



**Gemeente
Amsterdam**

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 5 NOV. 2020, NR. 210 / 1190
DE RAADSGRIFFIER

Bestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden

Nota van Beantwoording zienswijzen

CONCEPT

Colofon

Opsteller: Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid

Datum: 11 september 2020

A. Algemeen

Vanaf 25 juni 2020 tot en met 5 augustus 2020 heeft het ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Een ieder is in deze periode in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen over het ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden.

B. Zienswijzen

De volgende partijen hebben een zienswijze ingediend over het ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden:

1. **RailInsight B.V./Train Lodge, Changiweg 121, 1043 DZ Amsterdam;** en
2. **ProRail, Moreelsepark 2, 3511 EP Utrecht.**

Op bovenstaande zienswijzen zal in deze Nota van Beantwoording worden ingegaan. De zienswijzen zullen daarbij in samengevatte vorm worden weergegeven. De ingediende zienswijzen zijn volledigheidshalve integraal opgenomen in de bijlagen van deze Nota van Beantwoording.

C. Formele behandeling zienswijzen

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden liep vanaf 25 juni 2020 voor een periode van 6 weken en eindigde op 5 augustus 2020. De ingediende zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn naar voren gebracht, en zijn derhalve ontvankelijk.

In overeenstemming met artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van het bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerp door een ieder naar voren kunnen worden gebracht. Een beoordeling van belanghebbendheid is om die reden niet aan de orde.

D. Inhoudelijke behandeling zienswijzen

1. RailInsight B.V./Train Lodge

Samenvatting zienswijze

RailInsight B.V./Train Lodge (hierna te noemen RailInsight) exploiteert aan de noordzijde van de Changiweg een treinhotel met bijbehorend terras. De kavel L-Midden ligt tegenover het treinhotel, aan de zuidzijde van de Changiweg. De betreffende gronden waarop het treinhotel staat zijn door de gemeente Amsterdam in erfpacht uitgegeven aan RailInsight.

RailInsight stelt in haar zienswijze dat de bestemmingsplanwijziging van de kavel L-Midden verstrekken gevolgen heeft voor het treinhotel. Door de voorziene bestemmingsplanwijziging gaat de bouwhoogte van de kavel L-Midden van 35 meter naar 59 meter. RailInsight heeft geen bezwaar tegen de bebouwing van de kavel L-Midden, omdat meer dynamiek goed is voor de buurt. RailInsight vindt echter dat de gemeente Amsterdam in het ontwerpbestemmingsplan van de kavel L-Midden onvoldoende rekening heeft gehouden met de belangen van RailInsight m.b.t. bezonning en windklimaat.

De kolossale muur met een hoogte van 59 meter van de kavel L-Midden aan de zijde van de Changiweg zorgt voor meer schaduw op het terras en rijtuigen van het treinhotel met name in de middag van de zomerperiode. Daarom verzoekt RailInsight de gemeente Amsterdam om te onderzoeken of de hoogte van 59 meter van de kavel L-Midden aan de zijde van de Teleportboulevard gesitueerd kan worden, waarna de hoogte trapsgewijs afloopt richting de Changiweg. Gevraagd wordt om na te gaan wat dan de effecten zijn wat betreft de bezonning voor het treinhotel.

Voorts is RailInsight van mening dat bij de beoordeling van het toekomstige windklimaat van de kavels L-Midden en L-West er geen rekening is gehouden met de mogelijke negatieve effecten daarvan voor het terras en het treinhotel. RailInsight vraagt de gemeente Amsterdam om rekening te houden met de belangen van het treinhotel en het eventuele toekomstige windklimaat goed in kaart te brengen en maatregelen te treffen om dit te voorkomen.

