



**Gemeente
Amsterdam**

november 2022

Besluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder Sloterdijk Kavel 9

Ten behoeve van bestemmingsplan

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding voor dit besluit	3
1.2 Doel van dit besluit	4
2 Plangebied.....	6
2.1 Ligging plangebied	6
2.2 Juridisch-planologisch kader.....	7
2.3 Akoestische situatie	8
2.4 Wettelijk- en beleidskader	9
2.4.1. Wet geluidhinder.....	9
2.4.2. Dove gevel	9
2.4.3. Amsterdams geluidbeleid	9
2.4.4. MER Haven-Stad, spelregelkader en omgevingsfoto.....	9
3 Resultaten akoestisch onderzoek.....	11
3.1 Inleiding	11
3.1.1 Resultaten akoestisch onderzoek per bron	11
3.1.2 Vast te stellen hogere waarden	12
4 Advies TAVGA.....	13
5 Overwegingen.....	14
5.1.1 Maatregelen aan de bron	14
5.1.2 Maatregelen in het overdrachtsgebied (geluidschermen)	14
5.1.3 Maatregelen in de ontvangzijde (gebouwmaatregelen)	15
5.1.4 Conclusie	15
6 Zienswijzen	15
7 Besluit	16
Bijlage I: Akoestisch onderzoek.....	17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor dit besluit

Eind 2017 is de Ontwikkelstrategie Haven-Stad vastgesteld. Deze ontwikkelstrategie vormt de basis voor een grootschalige ontwikkeling van het gebied van Sloterdijk tot aan de Spaarndammerbuurt waar wonen, bedrijven en voorzieningen in een hoge dichtheid worden gecombineerd. In 2017 is eveneens het milieueffectrapport Haven-Stad vastgesteld (MER Haven-Stad). In het gebied Haven-Stad zullen straks meer dan 150.000 mensen wonen.

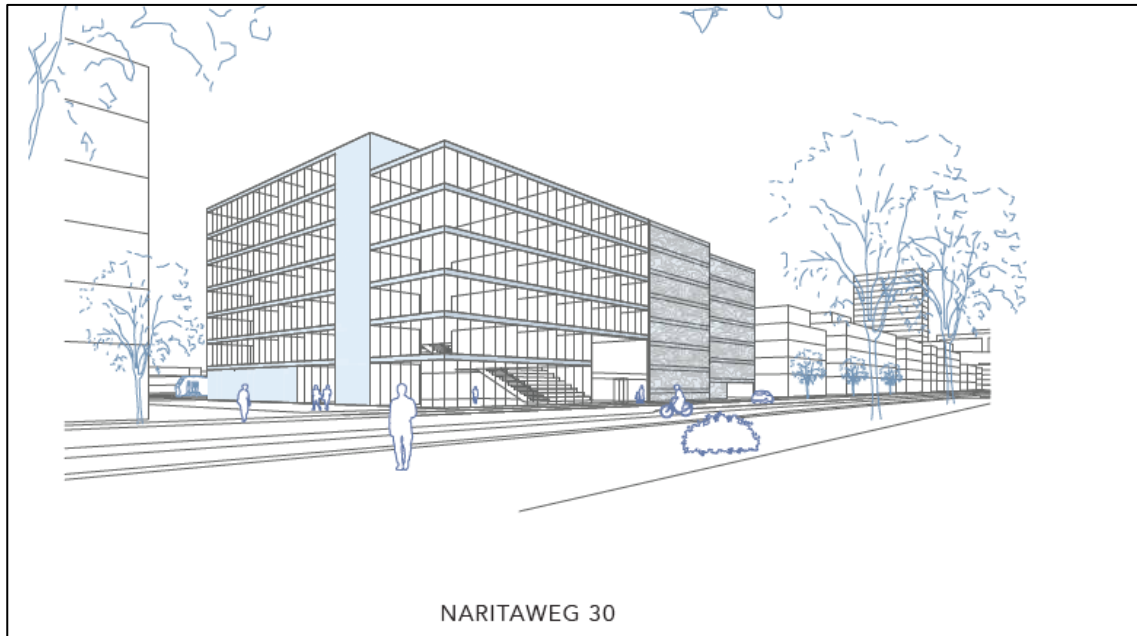
Sloterdijk-Centrum is onderdeel van de eerste fase van de gehele ontwikkeling van Haven-Stad. Sloterdijk-Centrum vormt daarmee de aanzet tot de ontwikkeling van Haven-Stad naar een gemengd gebied. Sloterdijk-Centrum wordt een groen en duurzaam woon-werkgebied met rustpunten en fiets- en wandelroutes. Uiteindelijk moet Sloterdijk-Centrum door het mengen van functies als wonen, werken en recreëren zijn omgevormd tot een levendig, aantrekkelijk en toekomstbestendig onderdeel van de stad.

