Gemeente Amsterdam

Ruimte & Duurzaamheid

Nota van beantwoording zienswijzen

TAM-omgevingsplan H22M Sloterdijk 1 Zuid Blok 1 Zuid

Colofon

Opdrachtgever	Grond & Ontwikkeling
Opdrachtnemer	Ruimte & Duurzaamheid
Datum	Mei 2026
Planstatus	Definitief

Algemeen

Met ingang van 18 december 2025 heeft het ontwerp TAM-omgevingsplan H22M Sloterdijk 1 Zuid Blok 1 Zuid, met de daarop betrekking hebbende stukken overeenkomstig het bepaalde in de Omgevingswet voor de duur van zes weken voor eenieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen naar voren te brengen. Er zijn vier zienswijzen naar voren gebracht. Op deze zienswijzen zal hieronder worden ingegaan. De zienswijzen zullen daarbij in samengevatte vorm worden weergegeven.

Behandeling zienswijzen

A. Formele aspecten

Van de volgende rechtspersonen zijn met betrekking tot het ontwerp TAM-omgevingsplan zienswijzen ontvangen.

Adressant 1: Port of Amsterdam / Havenbedrijf Amsterdam NV

Adressant 2: ProRail

Adressant 3: NorthC Datacenters

Adressant 4: Shurgard B.V.

Formele aspecten

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen eindigde op 28 januari 2026. De zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn naar voren gebracht.

Belanghebbendheid

Overeenkomstig artikel 16.30, eerste lid, van de Omgevingswet is op de voorbereiding van een omgevingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen over het ontwerp door eenieder naar voren kunnen worden gebracht. Een beoordeling van belanghebbendheid is om die reden niet aan de orde.

B. Inhoudelijke behandeling zienswijzen ontwerp omgevingsplan

De door adressanten ingebrachte zienswijzen zijn hieronder weergegeven. Per adressant is de inhoud van de zienswijze verkort weergegeven, gevolgd door een beantwoording.

1. Inleidend

De aanleiding en achtergrond van het TAM-omgevingsplan worden hieronder toegelicht.

In 2019 heeft de gemeenteraad de Investeringsnota vastgesteld voor Sloterdijk I Zuid, als onderdeel van de ontwikkeling van Haven-Stad. Sloterdijk I Zuid wordt getransformeerd van een bedrijventerrein naar een gemengd woon-werkgebied. Er worden ongeveer 4.700 woningen in het gebied voorzien. Naast woningen, voorziet het gebied ook in ca. 80.000 vierkante meter voor bedrijven en kantoren en daarnaast maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Voor het gebied worden per blok (niet per kavel) ontwikkelplannen uitgewerkt. Dat maakt dat er grotere ontwikkelvelden ontstaan en zoveel mogelijk zaken binnen de blokken een plek kunnen krijgen. Denk aan fiets- en autoparkeren, afval, energiesystemen etc. De openbare ruimte rondom de blokken wordt door de gemeente opnieuw ingericht, zodat er ruimte ontstaat voor groen, de fiets en de voetganger. In de transformatie van het gebied nemen markt en individuele eigenaren het initiatief voor de feitelijke ontwikkeling.

Blok I Zuid is een van de blokken binnen Sloterdijk I Zuid. Kroonenberg Groep B.V. is de eigenaar van deze gronden. Voor dit blok is op basis van de Investeringsnota een plan uitgewerkt met een mix aan woningen en ruimte voor bedrijven, kantoren, een centrale mobiliteitshub voor auto- en fietsparkeren en andere commerciële en maatschappelijke voorzieningen als horeca en een buurtkamer. De functies zijn verdeeld over verschillende gebouwen.

Het geldende omgevingsplan van de gemeente Amsterdam biedt geen mogelijkheid om dit project te realiseren. De gronden waar dit plan is voorzien, hebben in de huidige situatie de bestemming “bedrijf” en deze staat het gebruik voor wonen en commerciële en maatschappelijke voorzieningen niet toe. Om dit project mogelijk te maken, moet het omgevingsplan worden gewijzigd.