Beantwoording zienswijze

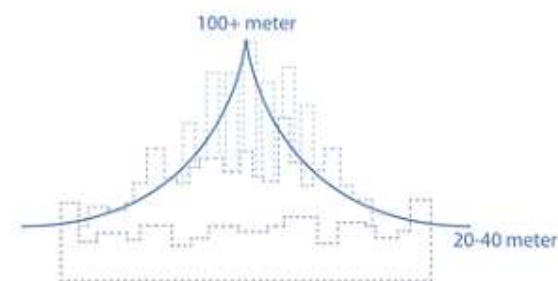
Volume

De gemeente Amsterdam heeft de ambitie om per jaar 7.500 nieuwe woningen te bouwen, voornamelijk te realiseren door verdichting van bestaand stedelijk gebied. Door compacter en hoger te bouwen rondom bestaande stationslocaties, kan deze ambitie waar gemaakt worden. Dit is ook het uitgangspunt voor Sloterdijk-Centrum, hier worden ongeveer 3.500 tot 7.500 woningen voor Sloterdijk-Centrum in 2040 voorzien.

Om de verdichting rondom het station Amsterdam Sloterdijk mogelijk te maken, is het gebied in de 'hoogbouwvisie Amsterdam' aangemerkt als stimuleringsgebied voor hoogbouw. Onder hoogbouw wordt in de gemeente Amsterdam verstaan gebouwen van 30 meter of hoger, of twee maal de hoogte van de directe omgeving. De kavel L-Midden valt dus aan te merken als hoogbouw. Door de aanmerking als stimuleringsgebied is een hoogbouweffect rapportage niet noodzakelijk. In de concept Visie 2040 Sloterdijk-Centrum zijn onder meer de stedenbouwkundige principes verwoord, hoe het woon- en werkprogramma wordt vormgeven en ingepast.

Om te sturen op de ontwikkeling van de hoogbouw in Sloterdijk-Centrum beschrijft de concept Visie 2040 Sloterdijk-Centrum een wenselijk hoogbouwsilhouet. Het station vormt het centrale punt en

markeert daarmee direct Sloterdijk-Centrum en het centrum van Haven-Stad met bouwhoogten tot 100 + meter hoog. Naarmate de afstand tot het station toeneemt, neemt zowel de dichtheid als de hoogte van de bebouwing af tot 20-40 meter hoog. Hierdoor ontstaat een zogenoemde 'tentvorm' (zie afbeelding 1). Het silhouet komt niet letterlijk als tentvorm tot stand. Bestaande en afwijkende kavels zorgen voor een ongelijkmatige opbouw en daarmee voor een gewenst gevarieerd beeld. De kavel L-Midden ligt in de directe nabijheid van station en draagt met de bouwhoogte van 59 meter bij aan het gewenste hoogbouwsilhouet.



Afbeelding 1. Tent vorm, Concept Visie 2040 Sloterdijk Centrum

Door de ligging van de kavel L-Midden langs het treinspoor, rijkswegen en de haven, is het een geluidbelaste locatie. De noordzijde van de kavel L-Midden ondervindt geluid van het industrieterrein Westpoort, de spoorweg en de Rijksweg A10. Het maken van een geluidsluwe zijde draagt bij aan het woongenot van de woningen op de kavel. Door de bebouwing aan de noordkant van de kavel L-Midden een hoogte te geven van 59 meter, heeft deze zijde een geluid-afschermende werking voor de woningen daarachter. Overigens zal aan de noordgevel geluidwerende maatregelen worden getroffen om een goed woonmilieu te creëren. Door de hoge bebouwing aan de noordzijde van de kavel L-Midden ontstaat er geluidsluwte in het binnenterrein. De bebouwing van de kavel L-Midden aan de Teleportboulevard heeft een hoogte van 30-36 meter. Met deze hoogte is er een duidelijke straatwand waardoor in combinatie met levendige plinten een goed verblijfsklimaat mogelijk is. Naast de geluidsbelasting is bij de stedenbouwkundige opzet van de kavel, nagegaan wat deze bouwhoogten betekenen voor de omliggende bestaande gebouwen en de naast gelegen kavel L-West m.b.t. bezonning en windklimaat.

