



Gemeente  
Amsterdam

Bezoekadres  
Osdorplein 1000  
1068 TG Amsterdam

Postbus 2003  
1000 CA Amsterdam  
Telefoon 14020  
amsterdam.nl

Retouradres Postbus 2003, 1000 CA Amsterdam

Nobillon Vastgoed B.V.  
T.a.v. de heer S.P. de Jonge  
Stadionweg 82  
1077SP Amsterdam

Datum **VERZONDEN 18 AUG. 2017**  
Ons kenmerk 73765-2017/UIT/06236  
OLO-nummer: OLO 2893931  
Behandeld door Nina Sidorov, Team Vergunningen  
020-2537 212  
n.sidorov@amsterdam.nl  
Onderwerp Besluit ontwerp omgevingsvergunning OLO 2893931

GEMEENTE AMSTERDAM  
Het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam

### Ontwerp Omgevingsvergunning

Is voornemens te besluiten met in achtneming van bijbehorende voorschriften en bijlagen:

- Een omgevingsvergunning te verlenen aan *Nobillon Vastgoed B.V.* voor de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening voor het bouwen van een woongebouw met 83 appartementen, een parkeerkelder en commerciële ruimte op de locatie Pieter Calandlaan 5 1065KH Amsterdam;

### Activiteiten

Het project bestaat uit de volgende activiteit:

- A. het gebruik van gronden of bouwwerken in strijd met een planologische regeling (artikel 2.1, eerste lid, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht), in samenhang met artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, om af te wijken van het bestemmingsplan "Lelylaan e.o.".



\* 2 6 1 9 9 F 6 3 F 2 9 \*

## Bijlagen

De volgende documenten maken onderdeel uit van dit besluit en die worden u per e-mail toegezonden. Het besluit met de daarbij horende documenten is verkrijgbaar bij ons bouwarchief. Met het bouwarchief moet u een afspraak maken. Informatie over de wijze waarop u een digitale afspraak kunt maken met het bouwarchief vindt u op de website van stadsdeel Nieuw-West. Voor meer informatie over het maken van een afspraak kunt u ook bellen met het contactcenter op telefoonnummer 14020.

1. olo 2893931\_ aanvraagformulier.pdf;
2. olo 2893931\_ ruimtelijke onderbouwing.pdf;
3. olo 2893931\_ rapportage structuur ontwerp.pdf;
4. olo 2893931\_ akoestisch onderzoek.pdf;
5. olo 2893931\_ ecologisch onderzoek.pdf;
6. olo 2893931\_ geohydrologisch onderzoek.pdf;
7. olo 2893931\_ rapportage motivatie sloop.pdf;
8. olo 2893931\_ rapportage theoretische beschouwing windklimaat.pdf;
9. olo 2893931\_ rapportage schade.pdf;
10. olo 2893931\_ Besluit hogere waarden Wgh.pdf;

Met vriendelijke groet,  
Namens het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam,

b/a



Maarten van Heugten,  
Teammanager Vergunningen

CC:  
*Building Design Architectuur B.V.*  
*T.a.v. de heer R. Rikhof*  
*Hoofdstraat 43*  
*7625 PB ZENDEREN*

### **Wat volgt hierna?**

Rechtsbescherming  
Inwerkingtreding beschikking  
Intrekking en overschrijving  
Verloop van de procedure  
Beoordeling van het project  
Uitvoeringsvoorschriften  
Nadere aanwijzingen

### **Rechtsbescherming**

#### **Niet mee eens?**

Bent u het niet eens met dit ontwerpbesluit? Dan kunt u gedurende de zes weken dat het ontwerpbesluit ter inzage ligt een zienswijze indienen. Dit kan schriftelijk of mondeling.

Stuur uw bezwaarschrift naar:

Afdeling VTH, team Vergunningen van Stadsdeel Nieuw-West

T.a.v. Afdeling Juridische Zaken

Postbus 2003

1000 CA Amsterdam

Vermeld in uw zienswijze altijd:

uw naam, adres en telefoonnummer;

de datum waarop u de zienswijze schrijft en uw handtekening;

het ontwerpbesluit waartegen u een zienswijze indient, datum en referentienummer/kenmerk van het ontwerpbesluit;

waarom u een zienswijze indient.

Voor een mondelinge zienswijze kunt u contact opnemen met team Omgevingsvergunningen stadsdeel Nieuw-West.

