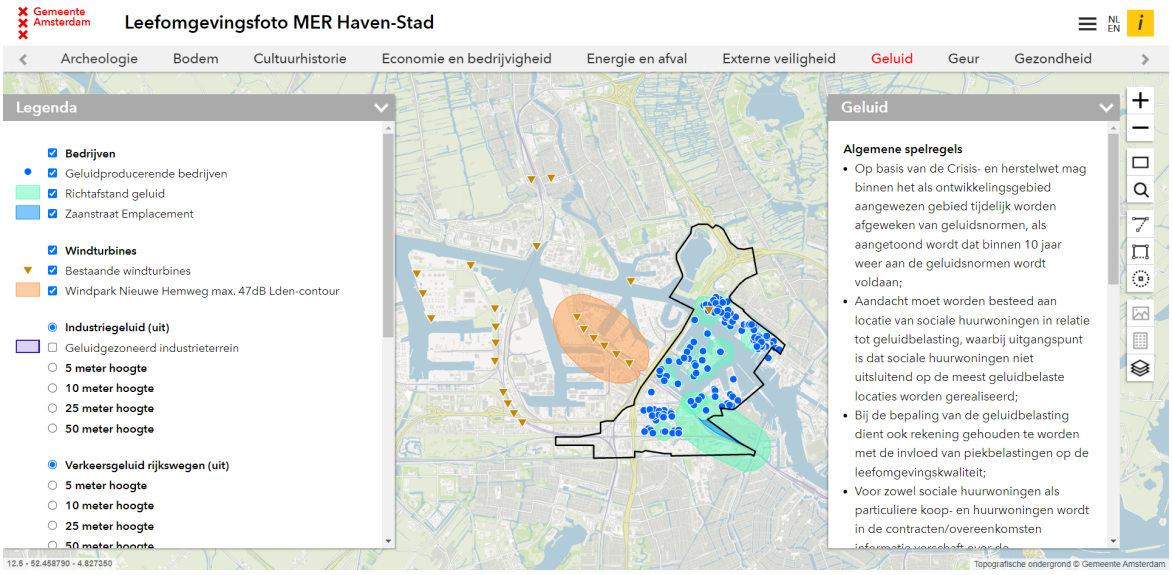
Het gebiedsgericht spelregelkader (bijlage 1 bij het MER Haven-Stad) wordt op de volgende punten aangepast en aangevuld:

- Bij Algemene spelregels 'Energie en afval' EPC-norm vervangen door BENG-eisen.
- Nieuwe spelregel(s) omtrent helikoptergeluid in het kader van het Luchthavenbesluit Amsterdam Heliport.
- De Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (18 juli 2019) van het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat omtrent trillinghinder spreekt van een onderzoeksplicht binnen 100 tot 250 meter van het spoor. In het MER Haven-Stad staat nog een onderzoeksplicht tot 50 meter. In het MER is middels een voorzorgsmaatregel een zone van 50 meter rondom het spoor opgenomen. Hierbinnen moet onderzoek gedaan worden naar mogelijke trillinghinder voor nieuwe gevoelige functies (zoals wonen). In de handreiking staat beschreven dat binnen een afstand van 100 meter tot het spoor bij nieuwbouw rekening moet worden gehouden met spoortrillingen en het voorkomen van hinder hierdoor. Dit betekent niet dat er altijd maatregelen nodig zijn. Er wordt een quickscan gedaan om te beoordelen of nader trillingsonderzoek nodig is. Wanneer klachten, bodemopbouw en/of treinbeeld aanleiding geven moet een zone van 250 meter woren aangehouden.
- In het spelregelkader wordt het TAVGA twee keer genoemd bij het onderdeel geluid industrie, wegen, metro en spoor. Het TAVGA is per 1 september 2021 in het nieuwe adviesstelstel voor Plaberum en PBI overgegaan in het Expertiseteam Ruimtelijke ordening. Daar waar TAVGA staat, wordt dit vervangen door Expertiseteam Ruimtelijke ordening.

8.4 Actualisatie Leefomgevingsfoto

De Leefomgevingsfoto is/wordt op de volgende punten geactualiseerd:

- Toevoegen Noorder IJ-plas aan plangebied.
- Actualiseren geluidproducerende bedrijven en richtafstanden.
- Actualiseren stof- en geurhinder veroorzakende bedrijven en richtafstanden.
- Aanpassen huidige situatie windturbines op kaart 'Energie en afval', 'Externe veiligheid' en 'Geluid'.
- Aanpassen zone voorzorgmaatregel trillinghinder.
- Watertappunten toevoegen aan kaart 'Gezondheid'.
- Bestaande hittekaart op Maps Amsterdam toevoegen aan kaart 'Gezondheid'.
- Bestaande kaart met bomen in beheer van de gemeente toevoegen aan kaart 'Natuur'.
- Hoogspanningsmasten bij Noorder IJ-plas toevoegen aan kaart 'Kabels en leidingen'.