Het bestemmingsplan 'Sloterdijk Kavel 9' ziet op de herontwikkeling van het perceel Naritaweg 30 (ook bekend als kavel 9) in de buurt 'Naritalaan-Oost'. Met dit bestemmingsplan wordt de definitieve vestiging van een voortgezet onderwijs school (hierna: VO-school) op de westelijke zijde van de kavel mogelijk gemaakt en een publieke parkeergarage op de oostelijke zijde van de kavel. Aan weerszijden van de nieuwbouw worden twee groenstroken gerealiseerd. Het plangebied ligt ten zuidwesten van station Amsterdam Sloterdijk waar in de Visie Sloterdijk-Centrum 2040 een mix van wonen en niet-wonen is voorzien. Het perceel wordt omringd door het plangebied van bestemmingsplan 'Barajasbuurt eo' (vastgesteld op 2 juli 2020) dat het planologisch kader is voor ca 3.100 woningen.

Het bestemmingsplan 'Sloterdijk Kavel 9' maakt een VO-school mogelijk met een maximum bruto vloeroppervlakte (hierna: bvo) van 12.000 m². Daarmee kan ruimte worden geboden aan maximaal circa 1.200 leerlingen. De publieke parkeergarage heeft een totale maximum bvo van 9.500 m², waaronder maximaal 150 m² bvo aan voorzieningen in de plint. De beoogde capaciteit bedraagt maximaal 500 parkeerplaatsen. De publieke parkeergarage zal in de parkeerbehoefte van de bezoekers van de (deels toekomstige) woningen in Sloterdijk-Centrum voorzien en in de parkeerbehoefte van de bezoekers van sportpark Spieringhorn, omdat de bestaande parkeervoorzieningen aan de zuidkant van het sportpark in de toekomst zullen vervallen.

Het oude bestemmingsplan 'Sloterdijk' maakte op de locatie Naritaweg 30 reeds een grote variatie aan functies mogelijk, waaronder (maatschappelijke) dienstverlening, culturele voorzieningen, kantoren, bedrijven, horeca, sportvoorzieningen en ontspanning en vermaak. Geluidsgevoelige functies (of gebouwen) zijn echter uitgesloten. Dit betekent dat een VO-school niet paste binnen de kaders van het oude bestemmingsplan. In 2019 is met een tijdelijke vergunning onderwijs ten behoeve van de tijdelijke locatie van een VO-school mogelijk gemaakt voor de duur van vijf jaar op kavel 9. Deze school maakt in 2024 plaats voor de definitieve locatie van een VO-school. Daarom,

en omdat het programma voor een publieke parkeergarage niet paste in het oude bestemmingsplan is het bestemmingsplan 'Sloterdijk Kavel 9' tot stand gekomen als nieuw planologisch kader.



Figuur 1: afbeelding toekomstige Naritaweg 30, bron: inpassingsstudie Bergerr&Bernett (2021)

1.2 Doel van dit besluit

In het kader van het bestemmingsplan 'Sloterdijk Kavel 9' voor de definitieve vestiging van een VO-school en de publieke parkeergarage *in relatie tot* die geluidgevoelige voorziening, dient de akoestische situatie in beeld te worden gebracht.

In de Wet geluidhinder zijn normen voor toelaatbare geluidsniveaus opgenomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in buitennormen (geluidsbelasting op de gevel) en binnennormen (binnenwaarde). De normstelling in de Wet geluidhinder bestaat uit een voorkeursgrenswaarde en een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting of maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarden worden overschreden en geluidbeperkende maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid om hogere waarden vast te stellen.

De functie wonen, onderwijs en kinderopvang zijn in de zin van de Wet geluidhinder omschreven als 'geluidgevoelige functies'. Daarnaast spreekt de wet over geluidgevoelige terreinen. Hieronder vallen bijvoorbeeld ligplaatsen voor woonboten. Geluidgevoelige functies en terreinen die binnen de zone van een weg, spoorweg of binnen de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein zijn geprojecteerd, worden beschermd door de Wet geluidhinder.