### **Inwerkingtreding beschikking**

#### *Bij beroepstermijn*

De beschikking treedt in werking met ingang van de dag na afloop van de termijn zoals bedoeld in artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht (zes weken na de datum bekendmaking van de vergunning), voor het indienen van een beroepschrift in gevallen waarin zij is voorbereid met toepassing van afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (artikel 6.1, tweede lid, onder b van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

#### *Bij voorlopige voorziening*

Indien in gevallen, zoals bedoeld in artikel 6.1, tweede lid van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, gedurende de daar bedoelde termijn bij de bevoegde rechter een verzoek om



voorlopige voorziening is gedaan, treedt de beschikking niet eerder in werking voordat op dat verzoek is beslist (artikel 6.1, derde lid van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

### **Intrekking en overschrijving**

#### *Intrekking*

Dit besluit kan onder andere worden ingetrokken als er gedurende een bepaalde termijn geen handelingen zijn verricht met gebruikmaking van de vergunning, op verzoek van de vergunninghouder, of als hiervoor een zwaarwegend belang aanwezig is.

In sommige gevallen moet het besluit worden ingetrokken. Bijvoorbeeld op verzoek van een ander bestuursorgaan of een adviseur, als deze bij het besluit betrokken is geweest.

#### *Overschrijving*

Het is mogelijk om een omgevingsvergunning over te schrijven, zodat iemand anders dan de aanvrager vergunninghouder wordt. Dit moet minimaal vier weken voor de gewenste overschrijving aan het stadsdeel worden gemeld. Hierbij dienen de volgende gegevens worden ingediend:

- naam en adres van de vergunninghouder;
- de omgevingsvergunning(en) waar het verzoek betrekking op heeft;
- naam, adres en telefoonnummer van degene voor wie de omgevingsvergunning zal gaan gelden;
- een contactpersoon van degene voor wie de omgevingsvergunning zal gaan gelden;
- het tijdstip waarop de overschrijving plaats zal vinden.

### **Verloop van de procedure**

Op 31 maart 2017 is de aanvraag om een omgevingsvergunning ontvangen.

Het besluit is voorbereid volgens de uitgebreide voorbereidingsprocedure als bedoeld in paragraaf 3.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Op 5 april 2017 hebben wij de aanvraag gepubliceerd op basis van artikel 3.8 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

### **Terinzagelegging**

Het ontwerp van het te nemen besluit, met de hierop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, liggen vanaf donderdag 24 augustus 2017 gedurende zes weken ter inzage bij het Stadsloket op de locatie Osdorpplein 1000 te Amsterdam. Voorafgaande aan deze terinzagelegging is van de komst van het ontwerp kennis gegeven in de Staatscourant en op website [www.amsterdam.nl/bekendmakingen](http://www.amsterdam.nl/bekendmakingen).

## Beoordeling van het project Strijdig planologisch gebruik (artikel 2.12 Wabo)

### *Toets aan het bestemmingsplan*

Het project ligt in een gebied waar het bestemmingsplan "Lelylaan e.o." geldt.  
Het project is geprojecteerd op het terrein met de bestemming "Gemengd-1".  
Het project is in strijd met artikel 4 van de bepalingen van het bestemmingsplan, omdat de beoogde woningen, commerciële ruimte en parkeergarage hier niet toegestaan zijn en de bouwvlakgrenzen en de toegestane bouwhoogte worden overschreden.

### *Afwijking bestemmingsplan*

Op grond van artikel 2.12 eerste lid sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan de aanvraag worden verleend indien de activiteit in strijd is met het bestemmingsplan met toepassing van de in het bestemmingsplan opgenomen regels inzake afwijking, in de in het Besluit omgevingsrecht aangewezen gevallen en indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

### *Motivering waarom de ontwikkeling in planologisch opzicht aanvaardbaar is en een afweging van de met de ontwikkeling gemoeide belangen*

De aanvraag betreft de sloop-nieuwbouw van een leegstaand kantoorgebouw aan de Pieter Calandlaan 5-7 tot 83 appartementen met in de plint ruimte voor horeca van circa 150 m<sup>2</sup>. De verdichting van het plangebied door het toevoegen van woningen sluit aan op de ambities van de Structuurvisie Amsterdam 2040. Tevens sluit het bouwplan aan op het doel van de Koers 2025 om in de gebiedsuitwerking Ringzone-West 1.300 woningen te realiseren, aanvullend op de reeds in gang gezette projecten in de omgeving van station Lelylaan.