Een TAM-omgevingsplan is juridisch en inhoudelijk gezien een volwaardig onderdeel van het omgevingsplan, maar wordt nog volgens de ‘oude’ digitale standaarden bekendgemaakt. Deze Tijdelijke Alternatieve Maatregel (TAM) is in het leven geroepen,

omdat er na de inwerkingtreding van de Omgevingswet nog belemmeringen bestonden om van de nieuwe standaarden gebruik te maken.

Het TAM-omgevingsplan heeft tot doel te dienen als actueel toetsingskader om omgevingsvergunningen te verlenen en het juridisch-planologisch faciliteren van het beoogde project.

2. Port of Amsterdam / Havenbedrijf Amsterdam NV

Het Havenbedrijf kan zich op grote lijnen vinden in de voorgenomen besluitvorming. Wel wil het Havenbedrijf drie punten met betrekking tot akoestiek meegeven.

a. Bijlage dove gevels onduidelijk

Het Havenbedrijf geeft aan dat niet goed duidelijk is welke gevels als dove gevels uitgevoerd moeten worden. Voorgesteld wordt om een duidelijkere kaart als bijlage bij de planregels te voegen, waaruit blijkt welke gevels doof moeten worden uitgevoerd.

Gemeentelijke reactie

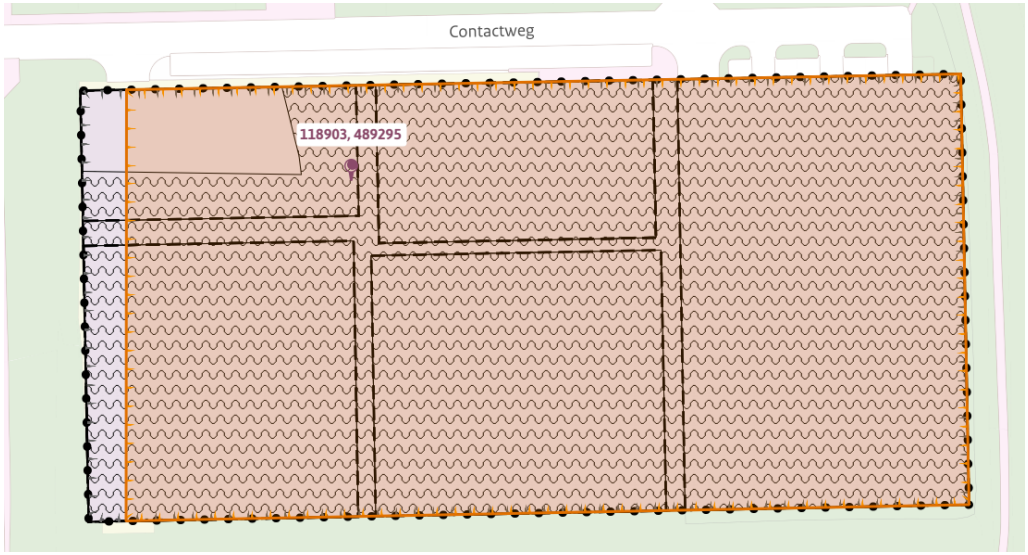
De zienswijze van het Havenbedrijf wordt overgenomen. Bijlage 1 bij de planregels wordt verduidelijkt.

b. Geluidzone industrie onvolledig

Het valt het Havenbedrijf op dat op de verbeelding aan de westzijde een strook niet in de geluidzone industrie valt. Uit het provinciaal inpassingsplan ‘Aanpassing geluidszones Westpoort en HoogTij’ (vastgesteld op 2 maart 2015) blijkt dat het hele plangebied van het TAM-omgevingsplan in de geluidzone ligt. Er wordt verzocht dit aan te passen.

Gemeentelijke reactie

De zienswijze wordt overgenomen. Het klopt dat per abuis het westelijke deel van het plangebied niet de aanduiding ‘geluidzone industrie’ heeft gekregen (zie figuur 1). Dit wordt gecorrigeerd bij de vaststelling.



Figuur 1: uitsnede verbeelding ontwerp TAM-omgevingsplan H22M Sloterdijk 1 Zuid Blok 1 Zuid.

c. Technische onvolkomenheid

Het Havenbedrijf wijst op een technische onvolkomenheid in de planregels. In de planregels (artikel 12.7) en in het akoestisch onderzoek wordt de maximale ontheffingswaarde industrie in L_{den} uitgedrukt. Zolang in de geluidsnormering de omzetting naar Geluidproductieplafonds (GPP's) voor industrie niet heeft plaatsgevonden, is het uitdrukken van de geluidsnorm in L_{den} niet correct. Verzocht wordt om de nu gangbare norm dB(A)-etmaal te gebruiken of anders weg te laten.