Voor die locaties, waar de geluidbelasting hoger is dan de zogenoemde voorkeursgrenswaarde, kan op grond van een besluit hogere waarden ontheffing worden verleend om, tot een daarvoor geldende maximale waarde, wonen of een andere geluidgevoelige functie wel mogelijk te maken. Dit laatste geldt voor de functies die mogelijk worden gemaakt met het bestemmingsplan 'Sloterdijk Kavel 9'. Door middel van het vaststellen van hogere waarden, waarvoor voorliggend besluit is bedoeld, wordt de vestiging van onderwijs ter plaatse mogelijk gemaakt.

2 Plangebied

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Plesostraat en de spoorlijn Haarlem-Amsterdam. De oostzijde van het plangebied wordt begrensd door het perceel Naritaweg 14. Op grond van het daar geldende bestemmingsplan is woningbouw rechtstreeks toegestaan. De plannen voor transformatie naar woningbouw op dit perceel zijn in een vergevorderd stadium. Aan de zuidzijde van het plangebied loopt de Naritaweg met aan de overzijde het sportpark Spieringhorn. Tot slot wordt de westzijde van het plangebied begrensd door het perceel Naritaweg 48 waar momenteel de Klimhal Amsterdam is gevestigd. Op grond van het aldaar vigerende bestemmingsplan, is de transformatie naar woningbouw mogelijk.

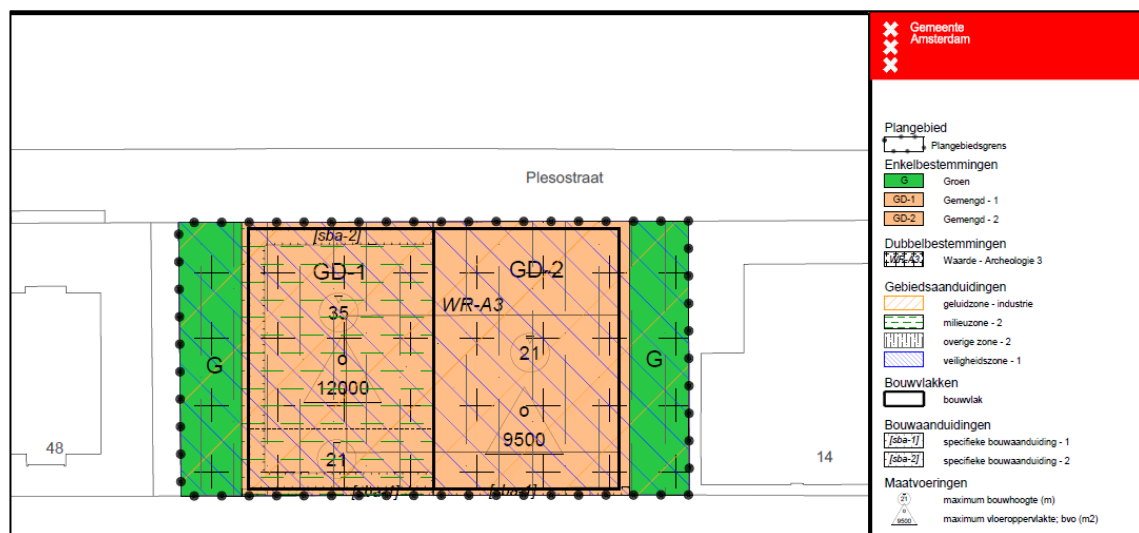
Het perceel kavel 9 is kadastraal bekend als gemeente Sloten Noord-Holland, sectie K, nummer 4589 (gedeeltelijk) met een totale oppervlakte van circa 4.550 m². In onderstaande figuur 2 is de begrenzing van het plangebied globaal weergegeven. Het perceel is gelegen in een gemengd gebied waar wonen, bedrijven, detailhandel, kantoren, horeca, dienstverlening, culturele voorzieningen, sportvoorzieningen en ontspanning en vermaak zijn toegestaan.