Uit de motivatie voor sloop-nieuwbouw blijkt dat de mogelijkheden voor hergebruik van het bestaande pand beperkt zijn voor de functiewijziging van kantoor naar wonen en horeca. Zodoende is gekozen voor sloop-nieuwbouw. Het volume van de nieuwbouw en de bouwhoogte heeft een goede inpassing in zijn directe omgeving. Bij de nieuwbouw is daarnaast gelet op het in stand houden van een goede relatie met de omliggende openbare ruimte.

Het volume van de nieuwbouw aan Pieter Calandlaan 5-7 is afgestemd op wettelijke eisen en een goede inpassing in zijn directe omgeving. Het gebouw blijft qua hoogte (ruim) binnen de maxima gesteld in verband met aanvliegeroutes voor luchtverkeer.

De hoogte is stedenbouwkundig afgestemd op de hoogbouw aan het begin van de Pieter Calandlaan langs de spoorlijn, die vanwege de ligging op dit prominente hoekpunt het dominante hoogteaccent vormt. De nieuwbouw is net als dit gebouw een zogenaamde schijf, maar lager, tot maximaal elf bouwlagen.

De locatie ligt ook gunstig ten opzichte van de directe woonomgeving, de buurt, wat betreft bezonning en volumeopbouw. Doordat het gebouw met de kopse kant - en dus beperkt volume - naar de woonbuurt gericht is en gelegen aan de noordkant van de buurt, is het vergroten van de



bouwhoogte naar elf bouwlagen goed in te passen, wat betreft schaduwwerking, dominantie en massa- en hoogteverhouding ten opzichte van de naastgelegen (laagbouw)woningen.

Het bouwplan voorziet in 33 parkeerplaatsen in de parkeerkelder onder het gebouw, waarmee het gemiddelde parkeeraanbod voor de bewoners op eigen terrein neerkomt op 0,4 parkeerplaatsen per woning. Deze parkeernorm voldoet aan de onlangs vastgestelde Nota Parkeernormen Auto, geldend vanaf 1 juli 2017. Deze stelt dat er geen minimale parkeernorm voor B-locaties geldt voor sociale en middeldure huurwoningen. In het parkeerbeleid wordt uitgegaan van een parkeernorm voor bezoekers van 0,1 parkeerplaats in de openbare ruimte per woning. Het parkeeraanbod in de openbare ruimte voldoet hier aan.

De horeca in de plint van circa 150 m<sup>2</sup> is passend in het economisch beleid. In de horeca- en leisurevisie wordt dit deel van de Pieter Calandlaan gezien als aanloopstraat voor het kernwinkelgebied/wijkwinkelcentrum Sierplein. Ten aanzien van aanloopstraten geldt meer ruimte voor horeca. De toegestane horecacategorie betreft type A of B. Het gaat om niet-overlastgevende horeconcepten. Fastfood is niet toegestaan, evenals een café (type C). Voor het horecatype A of B geldt een maximale parkeernorm van 12 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> BVO. Het parkeeraanbod langs de Pieter Calandlaan voldoet hier met 40 openbare parkeerplaatsen aan.

Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening en de aanvraag is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het TAVGA is akkoord. Er wordt een besluit hogere waarden vastgesteld vanwege de overschrijding van het wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï. De overschrijding is beperkt en aanvaardbaar. Tevens is er ecologisch onderzoek uitgevoerd. Vanwege het ontbreken van beschermde planten- en diersoorten binnen het plangebied is er met zekerheid geen effect op deze soorten te verwachten.

#### **Verklaring geen bedenkingen niet vereist**

In dit geval is een verklaring van geen bedenkingen van de stadsdeelraad niet vereist (artikel 6.5 van het Besluit omgevingsrecht). De stadsdeelraad heeft in zijn besluit van 10 september 2010 besloten voor gevallen als dit project, dat een verklaring van geen bedenkingen van de stadsdeelraad niet is vereist. De ruimtelijke onderbouwing, op basis waarvan de afwijking van het bestemmingsplan als aanvaardbaar kan worden beoordeeld, is als bijlage bij deze beschikking gevoegd en maakt daar als zodanig onderdeel van uit.

#### **Exploitatieplan (artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro)):**

Art 6.12 Wro schrijft voor dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waar een bouwplan is voorgenomen. De raad kan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- A het verhaal van de kosten anderszins is verzekerd;
- B het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is;
- C het stellen van eisen (...) niet noodzakelijk is.