Bezonning

Naast het beperken van de geluidshinder en de windhinder, draagt een optimale bezonning bij aan het verblijfsklimaat in het openbaar gebied en het woongenot van de bewoners. De hoogteopbouw loopt trapsgewijs af van 59 meter aan de noordzijde (Changiweg) naar 30 meter aan de zuidzijde (Teleportboulevard). Dit heeft een positief effect op zowel de geluidsbelasting als de bezonning van de woningen. Voor wat betreft de omliggende bebouwing en openbare ruimte is in het bezonningsonderzoek behorende bij het ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden voor maatgevende dagen nagegaan wat de bezonningssituatie in een jaarcyclus is bij een bebouwing conform het ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk kavel L-Midden. Hierin is rekening gehouden met een hoogte van 59 meter aan de noordzijde van de kavel (Changiweg). Dit is vergeleken met de bezonningssituatie, dat er gebouwd zou zijn conform het vigerende bestemmingsplan Sloterdijk. Hierin is rekening gehouden met een hoogte van 35 meter aan de noordzijde van de kavel (Changiweg).

Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat het terras en een aantal rijtuigen (1-3) van het treinhotel in de middag in de zomerperiode gedurende een aantal uren in de schaduw zullen komen te liggen van de bebouwing conform het ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden. Er is wel zon op het terras en de rijtuigen van het treinhotel in de ochtend, de namiddag en de avond in de zomerperiode. Op de afbeeldingen 2, 3 en 4 is met rood de schaduwtoename aangegeven op het terras en de rijtuigen van het treinhotel door de bouwhoogte van 59 meter in plaats van 35 meter (schaduwwerking hiervan in grijs

aangegeven). De afbeeldingen geven de schaduwtoename weer op het terras en de rijtuigen van het treinhotel op de peildatum 21 juni om 13.00, 15.00 en 17.00 uur (de ligging van het terras en de rijtuigen van het treinhotel zijn indicatief ingetekend).

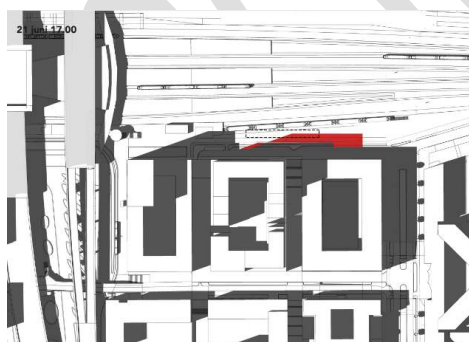
Op de andere peildata van het bezonningsonderzoek (23 september, 22 december en 21 maart) liggen het terras en de rijtuigen van het treinhotel ook in de schaduw van de bebouwing van de kavel L-Midden met een hoogte van 35 meter conform het vigerende bestemmingsplan Sloterdijk.



Afbeelding 2. Bezinning op 21 juni 13.00 uur, Bezonningsonderzoek



Afbeelding 3. Bezinning op 21 juni 15.00 uur, Bezonningsonderzoek



Afbeelding 4. Bezinning op 21 juni 17.00 uur, Bezonningsonderzoek

Veranderen bouwvolume

Als aan de zuidzijde van de kavel L-Midden (Teleportboulevard) bebouwing met een hoogte van 59 meter zou komen, zoals RailInsight voorstelt, is het waarschijnlijk dat er geen extra schaduwwerking zal zijn voor het terras en de rijtuigen van het treinhotel in de zomerperiode. Mogelijk wel voor de andere te bouwen woningen op de kavel L-Midden en voor het kantoor ernaast. Met een omwisseling van de bouwhoogten zou er minder geluidafscherming zijn voor de woningen en mogelijk meer