Figuur 2: luchtfoto, plangebied rood omlijnd (bron: toelichting bij bestemmingsplan Sloterdijk Kavel 9)

2.2 Juridisch-planologisch kader

De hogere geluidwaarden worden vastgesteld ten behoeve van het bestemmingsplan 'Sloterdijk Kavel 9'. Op grond van dit bestemmingsplan kent het plangebied de bestemming Gemengd-1, Gemengd-2 en Groen. Voor Gemengd-1 gelden gebruiksmogelijkheden in de vorm van onderwijs en sportvoorzieningen met bijbehorende voorzieningen. De bestemming Gemengd-2 biedt mogelijkheden voor het exploiteren van een publieke gebouwde parkeervoorziening, bedrijven die vallen in categorie 1,2 2 en 3.1, detailhandel, dienstenverlening en bijbehorende voorzieningen. Figuur 3 bevat een uitsnede van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan.



Figuur 3: uitsnede verbeelding van het bestemmingsplan 'Sloterdijk Kavel 9' (bron: gemeente Amsterdam)

Verder geldt ter plaatse van de aanduiding “geluidzone - industrie” dat gronden gelegen binnen deze zone geen woningen of andere geluidgevoelige gebouwen worden gebouwd en geen geluidgevoelige terreinen worden aangelegd. Een gebouw met een onderwijsfunctie is een ‘ander geluidgevoelig gebouw’. De beoogde VO-school is daarmee in strijd met de aanduiding “geluidzone – industrie”, tenzij een hogere waarde besluit wordt genomen door het bevoegd gezag. Op grond van de Wet geluidhinder zijn andere geluidgevoelige functies slechts toegestaan als er hogere waarden zijn verleend. Dit besluit strekt daartoe.

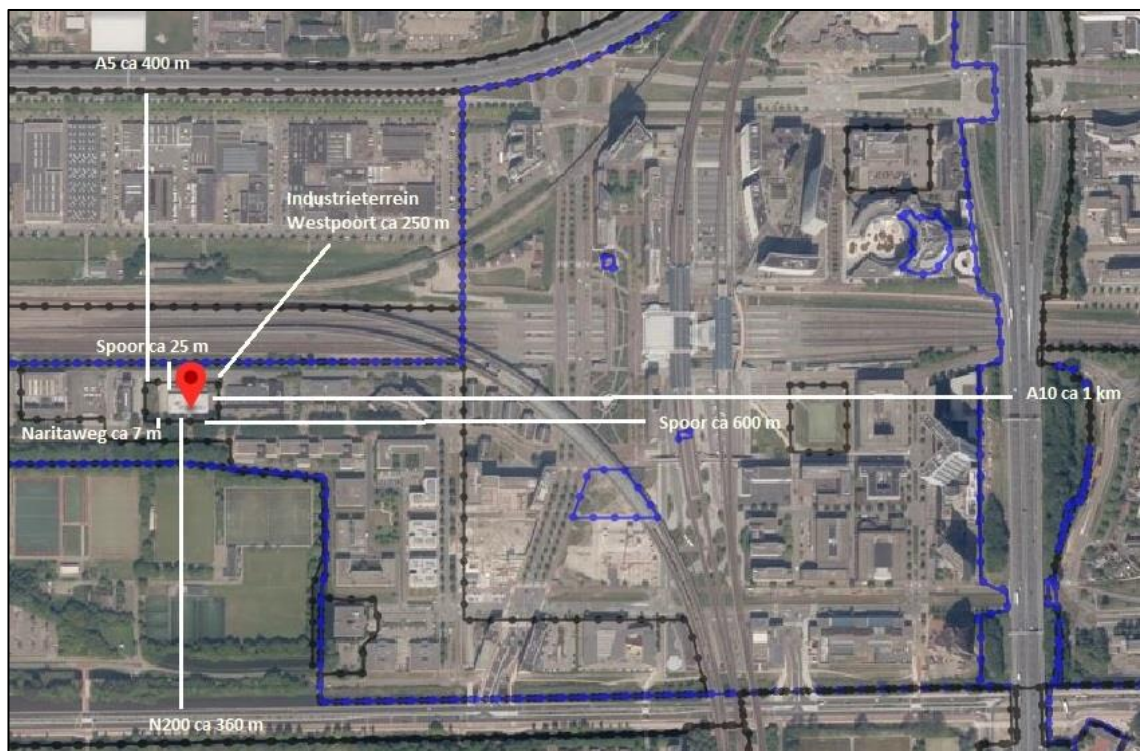
Het bestemmingsplan 'Sloterdijk Kavel 9' maakt het mogelijk om een VO-school en een publieke parkeergarage naast elkaar te bouwen. Het uitgangspunt is dat beide ontwikkelingen gelijktijdig naast elkaar zullen bestaan maar worden echter wel onafhankelijk van elkaar gerealiseerd. Er dienen om die reden ook hogere waarden te worden verleend voor de (tijdelijke) situatie dat de bouw van de publieke parkeergarage vertraagt en de VO-school wel wordt gebouwd. In de eindsituatie wordt wel uitgegaan van afschermende bebouwing van de publieke parkeergarage voor de VO-school.