Het kostenverhaal wordt vastgelegd in een anterieure overeenkomst (realisatieovereenkomst) met de initiatiefnemer. Daarmee is het kostenverhaal verzekerd en kan worden afgezien van een gemeentelijk exploitatieplan.

### **Planschade**

Het toestaan van de functies wonen en horeca in afwijking van het bestemmingsplan, kan leiden tot planschadeclaims voor de gemeente Amsterdam. Het uitgangspunt van de gemeente is dat planschade voor rekening komt van de initiatiefnemer op wiens verzoek de planologische wijziging (afwijken van het bestemmingsplan) wordt toegestaan. In de realisatieovereenkomst dienen afspraken over planschade te worden vastgelegd, daarmee is het financiële risico voor de gemeente afgedekt.

### **Overleg 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)**

In het kader van de benodigde omgevingsvergunningprocedure heeft conform het bepaalde in artikel 3.1.1 Bro en artikel 6.18 Bro overleg plaatsgevonden met de Provincie Noord-Holland en Waternet.

#### *Rijk*

Er is geen overleg gevoerd met het betrokken Ministerie. Bij onderhavig project zijn geen nationale belangen in het geding. Zodoende is een vooroverleg niet vereist.

#### *Provincie*

Er is overleg gevoerd met Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De ingediende stukken geven geen aanleiding tot inhoudelijke opmerkingen.

#### *Waterschap*

Met betrekking tot het onderhavig project is er overleg gevoerd met Waternet. Ondanks dat uit het geohydrologisch onderzoek blijkt dat de grondwaterstanden minimaal wijzigen als gevolg van de nieuwe ondergrondse constructie adviseer ik toch om mitigerende maatregelen te treffen. Dit omdat bij aanleg van de constructie het enige moment is om maatregelen te treffen om het risico op grondwaterproblemen zo veel mogelijk te voorkomen. Daarom adviseer ik een laag goed doorlatend zand van minimaal 30cm dik aan te brengen, wat aan voor- en achterzijde van het pand in goed contact staat met het maaiveld, en door daarbij geen gebruik te maken van verloren damwanden, dwars op de grondwaterstroomrichting. Als het grondwater op eigen terrein om het gebouw kan stromen dan is het trekken van damwanden niet noodzakelijk en volstaat een cunet van 50x50cm met goed doorlatend zand rondom het gebouw.

Binnen de gemeente worden alle ontwikkelingen *Rainproof* ingericht. Dat houdt in dat het hemelwater door het nemen van maatregelen als daktuinen, polderdaken, intern gebruik van hemelwater e.d. (Zie [www.rainproof.nl](http://www.rainproof.nl) voor meer inspiratie), vastgehouden moet worden en geborgen. Ook is het advies om het maaiveld dusdanig in te richten dat het hemelwater op straat of in groenstroken geborgen kan worden en daar infiltreren in de bodem

#### *Overige instanties*

Onderhavig project beoogt geen ontwikkeling waarvoor andere instanties geraadpleegd dienen te worden. Een overleg is derhalve niet nodig en ook niet gevoerd.