Gemeentelijke reactie

De zienswijze wordt overgenomen. De planregel wordt aangepast zodat de begrippen overeenkomen met de toepasselijke wetgeving.

3. ProRail

ProRail brengt het volgende naar voren met betrekking tot trillingen. In paragraaf 8.4 van de toelichting is opgenomen dat ten behoeve van de omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit zal moeten worden aangetoond dat de uiteindelijke beoogde constructie de trillingen op maaiveld voldoende reduceert. Om te borgen dat trillingshinder in de nieuwe woningen voorkomen wordt, verzoekt ProRail om dit als voorwaardelijke verplichting in de planregels op te nemen.

Gemeentelijke reactie

De zienswijze wordt overgenomen. Er wordt een beoordelingsregel die ziet op trillingshinder toegevoegd aan de planregels (artikel 13.5, zesde lid). Deze beoordelingsregel komt te luiden:

Het bouwen van gebouwen is slechts toegestaan onder de voorwaarde dat wordt aangetoond dat, mogelijk met trillingsreducerende maatregelen, wordt voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-Richtlijn, deel B.

4. NorthC Datacenters

NorthC exploiteert een datacenter buiten het plangebied. Aan het ontwerp TAM-omgevingsplan ligt onder andere het MER Haven-Stad ten grondslag. In het MER wordt melding gemaakt van de aanwezigheid van datacenters in het gebied:

"Stadswarmte

Stadsverwarming draagt voor een groot deel bij aan het percentage duurzame opgewekte energie. Binnen Haven-Stad zijn diverse gebouwen in Sloterdijk, de Alfadriehoek en de Noordelijke IJ-oever aangesloten op stadswarmte, zie figuur 6-38. Binnen het plangebied zijn met name in Sloterdijk gebouwen aanwezig met potentie voor restwarmte (datacenter en kantoren)."

Uit deze passage lijkt te kunnen worden afgeleid dat het datacenter van NorthC wordt ingepast in de herontwikkeling van Haven-Stad.

Gemeentelijke reactie

Het TAM-omgevingsplan ziet niet op de locatie van het datacenter (Kabelweg 48a). Bovengenoemde zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.

5. Shurgard

a. Voortzetting opslagactiviteiten Shurgard

Shurgard stelt dat zelfopslag uitsluitend is toegestaan binnen de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – opslagruimte'. Dit betekent volgens Shurgard dat zij haar bedrijf fysiek moet verplaatsen. Daarnaast blijkt uit het ontwerp TAM-omgevingsplan dat de omvang van opslagactiviteiten gebonden is aan een maximaal aantal vierkante meters. Op grond van artikel 3.3 van de planregels geldt ter plaatse van de aanduiding 'maximum bruto-vloeroppervlakte voor 'bedrijf – opslaggebouw' de maximum bruto-

vloeroppervlakte van de daar bepaalde waarde. Shurgard ziet graag bevestigd dat de 4.000 m^2 bruto vloeroppervlakte die in de verbeelding is aangegeven enkel ziet op zelfopslag.

Gemeentelijke reactie

De zienswijze wordt overgenomen. Het maximum van 4.000 m^2 bruto-vloeroppervlakte ziet op de functie specifieke vorm van bedrijf – opslaggebouw. Bij de vaststelling van het TAM-omgevingsplan zal dit worden verduidelijkt met een aanduiding op de verbeelding.

b. Autoparkeren

Shurgard merkt op dat autoparkeren uitsluitend is toegestaan binnen de mobiliteitshub en dat een parkeernorm van maximaal 0,2 parkeerplaats per woning wordt gehanteerd (in afwijking van de CROW-kencijfers). De norm van maximaal 0,2 parkeerplaatsen per woning komt voort uit de Investeringsnota (2019). Shurgard stelt dat deze norm gerechtvaardigd wordt vanuit de aanname dat er voldoende mensen gebruikmaken van fiets, openbaar vervoer en autodeelconcepten. Shurgard vraagt zich af hoe aannemelijk het is dat 350 autoparkeerplaatsen voldoende is voor 850 woningen en 10.000 m^2 bvo aan niet-woonfuncties. Shurgard vreest dat de parkeerplaatsen voor de woningen en niet-woonfuncties (waaronder Shurgard) door elkaar heen gaan lopen. Een minimum van 8 tot 10 parkeerplaatsen voor Shurgard is van groot belang voor de bedrijfscontinuïteit.