2.3 Akoestische situatie

In de huidige situatie is sprake van diverse geluidbronnen die van invloed kunnen zijn op de herontwikkeling van kavel 9:

- Wegverkeer: De rijkswegen A5 (Basisweg) en A10 de provinciale N200 (Haarlemmerweg), en de binnenstedelijke weg Naritaweg.
- Railverkeer: verschillende sporen van de trajecten Amsterdam Sloterdijk-Haarlem; Amsterdam Sloterdijk-Alkmaar; Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centraal.
- Industrielawaai: Industrierrein Westpoort.

De afstanden tot de geluidbronnen zijn in onderstaand figuur 4 weergegeven.



Figuur 4: ligging van kavel 9 ten opzichte van verschillende geluidbronnen in de omgeving

Akoestisch onderzoek

Omdat het plangebied tussen verschillende geluidbronnen is gelegen is akoestisch onderzoek gedaan naar de effecten van deze geluidbronnen op het plangebied. De resultaten en aanbevelingen van dit onderzoek worden besproken in paragraaf 3 van dit besluit.

2.4 Wettelijk- en beleidskader

2.4.1. Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn normen voor toelaatbare geluidsniveaus opgenomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in buitennormen (geluidsbelasting op de gevel) en binnennormen (binnenwaarde). De normstelling in de Wet geluidhinder bestaat uit een voorkeursgrenswaarde en een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting of maximale ontheffingswaarde. Indien de voorkeursgrenswaarden worden overschreden en geluidbeperkende maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid om hogere waarden vast te stellen. De grenswaarden zijn in deze situatie als volgt:

	<i>Wegverkeer</i>	<i>Railverkeer</i>	<i>Gezoneerd industrieterrein</i>
<i>Wet geluidhinder voorkeursgrenswaarde</i>	48 dB	53 dB	50 dB(A)
<i>Maximale ontheffingswaarde</i>	63 dB	68 dB	60 dB(A)

2.4.2. Dove gevel

Om in panden op locaties waar de ten hoogste toelaatbare ontheffingswaarde wordt overschreden, woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen te kunnen realiseren, is het maken van een dove gevel (een gevel zonder te openen delen) een wettelijke voorwaarde, zie hiervoor ook het Amsterdams geluidbeleid 2016.

2.4.3. Amsterdams geluidbeleid

Het doel van het Amsterdams geluidbeleid is het borgen van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de bouw van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen op geluidbelaste locaties. Geluidbelaste locaties zijn locaties waar een geluidbelasting heerst, hoger dan de voorkeursgrenswaarde vanwege bronnen als genoemd in de Wet geluidhinder (wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï, industrielawaaï) als ook lawaaï vanwege andere bronnen (activiteitenbesluit).

Volgens het Amsterdams geluidbeleid treedt er een onaanvaardbare geluidbelasting op als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarde. 3 dB komt overeen met een verhoging van de geluidbelasting die als significant hoger wordt ervaren. Als de gecumuleerde geluidbelasting tenminste 2 dB hoger is dan de niet gecumuleerde geluidbelasting wordt aanbevolen de gevel zodanig te dimensioneren dat het akoestisch binnenklimaat van 33 dB/35 dB wordt behouden. Dit kan reden zijn voor extra gevelisolatie.

2.4.4. MER Haven-Stad, spelregelkader en omgevingsfoto

De ontwikkeling van Sloterdijk Centrum staat niet op zichzelf, maar is onderdeel van de ontwikkeling van Haven-Stad. Voor deze ontwikkeling is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Daaruit blijkt dat bij strikte toepassing van het geluidbeleid de ambities van Haven-Stad niet gehaald kunnen worden. De diverse geluidbronnen in en rond het gebied, in combinatie met het huidige beleid hebben als effect dat woningbouw in vrijwel het hele gebied niet mogelijk is. Om de ambities te kunnen realiseren zal daarom meer flexibel en gebiedsgericht met het geluidbeleid

moeten worden omgegaan, waarbij de kwaliteit van de leefomgeving voorop staat en zo nodig wordt voorzien in compensatie. Deze uitgangspunten zijn uitgewerkt in het zogenaamde 'gebiedsgerichte spelregelkader Haven-Stad' dat als bijlage bij de MER is gevoegd. Door middel van de 'leefomgevingsfoto Haven-Stad' kan tot op kavelniveau inzicht worden gekregen in het spelregelkader.