ONTWERP

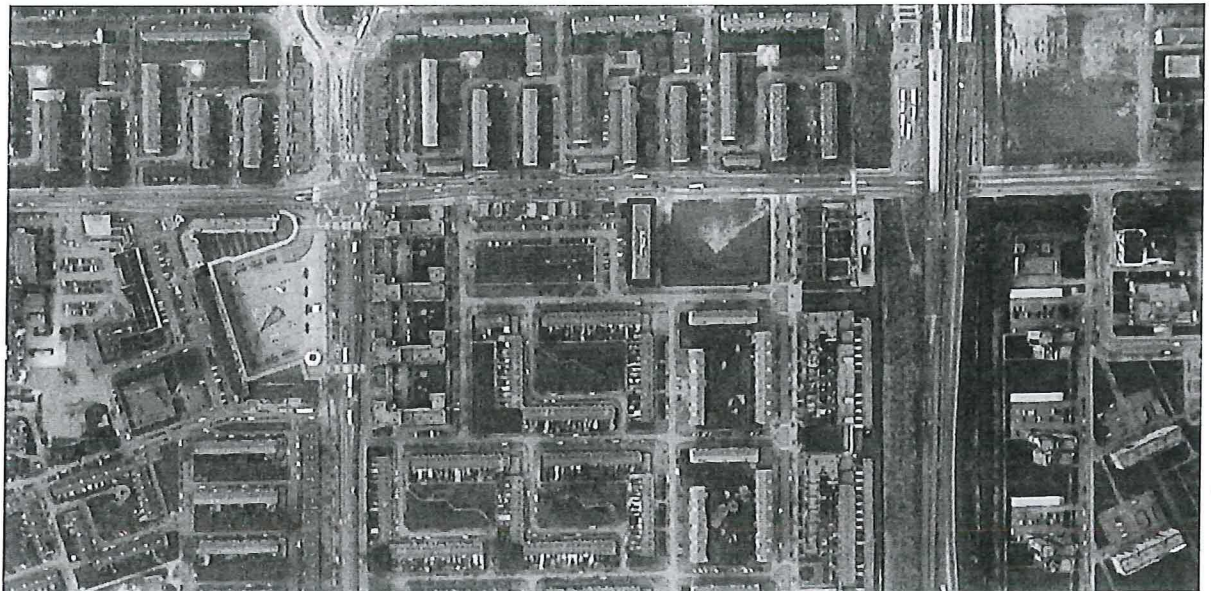




Gemeente  
Amsterdam

**Besluit hogere waarden Wet geluidhinder  
omgevingsvergunning Pieter Calandlaan 5-7**

VERZONDEN 18 AUG. 2017



**Colofon**

|               |                       |
|---------------|-----------------------|
| Opdrachtgever | Gemeente Amsterdam    |
| Opdrachtnemer | Van Riezen & Partners |
| Datum         | 30 juni 2017          |

# Toelichting

## Inleiding

Projectontwikkelaar Nobillon heeft voor de locatie Pieter Calandlaan 5-7 een bouwplan voorbereid. Het plan voorziet in de sloop van het bestaande gebouw en de realisatie van een nieuw appartementengebouw met 83 woningen, circa 150 m<sup>2</sup> horeca en een parkeerkelder voor 33 auto's en 336 inpandige fietsstallingsplaatsen.

Het bouwplan wijkt op meerdere onderdelen af van het geldende bestemmingsplan. De omgevingsvergunning kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

## Akoestisch onderzoek

Aangezien verschillende geluidsbronnen in en nabij het plangebied aanwezig zijn en wonen een geluidsgevoelige functie is op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) heeft DPA Cauberg-Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van het project. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in het rapport 01833-15668-05 "Transformatie Pieter Calandlaan 5-7 te Amsterdam – Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï" d.d. 29 mei 2017. Het wettelijke kader hierbij wordt gevormd door de Wet geluidhinder (Wgh), de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Wet ruimtelijk ordening (Wro).

Het doel van het akoestische onderzoek is het inzichtelijk maken van de geluidbelasting op de het transformeren kantoorgebouw ten gevolge van het wegverkeerslawaaï, het railverkeerslawaaï en bedrijvigheid.

Het plangebied bevindt zich binnen de geluidzones van de:

- Pieter Calandlaan
- Cornelis Lelylaan
- Johan Huizingalaan
- spoorlijn Amsterdam Amsterdam Centraal – Schiphol
- metrolijn 50

Het hogere waardenbesluit heeft betrekking op het vaststellen van hogere waarden afkomstig van gezoneerde bronnen, in dit geval van het wegverkeer en spoor. Geluidhinder van niet-gezoneerde bedrijven vallen niet onder de Wet geluidhinder, zijn hier niet aan de orde en maken dan ook geen onderdeel uit van het hogere waardenbesluit.

Uit de berekeningen van de geluidsbelasting komt naar voren dat het bouwen van woningen op de projectlocatie mogelijk is, indien een hogere grenswaarde wordt verleend.

## Wegverkeer

Het wegverkeer op de Pieter Calandlaan is verantwoordelijk voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) op de noord-, west- en oostgevel. De maximale geluidsbelasting is  $L_{den} = 56$  dB vanwege deze weg. Deze waarden zijn lager dan de maximale ontheffingswaarde (63 dB).



Het verkeer over de Cornelis Lelylaan en de Johan Huizingalaan leidt niet tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

#### *Railverkeer*

Het railverkeer van spoorlijn Amsterdam Centraal – Schiphol zorgt niet voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (55dB). De geluidsbelasting is ten hoogste  $L_{den} = 51$  dB.