Gemeentelijke reactie

De parkeernorm van maximaal 0,2 parkeerplaatsen geldt enkel voor woningen. Deze parkeernorm komt voort uit het MER Haven-Stad en de Investeringsnota uit 2019. Deze norm ziet niet op de niet-woonfuncties, zoals de opslagactiviteiten van Shurgard. Voor het bepalen van de parkeervraag van Shurgard wordt gekeken naar de gemeentelijke parkeernormen. Die normen zijn opgenomen in bijlage IV bij het omgevingsplan van de gemeente Amsterdam.

Uit de parkeerbalans volgt een autoparkeerbehoefte van 335 parkeerplaatsen (voor zowel woon- als niet-woonfuncties. Aangezien er in de parkeergarage ruimte is voor 350 parkeerplaatsen, vormt het onderdeel parkeren geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het TAM-omgevingsplan.

Het TAM-omgevingsplan staat er niet aan in de weg dat er parkeerplaatsen exclusief ten behoeve van een bedrijf worden gereserveerd. Afspraken hierover betreffen een privaatrechtelijke aangelegenheid tussen de huurder en de verhuurder. Shurgard kan hier

eventueel privaatrechtelijke afspraken over maken met de verhuurder, maar dit valt buiten de reikwijdte van het TAM-omgevingsplan.

c. Geluidhinder

Shurgard geeft aan dat uit de stukken onvoldoende volgt of rekening is gehouden met het aspect geluidhinder, afkomstig van de opslagactiviteiten van Shurgard. Op sommige plekken worden korte afstanden gehanteerd tussen de bedrijfsfuncties en de woonfuncties. Uit de plantoelichting volgt dat binnen een 'gemengd' gebied de richtafstand van een milieucategorie lager gehanteerd wordt. Dit zou betekenen dat woningen gesitueerd worden op 10 meter afstand van het bedrijfsgebouw van Shurgard. Shurgard vindt deze afstand discutabel.

Gemeentelijke reactie

Aan het TAM-omgevingsplan ligt een akoestisch onderzoek ten grondslag. In het akoestisch onderzoek is de akoestische situatie van de bedrijfssituatie in de mobiliteitshub, inclusief de bedrijfsactiviteiten van Shurgard onderzocht. Uit het onderzoek volgt dat met bepaalde maatregelen (het plaatsen van geluidsroosters of maximale openingen) voldaan kan worden aan de relevante geluidwaarden.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning volgt een nadere afweging geluid, waarbij de aanvrager moet aantonen dat de akoestische situatie acceptabel is. Dit volgt uit artikel 13.5 en artikel 13.6, van de planregels.

d. Nadeelcompensatie

Shurgard geeft aan dat het verplaatsen naar een nieuwe locatie binnen het plangebied gepaard zal gaan met inkomstenderving. Shurgard zou daar graag compensatie voor ontvangen in de vorm van nadeelcompensatie.

Gemeentelijke reactie

Een eventueel verzoek om nadeelcompensatie ziet niet op de vaststelling van het TAM-omgevingsplan. Dit valt dus ook buiten de reikwijdte van de beantwoording van de zienswijze. Nadeelcompensatie is een afzonderlijke bestuursrechtelijke procedure. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat in de anterieure overeenkomst met de grondeigenaar is afgesproken dat de gemeente eventuele nadeelcompensatie kan verhalen op de eigenaar van de gronden. Een verzoek om nadeelcompensatie staat de uitvoerbaarheid van het TAM-omgevingsplan niet in de weg.

C. Conclusie

De zienswijzen van adressanten leiden tot inhoudelijke wijzigingen van het TAM-omgevingsplan. Ook de toelichting bij het TAM-omgevingsplan zal naar aanleiding van de zienswijzen op enkele punten worden aangepast en verduidelijkt.