3 Resultaten akoestisch onderzoek

3.1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Amsterdam is door onderzoeksbureau M+P akoestisch onderzoek uitgevoerd (Akoestisch onderzoek geluidbelasting, kenmerk: rkrp2101.1.EOI.TH0.02052022 en datum 2 mei 2022). Deze is als bijlage bij dit besluit gevoegd. Voor inhoudelijke details wordt verwezen naar deze rapportage. Tijdens de TAVGA-bijeenkomst op 21 april 2022 is dit hogere waarden besluit en de rapportage toegelicht. Naar aanleiding van de bijeenkomst gaat de TAVGA akkoord met het vaststellen van de hogere waarden in dit besluit. In dit hoofdstuk worden de conclusies uit het akoestisch onderzoek verkort herhaald weergegeven.

In het akoestisch onderzoek wordt als uitgangspunt genomen dat er sprake is van een onderwijsfunctie welke alleen gedurende de dagperiode wordt gebruikt. Voor onderwijsfuncties geldt in dat geval conform artikel 1.6 van het Besluit geluidhinder dat alleen de geluidbelasting in de dagperiode, de L_{day} [dB], de relevante dosismaat betreft.

3.1.1 Resultaten akoestisch onderzoek per bron

Wegverkeerslawaaai buitenstedelijke wegen (rijkswegen)

Uit de berekeningen blijkt dat er sprake is van een relevante geluidsbelasting afkomstig van de Naritaweg en de Rijkswegen. Op de berekende waarden is bij het verkeerslawaaai een aftrek toegepast van 5 dB voor wegen met een maximale snelheid tot 70 km/u. Voor de Rijkswegen A5 en A10 is geen aftrek weergegeven, want deze aftrek is variabel: 2, 3 of 4 dB.

Aan de noord- en oostzijde van het plangebied zijn de Rijkswegen A5 en A10 gelegen. De maximale ontheffingswaarde voor deze buitenstedelijke wegen is 53 dB L_{den} (na aftrek). De hoogste berekende geluidbelasting bedraagt na aftrek $L_{day} = 52$ dB en blijft daarmee binnen de maximaal te hanteren grenswaarde. Daarmee wordt de voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeer met 4 dB overschreden. De overschrijdingen vinden plaats op delen van de westelijke gevel en de gehele noordelijke gevel. De geluidsbelasting neemt af met de afstand tot de weg.

De geluidsbelasting afkomstig van de Haarlemmerweg (N200, provinciale weg) is overal lager dan 40 dB na aftrek en daarmee niet relevant.

Wegverkeerslawaaai binnenstedelijke wegen en tram

De maximale ontheffingswaarde voor binnenstedelijke wegen is 63 dB L_{den} (na aftrek). De geluidsbelasting vanwege de Naritaweg overschrijdt deze waarde niet. De voorkeursgrenswaarde (48 dB) wordt overschreden vanwege wegverkeerslawaaai met maximaal 6 dB, waarmee de geluidsbelasting $L_{day} = 54$ dB na aftrek bedraagt. De overschrijdingen vinden plaats op de zuidelijke gevel en de zuidzijde van de westelijke gevel.

Railverkeerslawaaï

Aan de noordzijde van het plangebied lopen verschillende doorgaande spoorwegen. De maximale ontheffingswaarde voor railverkeerslawaaï is 68 dB L_{den} (na aftrek). De geluidsbelasting vanwege het doorgaande spoor overschrijdt de voorkeursgrenswaarde vanwege railverkeerslawaaï met maximaal 12 dB. De geluidsbelasting bedraagt maximaal $L_{day} = 67$ dB. De overschrijdingen vinden plaats op nagenoeg alle delen van de westelijke, noordelijke en oostelijke geveldelen.

Industrielawaai Westpoort

Er is vanwege het gezoneerde industrieterrein Westpoort sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting bedraagt maximaal $L_{day} = 56$ dB(A). Daarmee wordt de maximale ontheffingswaarde voor industrielawaai bij onderwijsfuncties (60 dB(A)) niet overschreden.