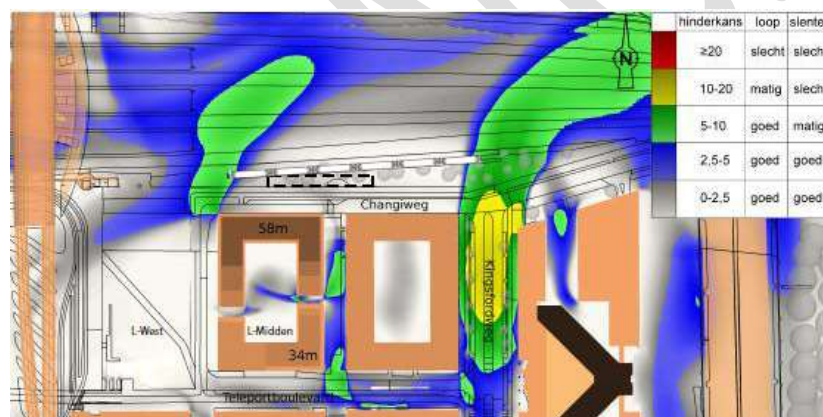
geluidgehinderden en verder minder lichte in het binnenterrein. En zal waarschijnlijk niet voldaan kunnen worden aan de gestelde eisen met betrekking tot geluid. Dit zal hoogstwaarschijnlijk resulteren in minder woningen. Een bouwhoogte van 59 meter aan de Teleportboulevard is gezien de dimensionering en de omliggende bebouwing ongewenst. Het voorstel van RailInsight om het volume te spiegelen is vanuit stedenbouw, geluidshinder en bezonning niet wenselijk. Gelet ook op het belang van intensivering van woningbouw, achten we de beperkte afname van de bezonning in de zomerperiode aanvaardbaar.

De gemeente Amsterdam ziet op basis van voorgaande beantwoording geen reden om ten behoeve van het bestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden de bouwhoogten te wijzigen en een aanvullend bezonningsonderzoek uit te voeren.

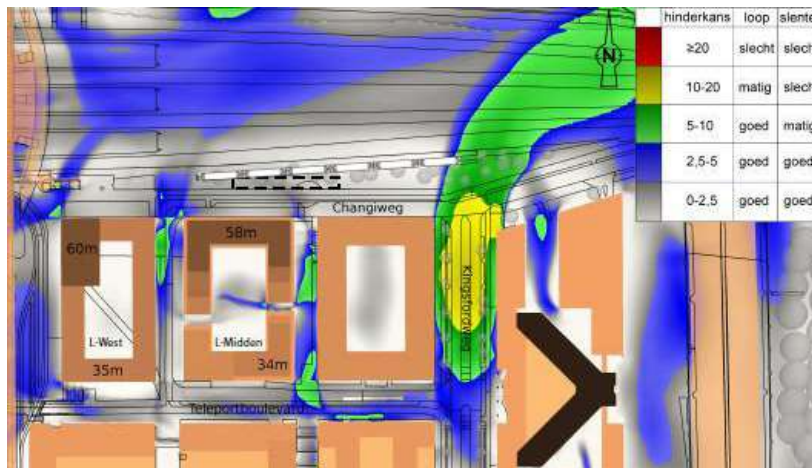
Windklimaat

Om de effecten van de bebouwing op de kavel L-Midden op het windklimaat inzichtelijk te krijgen, is een windklimaatonderzoek uitgevoerd. Het windklimaatonderzoek behorende bij het ontwerp-bestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden geeft aan dat er ter hoogte van het treinhotel het windklimaat 'goed' zal zijn uitgaande van (de norm voor) lopen en slenteren (zie afbeelding 5, waar het terras en de rijtuigen van het treinhotel indicatief zijn ingetekend). Mogelijk dat aan de oostzijde van het treinhotel een rijtuig ligt in de vlek met een windklimaat 'goed' voor lopen en 'matig' voor slenteren. Dit wordt echter veroorzaakt door de nu al bestaande bebouwing rondom het treinhotel.