#### *Metrolijn 50*

Het geluid van metrolijn 50 wordt aangemerkt als wegverkeerslawaaï, maar moet worden berekend als zijnde spoorweglawaaï. Deze geluidbron zorgt voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de noord- en oostgevel. De geluidbelasting is ten hoogste  $L_{den} = 51$  dB op de beide gevels.

#### *Gecumuleerde geluidsbelasting*

In het akoestisch onderzoek is eveneens een cumulatie gegeven van de geluidbronnen. Er is enkel een cumulatie berekening noodzakelijk indien een van de losse waarden de voorkeursgrenswaarde overschrijdt.

In de Wet geluidhinder worden geen grenswaarden gesteld aan de gecumuleerde geluidsbelasting. De cumulatieve geluidsbelasting bedraagt maximaal 56 dB. Er treedt een onaanvaardbare geluidbelasting op als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden; 3 dB komt overeen met een verhoging van de geluidbelasting die als significant hoger wordt ervaren. In onderhavig geval is hiervan geen sprake en van een onaanvaardbare geluidsbelasting is geen sprake.

### **Inhoudelijke overwegingen**

De volgende overwegingen van de te nemen maatregelen liggen ten grondslag aan de vast te stellen hogere waarden. Bij het bepalen van benodigde maatregelen is onderscheid gemaakt tussen:

- maatregelen aan de bron (geluidreducerend asfalt, snelheidsbeperking, terugdringen verkeersintensiteiten).
- maatregelen in het overdrachtsgebied (geluidschermen).
- maatregelen aan de ontvangzijde.

#### *Algemeen*

In onderhavige situatie zijn maatregelen om de geluidbelasting te reduceren niet realistisch vanwege bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

#### *Maatregelen aan de bron*

Het stiller maken van metrotoestellen is geen eenvoudige opgave en ligt buiten de invloedssfeer van de onderhavige ontwikkeling. Het beperken van de snelheid is een mogelijkheid om het spoorweglawaaï te beperken. Een dergelijke snelheidsverlaging is niet aan de orde. Het terugdringen van het metroverkeer ligt buiten de invloedssfeer van de onderhavige ontwikkeling.

Het Amsterdamse verkeersbeleid is gericht op beperking van het autoverkeer. Een extra plaatselijke beperking van het autoverkeer op de wegen rondom het plangebied zou ten koste gaan van de bereikbaarheid van dit gebied en het omliggende gebied. De Pieter Calandlaan heeft een belangrijke functie in de afwikkeling van het autoverkeer in Nieuw West. Maatregelen ter vermindering van het autoverkeer op deze weg worden daarom niet voorzien. Ook maatregelen ter verlaging van de verkeerssnelheid worden op de wegen in het plangebied niet voorzien.

Amsterdam heeft het beleid dat bij groot onderhoud van wegen het nieuwe wegdek waar mogelijk zal bestaan uit een geluidsreducerende asfaltsoort. Geluidsreducerend asfalt kan de geluidsbelasting van de stedelijke wegen met ongeveer 3 dB terugdringen, maar kan om wegbouwkundige redenen vaak niet aangelegd worden. Geluidsreducerend asfalt slijt in bepaalde omstandigheden onaanvaardbaar snel. De aanwezigheid van kruispunten, verkeerslichten en putten versnellen dat proces.

Plaatsing van geluidschermen langs stedelijke wegen in Amsterdam zijn veelal geen optie omdat hiermee de stedenbouwkundige samenhang ernstig wordt verstoord. Tevens zouden de schermen in stedelijk gebied vanwege de verkeerssituatie meermalen onderbroken moeten worden. Hierdoor worden de schermen ondoelmatig. Bovendien is het plaatsen van schermen stedenbouwkundig niet gewenst vanwege de benodigde hoogte (vaak even hoog als de beschouwde woonverdieping(en)) en de sociale veiligheid.

#### *Maatregelen aan de ontvangzijde*

Een andere maatregel is de realisatie van dove gevels, die geen toetsing vereisen aan de normen van de Wet geluidhinder. Deze gevels dragen ook zorg voor het wettelijk vereiste binnenklimaat. Ook de realisatie van geluidsafschermende balkons, verglaasde serres en loggia's kunnen bijdragen aan de beperking van de geluidhinder. Overigens is in het Bouwbesluit voorgeschreven dat het geluidsniveau van nieuwe woningen altijd moet voldoen aan de binnennorm van 33 dB. Het toepassen van geluidschermen aan de gevels of het toepassen van dove gevels heeft dusdanig veel consequenties voor de ventilatie- en brandveiligheidscondities, dat de ontwerp vrijheden van de woningen sterk worden ingeperkt. Omdat een gebouwgebonden geluidscherm ook relatief veel kosten met zich meebrengt, is het reëler om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde toe te staan en de overschrijding door een goede gevelwering op te lossen.