Op een groot aantal andere gevels wordt de voorkeursgrenswaarde met 5 dB overschreden, de geluidsbelasting bedraagt hier maximaal $L_{day} = 55$ dB(A). Het gaat in dit geval om delen van de westelijke en oostelijke gevels en de gehele noordelijke gevel. Er zijn vanwege het gezoneerde industrieterrein Westpoort daarom ook hogere waarden nodig.

Cumulatie van geluid

Volgens het Amsterdamse geluidbeleid is een gecumuleerde geluidbelasting die maximaal 3 dB hoger is dan de maximaal toelaatbare wettelijke waarde, nog aanvaardbaar. Op verschillende zijden van het geprojecteerde gebouw in het plangebied, is sprake van de cumulatie van wegverkeer-, industrie- en/of railverkeerslawaaï.

De cumulatieve geluidsbelasting is in onderhavige situatie maximaal $L_{cum, L*VL} 64$ dB (exclusief aftrek wegverkeerslawaaï). Op deze locaties is sprake van overschrijdingen afkomstig van de Rijkswegen, het spoor en het gezoneerde industrieterrein Westpoort. De geluidsbelasting vanwege het spoor is hier maatgevend, er is geen sprake van bronnen die hier gelijkwaardig bijdragen. De maximale toelaatbare wettelijke waarde (van het spoor) is 68 dB. Daarmee wordt voldaan aan het Amsterdamse geluidbeleid.

De gecumuleerde geluidsbelasting voldoet gelet op het voorgaande aan de eisen uit het Amsterdams geluidbeleid.

3.1.2 Vast te stellen hogere waarden

Op grond van het uitgevoerde akoestische onderzoek dienen, ten behoeve van het bestemmingsplan 'Sloterdijk Kavel 9', de volgende hogere waarden (hogere geluidsbelasting dan de voorkeurswaarde) te worden vastgesteld:

- Naritaweg: 54 dB (na aftrek)
- Rijkswegen A10 en A5: 52 dB (na aftrek)
- Industrieterrein: 56 dB(A)
- Railverkeer: 67 dB

4 Advies TAVGA

Het akoestisch rapport is op 21 april 2022 besproken in het TAVGA.
Door het TAVGA is als volgt geadviseerd:

- De school is een geluidgevoelige functie waarvoor volgens Amsterdams geluidbeleid de stille zijde niet verplicht is;
- De school krijgt een geluidluwe buitenruimte en daarmee wordt voorzien in een aanvaardbaar verblijfsklimaat.

Conclusie en Advies TAVGA:

Het TAVGA heeft na het overleg op 21 april 2022 akkoord gegeven voor het vaststellen van de hogere waarden.

5 Overwegingen

De vestiging van een VO-school en een publieke parkeergarage maken onderdeel uit van de beoogde transformatie van Sloterdijk-Centrum naar een gemengd woon-werk gebied. Beide functies zijn noodzakelijk voor de gewenste menging van functies en maatschappelijke behoeften voor toekomstige functies in het gebied. Hierbij zijn meerdere geluidbronnen relevant; de Rijkswegen A5 en A10, de binnenstedelijke wegen N200 (Haarlemmerweg) en de Naritaweg, de spoorlijnen van de trajecten Amsterdam Sloterdijk-Haarlem, Amsterdam Sloterdijk-Alkmaar en Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centraal en industrieterrein Westpoort. Het vaststellen van hogere waarden is mogelijk indien blijkt dat eventuele maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein, de weg of spoorweg, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij het bepalen van benodigde maatregelen wordt onderscheid gemaakt tussen:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in het overdrachtsgebied;
- maatregelen aan de ontvangzijde.

5.1.1 Maatregelen aan de bron

Op de Rijkswegen A5 en A10 is reeds stil asfalt toegepast, maatregelen ter verlaging van de rijksnelheid voor de A5 en A10 zijn niet aan de orde. In het kader van het project de autoluwe binnenstad is overwogen welke wegen die nu nog 50 km/u wegen zijn, afgewaardeerd kunnen worden naar 30 km/u. De Naritaweg wordt gezien als een belangrijke doorgaande weg waarbij die snelheidsverlaging waarschijnlijk niet aan de orde is.

Voor wat betreft industrielawaai is de enige bronmaatregel het beperken van de geluidproductie van de bedrijven op het industrieterrein Westpoort. Dergelijke maatregelen zijn op dit moment niet aan de orde.