Tevens is nagegaan hoe het windklimaat zal zijn rondom de kavel L-Midden als tevens de naastgelegen kavel L-West bebouwd is conform het vigerende bestemmingsplan Sloterdijk (zie afbeelding 6, waar het terras en de rijtuigen van het treinhotel indicatief zijn ingetekend). Hierin is rekening gehouden met een hoogteaccent van 60 meter aan de noordzijde van de kavel L-West. In die situatie zal het windklimaat voor het treinhotel niet anders zijn. De vlek met 'matig' voor (de norm) slenteren zal zelfs iets verder van het treinhotel af komen te liggen wat een verbetering van het windklimaat geeft. Met en zonder bebouwing van de kavel L-West zal het terras van het treinhotel het windklimaat 'goed' hebben.



Afbeelding 5. Hinderkans en beoordeling met alleen bebouwing van de kavel L-Midden gerealiseerd, Windklimaatonderzoek



Afbeelding 6. Hinderkans en beoordeling met bebouwing van de kavels L-Midden en L-West gerealiseerd, Windklimaatonderzoek

De gemeente Amsterdam ziet op basis van voorgaande beantwoording geen reden om ten behoeve van het bestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden een aanvullend windklimaatonderzoek uit te voeren en maatregelen te treffen om windhinder te voorkomen.

Eindconclusie beantwoording zienswijze

De gemeente Amsterdam ziet op basis van voorgaande beantwoording van de zienswijze van RailInsight geen aanleiding om het bestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden te wijzigen.

2. ProRail

Samenvatting zienswijze

ProRail gaat in haar zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden in op trillingen, waterpeil en stabiliteit in relatie tot de spoorbaan.

ProRail verwijst in haar zienswijze naar de conclusie in hoofdstuk 12 Trillingen door spoor van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden. Hierin is als conclusie van het trillingenonderzoek opgenomen dat de verwachte trillingsterkte de (niet-wettelijke) streefwaarde van $V_{max} 0,2$ voor de nachtsituatie overschrijdt en $V_{max} 0,9$ zal bedragen. Omdat bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk zijn, zullen maatregelen aan het gebouw op de kavel L-Midden toegepast moeten worden. Deze verplichting ontbreekt in de regels van het ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden. ProRail verzoekt de gemeente Amsterdam om een voorwaardelijke verplichting hiervoor in de regels van het bestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden op te nemen.

Verder stelt ProRail dat in het ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden niet wordt ingegaan op de effecten op het grondwater tijdens en na de bouw in relatie tot de spoorbaan. In verband met de stabiliteit van de spoorbaan mag het waterpeil niet wijzigen van ProRail. ProRail stelt dat de gemeente Amsterdam dient te waarborgen dat alle werkzaamheden geen van invloed zullen hebben op de stabiliteit en het ongehinderd gebruik van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen. ProRail verzoekt de gemeente Amsterdam om een extra hoofdstuk/paragraaf in de toelichting en een voorwaardelijke verplichting hiervoor in de regels van het bestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden op te nemen.

Vervolgens wordt door ProRail gesteld dat de bouwwerkzaamheden bij het spoor kunnen leiden tot zettingen bij de spoorweginfrastructuur. Dit vormt een risico voor de spoorwegveiligheid. ProRail stelt dat de gemeente Amsterdam dient te onderzoeken of de nieuwe bebouwing, mede in combinatie met andere reeds aanwezige en nog te bouwen bouwwerken, zal leiden tot zettingen en/of de stabiliteit van de spoorweginfrastructuur zal worden beïnvloed.