Aan de hand van gedetailleerde berekeningen is aangetoond dat elke woning over een stille zijde beschikt, door het treffen van gebouwgebonden maatregelen zoals verglaasde balkons of een inpandige buitenruimten zoals loggia's.

#### **Conclusie**

De omgevingsvergunning maakt de sloop van een leegstaand kantoorgebouw en de ontwikkeling van 83 woningen in nieuwbouw mogelijk. De projectlocatie bevindt zich binnen de geluidzones van de A10, Cornelis Lelylaan, spoorlijnen Schiphol-Sloterdijk en metrolijn 50. Voor de gevels van het gebouw waar een geluidbelasting hoger dan 48 dB wordt berekend dient een hogere waarde vastgesteld te worden conform de Wet Geluidhinder. De maximale ontheffingswaarde wordt ingevolge het wegverkeer en railverkeer niet overschreden.

Het toepassen van geluidreducerende maatregelen aan de bron en in het geluidoverdrachtgebied brengen stedenbouwkundige en financiële bezwaren met zich mee.

Elke woning beschikt over een stille zijde, zodat wordt voldaan aan het Amsterdamse geluidbeleid.

### **Advies TAVGA**

Het TAVGA heeft het ontwerp hogere waardenbesluit behandeld in haar vergadering van 8 juni 2017. Conclusie en Advies TAVGA:

- a. De woningen waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd zullen beschikken over een stille zijde: met maatregelen bestaande uit een dichte borstwering en geluidabsorberend plafond bij het realiseren van inpandige serres. Het heeft de voorkeur om de slaapkamer aan de stille zijde te laten grenzen;
- b. In het hogere waardenbesluit de motivering met betrekking tot de maatregelen(aan de bron, overdrachtsgebied, aan de ontvangerszijde) van de Wgh voor alle bronnen aangeven en motiveren. De voorkeursgrenswaarde voor railverkeer bedraagt 55 dB in plaats van 53 dB;
- c. Met inachtneming van bovenstaande is TAVGA akkoord.

### **Niet mee eens?**

Bent u het niet eens met dit besluit? Dan kunt u gedurende de zes weken dat het besluit ter inzage ligt een zienswijze indienen. Dit kan schriftelijk of mondeling.

Stuur uw bezwaarschrift naar:

Afdeling VTH, team Vergunningen van Stadsdeel Nieuw-West

T.a.v. Afdeling Juridische Zaken

Postbus 2003

1000 CA Amsterdam

Vermeld in uw zienswijze altijd:

uw naam, adres en telefoonnummer;

de datum waarop u de zienswijze schrijft en uw handtekening;

het ontwerpbesluit waartegen u een zienswijze indient, datum en referentienummer/kenmerk van het ontwerpbesluit;

waarom u een zienswijze indient.

Voor een mondelinge zienswijze kunt u contact opnemen met team Omgevingsvergunningen stadsdeel Nieuw-West.



## BESLUIT

Het college van B & W heeft besloten in te stemmen met het voorliggend besluit tot de vaststelling van de onderstaande hogere waarden voor het wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Deze hogere grenswaarden worden vastgesteld om nieuwe woningbouw ter plaatse van een leegstaand kantoorgebouw mogelijk te maken.

- Wegverkeerslawaaï Pieter Calandlaan: **56 dB** voor 31 woningen op de noord-, west- en oostgevel
- Railverkeerslawaaï Metrolijn 50: **51 dB** voor 28 woningen op de noord- en oostgevel

### Kadastrale gegevens

De hogere waarden worden vastgesteld ten behoeve van kadastrale perceel gemeente Sloten STN02 sectie D nr.5126.

### Bijlage 1: Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder

(DPA Cauberg- Huygen , 3 februari 2017)

### Bijlage 2: Structuurontwerp nieuwbouw appartementen

(Nobillon Vastgoed, 3 april 2017)

Met vriendelijke groet,  
Namens het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam,

12/2  
  
UBELS

Maarten van Heugten,  
Teammanager Vergunningen