Afbeelding 12. Weergave van de Leefomgevingsfoto Haven-Stad

9. Bijsturing en evaluatie

Deze en de opvolgende monitorings-rapporten bieden informatie om besluiten te nemen ten behoeve van het (tijdig) treffen van in de Ontwikkelstrategie beschreven maatregelen. Ook kan op basis van de monitoring worden besloten tot het treffen van aanvullende of vervangende maatregelen om ambities te behalen. De monitoring en evaluatie kan tenslotte ook leiden tot het bijstellen van ambities, indien blijkt dat deze niet realistisch zijn of niet meer in lijn zijn met de actualiteit.

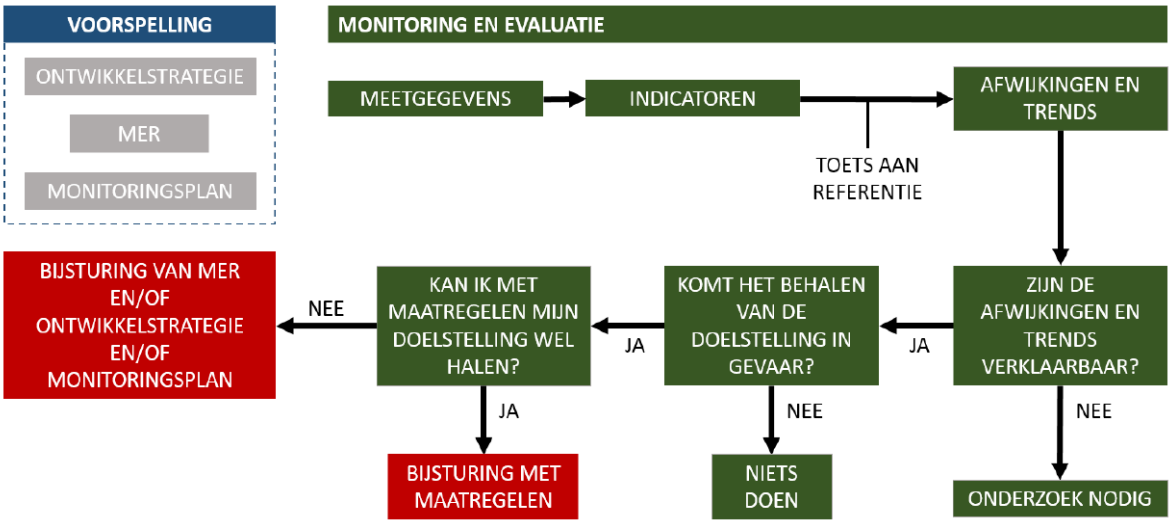
9.1 Bijsturing

Afwijkingen en trends
Er zijn op dit moment voor de thema's hoogstedelijkheid, bereikbaarheid en gezondheid geen afwijkingen en trends die niet verklaarbaar zijn of die het behalen van de doelstelling in gevaar brengen. Er is vooralsnog bij deze thema's geen aanleiding om de maatregelen die beschreven staan in de Ontwikkelstrategie eerder te treffen, aan te vullen of te vervangen om de ambities te behalen.

Voor het thema duurzaamheid zijn er wel doelstellingen die extra aandacht behoeven. Om op de mogelijk sneller optredende klimaatverandering voorbereid te zijn, zal gekeken worden waar vooruitlopend op nieuwe wet- en regelgeving bijgestuurd kan worden richting nog meer klimaatrobuuste oplossingen:

- **Scheidingspercentage en hoeveelheid huishoudelijk afval**
  Een deel van de bijsturing ligt bij het voorzien in geschikte voorzieningen zoals GF-inzamelsystemen en locaties voor tweedehandswinkels.
- **Knelpunten klimaatadaptatie**
  Er wordt geadviseerd hoger in te zetten. In het Werkplan Duurzaamheid staat beschreven hoe.
- **Waterbergend vermogen**
  In de huidige situatie treden knelpunten op bij piekbuien van 90 mm/2h.

Externe ontwikkelingen
Niet alleen de ontwikkelingen binnen Haven-Stad zijn van belang. Externe factoren kunnen een grote impact hebben op de ontwikkeling van Haven-Stad. Er zijn op dit moment geen technologische, sociaal-economische of politieke ontwikkelingen die het behalen van de ambities voor Haven-Stad beïnvloeden.



Figuur 47. Stroomschema voor monitoring, evaluatie en bijsturing. Bron: Monitoringsplan Haven-Stad

Raakvlakprojecten
Raakvlakprojecten worden niet meegenomen in het MER voor Haven-Stad, maar wel benoemd. Er is één nieuw raakvlakproject: Zaan-IJ. Deze ontwikkeling heeft een nog niet te meten effect op de indicatoren.