Beantwoording zienswijze

Trilling

Er is door de gemeente Amsterdam in het kader van het ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk kavel L-Midden een trillingsonderzoek uitgevoerd naar de te verwachten trillingsniveaus vanwege treinverkeer in de voorziene bebouwing op de kavel L-Midden. Uit het trillingsonderzoek blijkt dat de trillingswaarden in de voorziene bebouwing hoger zullen zijn dan de (niet-wettelijke) streefwaarden uit de SBR-Richtlijn, deel B (Meet- en beoordelingsrichtlijn trillingen van de Stichting Bouwresearch, deel B, Hinder voor personen in gebouwen).

Omdat trillingbeperkende maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied niet mogelijk zijn, zullen specifieke maatregelen aan het gebouw moeten worden getroffen. Met de ontwikkelaar van de kavel L-Midden zijn daarom privaatrechtelijke afspraken gemaakt over trillingshinder in de bebouwing op de kavel L-Midden als gevolg van het treinverkeer over het spoor. Door de ontwikkelaar zal gehandeld worden conform de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van mei 2019. Deze handreiking stelt dat nieuwbouw in de zone van 100 meter uit het spoor moet voldoen aan de streefwaarden uit de SBR-Richtlijn, deel B.

Omwille van goede ruimtelijke ordening vindt de gemeente Amsterdam het belangrijk om ook aan derden duidelijk te maken wat de voorwaarden zijn ten aanzien van trillingshinder in de bebouwing op de kavel L-Midden. Naast de privaatrechtelijke afspraken wordt daarom ook een publiekrechtelijke regeling

opgenomen in het bestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden. Uitgangspunt van de regeling is dat de bebouwing op de kavel L-Midden moet voldoen aan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn, deel B voor nieuwbouw. Een afwijkingsbevoegdheid wordt opgenomen om van deze streefwaarden voor nieuwbouw af te wijken op voorwaarde dat alle doelmatige en kosteneffectieve maatregelen om de trillingssterkte te verminderen worden getroffen en uit een dynamische berekening blijkt dat tenminste de streefwaarden voor bestaande situatie, zoals bedoeld in SBR Richtlijn deel B, niet worden overschreden.

De gemeente Amsterdam ziet op basis van voorgaande beantwoording reden om een voorwaardelijke verplichting op te nemen in de regels van het bestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden om te waarborgen dat de trillingssterkte voldoet aan de (niet-wettelijke) streefwaarden uit de SBR-Richtlijn, deel B.

Grondwateronderzoek

In tegenstelling tot hetgeen ProRail stelt in haar zienswijze is er door de gemeente Amsterdam onderzoek gedaan naar de effecten van de bebouwing van de kavel L-Midden op de grondwaterstand in relatie tot de spoorbaan. In het rapport 'Grondwatermodellering', dat als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden is opgenomen, wordt in bijlage 3 ingegaan op de effecten van het bouwen op de kavels L-Midden en L-West. (N.B. De kavel L-Midden wordt in het rapport L-Oost genoemd.)

Uit de grondwatermodellering blijkt het effect van de kelderbouw op de spoorbaan gering. Onder de huidige klimaatomstandigheden wordt helemaal geen effect onder de spoorbaan berekend als gevolg van de kelderbouw (scenario 2, uit het rapport Grondwatermodellering). Uitgaande van een klimaat van 2085 wordt een effect kleiner dan 0,1 m berekend als gevolg van de kelderbouw (scenario 4, uit het rapport Grondwatermodellering), waarvan het grootste deel wordt toegeschreven aan de veranderde klimaatomstandigheden.

Opgemerkt wordt dat in het model aannames zijn gedaan met betrekking tot de drainage onder de spoorbaan. Er is intensief contact geweest met ProRail (eigenaar van de grond en beheerder van het drainagesysteem) en Waternet over de drainage. Hieruit blijkt dat informatie over de huidige werking van de drainage en de diepteligging bij ProRail en Waternet niet bekend zijn. Voor de grondwatermodellering is de ontwateringsdiepte van de drainage daarom geschat door de gemeente Amsterdam op basis van de modelkalibratie. Deze schatting komt uit op NAP -1,3 m, wat met een geschatte hoogteligging van het de spoorbaan op basis van de AHN (Actueel Hoogtebestand Nederland) - tussen NAP -0,2 en NAP -0,6 m, goed mogelijk is. Naar aanleiding van de zienswijze van ProRail is hierover contact geweest met Waternet. Waternet stemt in met de gemaakte schatting.