5.1.2 Maatregelen in het overdrachtsgebied (geluidschermen)

Het project ligt binnen de bebouwde kom waardoor geluidschermen langs de meeste wegen uit stedenbouwkundig oogpunt gezien onwenselijk zijn. Voor het spoor geldt dat om een geluidscherm effectief te laten zijn is een geluidscherm over een grote lengte nodig en een geluidscherm dient een aanzienlijke hoogte te krijgen om effect te hebben voor de woningen op de hogere verdiepingen. De kosten voor een dergelijk scherm staan niet in verhouding tot het project. Voor onderhavige ontwikkeling wordt verwacht dat het treffen van noodzakelijke hoge én lange geluidschermen financieel daarom niet doelmatig zal zijn. Dit laatste geldt ook voor het plaatsen van geluidschermen ter afscherming van industrielawaai. Bovendien is de locatie voor de onderwijsfunctie tijdelijk en is een dergelijke investering ten behoeve van een tijdelijke functiewijziging disproportioneel gelet op de kosten voor de schermen en aanleg hiervan.

Gezien de afstand tot de Rijkswegen en de gedeeltelijke verhoogde ligging is het plaatsen van geluidschermen voor deze geluidbron bovendien niet effectief.

5.1.3 Maatregelen in de ontvangzijde (gebouwmaatregelen)

Het ontwerp dat tot stand is gekomen voor de functies VO-school en publieke parkeergarage is stedenbouwkundig gezien het meest wenselijke ontwerp. Een andere stedenbouwkundig opzet was ongewenst, omdat de ontwikkelingen separaat van elkaar moeten kunnen worden uitgevoerd.

Een deel van het gebouw ten behoeve van de VO-school wordt afgeschermd door de publieke parkeergarage. Mocht de solitaire situatie ontstaan waarbij de school wordt gerealiseerd maar de parkeergarage (nog) niet gereed is, dan wordt de afscherming van de oostzijde van de VO-school in de regels van het bestemmingsplan geborgd omdat deze zijde verplicht als volledig gesloten gevel moet worden uitgevoerd.

Vanwege de te verwachten akoestische belasting wordt aanbevolen om op het dak van de VO-school een 3 meter hoge afscherming te realiseren, zodat een geluidluwe verblijfsruimte ontstaat. Deze maatregel wordt geborgd in het bestemmingsplan 'Sloterdijk Kavel 9'.

5.1.4 Conclusie

Gebleken is dat het vanwege de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde noodzakelijk is om hogere waarden vast te stellen voor onderhavige ontwikkeling. In voorgaande is beschreven dat de verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron en in het overdrachtsgebied bezwaren met zich meebrengen, reden waarom wordt gekozen voor het vaststellen van hogere waarden.

6 Zienswijzen

Overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht is kennis gegeven van het ontwerpbesluit en is het ontwerpbesluit inclusief de bijbehorende stukken gedurende zes weken ter inzage gelegd met de mogelijkheid voor belanghebbenden om zienswijzen in te dienen.

Gedurende de terinzagelegging zijn geen zienswijzen ontvangen.

7 Besluit

Burgermeester en wethouders hebben besloten tot vaststelling van hogere waarden voor wegverkeerslawaaï en industrielawaaï, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, ten behoeve van de herontwikkeling van Sloterdijk Kavel 9. De hogere waarden worden vastgesteld voor de functie onderwijs.

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

I. Om bij dit besluit de volgende hogere waarden ten behoeve van het bestemmingsplan 'Sloterdijk Kavel 9', de volgende hogere waarden (hogere geluidsbelasting dan de voorkeurswaarde) vast te stellen:

- Naritaweg: 54 dB (na aftrek)
- Rijkswegen A5 en A10: 52 dB (na aftrek)
- Industrierrein: 56 dB(A)
- Railverkeer: 67 dB

Ten behoeve van het perceel kadastraal bekend als gemeente Sloten Noord-Holland, sectie K, nummer 4589 (gedeeltelijk) met een totale oppervlakte van circa 4.550 m².

II. te bepalen, dat dit besluit direct in werking treedt;

III. te bepalen, dat zodra het besluit onherroepelijk wordt, overeenkomstig het bepaalde in artikel 110i van de Wet geluidhinder, de vastgestelde hogere waarden zo spoedig mogelijk worden in geschreven in de openbare registers.

Amsterdam, 15 november 2022

Het college van burgemeester en wethouders

Bijlage I: Akoestisch onderzoek