9.2 Evaluatie monitoringssystematiek

Het doorlopen van de eerste monitoringscyclus heeft geleid tot onderstaande inzichten:

Functionele database
Nog niet van alle indicatoren zijn de benodigde meetgegevens beschikbaar. In aanloop naar het tweede monitoringsrapport wordt er gewerkt aan het beschikbaar krijgen hiervan. Daarnaast is bij een groot aantal indicatoren voor dit eerste monitoringsrapport nog gebruik gemaakt van het handmatig verzamelen van gegevens. In de aanloop naar het volgende rapport staat het opzetten van de functionele database voorop. Met het ontwikkelen van een up-to-date en volledige database over de fysieke leefomgeving is Haven-Stad goed voorbereid op de komst van de Omgevingswet en het bijbehorende Digitale Stelsel Omgevingswet (DSO).

Data vergunningverlening
Voor een groot gedeelte van de meetgegevens is de vergunningverlening een belangrijke bron, zoals verleende hogere waardes, vloeroppervlaktes, toepassing innovatieve wetgeving en compensatiemaatregelen, hoeveelheid (her) gebruike grondstoffen en de MPG-score. Hiervoor moet een proces ingericht worden om de informatie zo efficent mogelijk te verzamelen en zoveel mogelijk aan te sluiten bij al bestaande processen en/of nieuwe geautomatiseerde datastromen.

Dataverzameling
Voor het verzamelen van meetgegevens zullen in de toekomst nieuwe methoden en bronnen beschikbaar komen. Eén van de belangrijkste ontwikkelingen dat zich op het vlak van meetgegevens zal voordoen is de transitie van het gebruik van modellen naar het gebruik van (real-time) sensordata. Dit speelt met name op het gebied van de monitoring van geluid, geur, stof en luchtkwaliteit.

Leefomgevingsfoto
Het is technisch nog niet mogelijk om een ‘historie-functie’ in te bouwen in de Leefomgevingsfoto, waarmee wijzigingen ten opzichte van de ‘oorspronkelijke’ huidige situatie inzichtelijk gemaakt kunnen worden. Om het beheer van de Leefomgevingsfoto zo efficiënt mogelijk in te richten, wordt er verkend of de functionaliteit van de bestaande Buurtradar kan worden toegepast op de Leefomgevingsfoto.

Overige potentiële optimalisaties van de Leefomgevingsfoto:

- Verdere optimalisatie van de datastromen
- Opnemen locaties van woningen, voorzieningen, bedrijven en andere relevante objecten (bijvoorbeeld de Amsterdamse Functiekaart)
- Uitbreiden van de Leefomgevingsfoto met overige nieuwe informatie en tools ter bevordering van het gebruik

Bijlagen

9.3 Optimalisatie meetmethodes

Met name bij het thema duurzaamheid zijn er een groot aantal voorstellen gedaan om de huidige meetmethodes te optimaliseren (zie hoofdstuk 7).

Nieuwe indicatoren
Er zijn ook een aantal nieuwe indicatoren toegevoegd, die nog niet in het Monitoringsplan Haven-Stad stonden:

- Verhouding groenvoorzieningen/woningen
- Hoeveelheid afval
- Aantal bomen en bladerdek
- Koele plekken

Deze nieuwe indicatoren dragen bij aan het inzichtelijk maken van de leefomgevingskwaliteit, duurzaam grondstoffengebruik en de klimaatbestendigheid in Haven-Stad.

Toevoegen indicatoren sociale impact
Bij het ontwerpen en ontwikkelen van Haven-Stad wordt er ook gekeken welke maatschappelijke voorzieningen er nodig zijn en waar deze het beste geplaatst kunnen worden. Wie gaan hier straks wonen en welke impact hebben groen, een stratenplan, het mobiliteitsnetwerk en de ligging van woningen op mensen? Maar ook hoe Haven-Stad een antwoord kan geven op huidige maatschappelijke vraagstukken als: segregatie, kansenongelijkheid, eenzaamheid, of het lerarentekort. Hiervoor zijn in het Monitoringsplan Haven-Stad nog geen indicatoren en bijbehorende meetgegevens bepaald. Een mogelijkheid is het toepassen van een Social Impact Assessment (SIA). Dit instrument kan ingezet worden als gestructureerde risicomanagementmethode om de sociale gevolgen van grote, complexe projecten in de fysieke leefomgeving te analyseren, monitoren en mitigeren. Het uitgangspunt van een SIA is een nulmeting, het sociaal-economisch basisonderzoek (SEB). In aanloop naar het volgende monitoringsrapport wordt de wijze van monitoren van de sociale impact verder verkend.

1. Wijzigingen Milieueffectrapport (MER) Haven-Stad

2. Wijzigingen Gebiedsgericht spelregelkader Haven-Stad