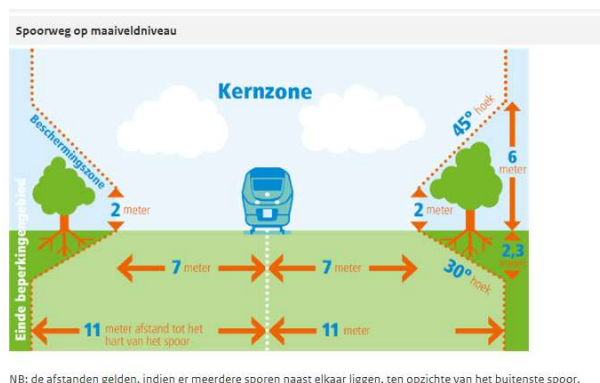
Omwille van nadere verduidelijking heeft de gemeente Amsterdam het Rapport Grondwatermodellering aangevuld met een extra paragraaf 3.3.4 'Effect op grondwaterhuishouding onder spoor ProRail'.

De gemeente Amsterdam ziet op basis van voorgaande beantwoording geen reden om een extra hoofdstuk/paragraaf in de toelichting en een voorwaardelijke verplichting over grondwater in relatie tot de spoorbaan op te nemen in de regels van het bestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden.

Stabiliteit

Bij het bouwen moet altijd schade aan bestaande bebouwing of gebruik van de gronden worden voorkomen. Voor treinspoorwegen is daarvoor een specifieke bepaling opgenomen in de Spoorwegwet. Artikel 19 van de Spoorwegwet stelt dat ter bescherming van de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en in het belang van een veilig en ongestoord gebruik daarvan, het verboden is om zonder vergunning van de minister (onder meer) te bouwen in de beschermingszone van het treinspoor. In de Regeling Omgevingsregime Hoofdspoorwegen is de breedte van de beschermingszone benoemd. De breedte van de zone is afhankelijk van de ligging van het treinspoor. De spoorbaan ligt ter hoogte van

de kavel L-Midden op het maaiveld. Er geldt op grond van de Regeling Omgevingsregime een zone van 11 meter vanaf het midden van het buitenste spoor (zie afbeelding 7). De kavel L-Midden ligt hier op ruim 11 meter uit het midden van de buitenste zuidelijke spoorbaan. De vergunnings-vereiste uit de Spoorwegwet is hier dan ook niet van toepassing.



Afbeelding 7. Ligging kernzone, Regeling Omgevingsregime Hoofdspoorwegen.

De gemeente Amsterdam ziet op basis van voorgaande beantwoording geen reden om een onderzoek uit te voeren of de nieuwe bebouwing, mede in combinatie met andere reeds aanwezige en nog te bouwen bouwwerken, zal leiden tot zettingen en/of de stabiliteit van de spoorweginfrastructuur zal worden beïnvloed.

Eindconclusie beantwoording zienswijze

De gemeente Amsterdam ziet op basis van voorgaande beantwoording van de zienswijze van ProRail aanleiding om het bestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden te wijzigen met betrekking tot het onderwerp trillingen. De gemeenten Amsterdam zal een voorwaardelijke verplichting opnemen in het bestemmingsplan Sloterdijk Kavel L-Midden om te waarborgen dat de trillingssterkte voldoet aan de (niet-wettelijke) streefwaarden uit de SBR-Richtlijn, deel B.

Bijlagen

1. RailInsight B.V./Train Lodge
2. ProRail

CONCEPT