

Amstelveenlijn opstelterrein

Inhoudsopgave

TOELICHTING	3
Hoofdstuk 1 INLEIDING	4
1.1 Aanleiding en doelstelling	4
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3 Geldende bestemmingsplannen	6
1.4 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2 VISIE PLANGEBIED	7
2.1 Uitgangspunten	7
2.2 Functionele en ruimtelijke uitwerking	7
2.3 Motivatie gemaakte keuzes	8
Hoofdstuk 3 PLANOPZET	9
3.1 Algemeen	9
3.2 De bestemmingen	9
Hoofdstuk 4 UITVOERBAARHEID	11
4.1 Economische uitvoerbaarheid	11
4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	11
Hoofdstuk 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED	13
5.1 Ruimtelijke karakteristiek Legmeerpolder	13
5.2 Functioneel gebruik	13
Hoofdstuk 6 BELEIDSKADER	14
6.1 Inleiding	14
6.2 Rijksbeleid	14
6.3 Provinciaal en regionaal beleid	17
6.4 Stadsregio	18
6.5 Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk 7 OMGEVINGSKWALITEIT	23
7.1 Bodem	23
7.2 Water	24
7.3 Archeologie	26
7.4 Geluid	27
7.5 Trilling	29
7.6 Luchtkwaliteit	31
7.7 Externe veiligheid	33
7.8 Flora en fauna	34
7.9 Milieu effectrapportage	34

TOELICHTING

Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

De Amstelveenlijn is één van de belangrijkste slagaders van het openbaar vervoer in de regio. Op 12 maart 2013 heeft de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam, na instemming van de colleges van de gemeenten Amsterdam en Amstelveen en het bestuur van stadsdeel Zuid, het nieuwe tracé van de Amstelveenlijn vastgesteld. De Amstelveenlijn wordt betrouwbaarder, sneller en comfortabeler. Amstelveen wordt daarmee goed aangetakt op de Zuidas én op de trein, metro, tram en bus op station Zuid. De hoogwaardige tram moet berekend zijn op een groeiend aantal reizigers.

In 2008 heeft de Stadsregio Amsterdam een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de ombouw van de Amstelveenlijn tot metro. Feitelijk ging het om het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen. Uitkomst van deze studie was dat ombouw van de Amstelveenlijn naar metrokwaliteit nodig, wenselijk en mogelijk is. In 2010 is op basis van deze studie een projectbureau gestart met de voorbereiding van de realisatie van deze ombouw. Het projectbureau becijferde dat de investeringskosten van een ombouw tot Amstelveen Westwijk zeer hoog waren en het project economisch niet uitvoerbaar is.

Vervolgens heeft het projectbureau in 2011 een vergelijkend onderzoek uitgevoerd naar een vijftal varianten ter vervanging van de huidige Amstelveenlijn: stadstram, regiotram, sneltram, regiotram 51 en een metro vanaf station Zuid naar Westwijk. Hieruit bleek dat de 2 tramvarianten het beste scoorden. Op basis daarvan is in oktober 2011 geconcludeerd dat een hoogwaardige tramverbinding verder moest worden uitgewerkt.

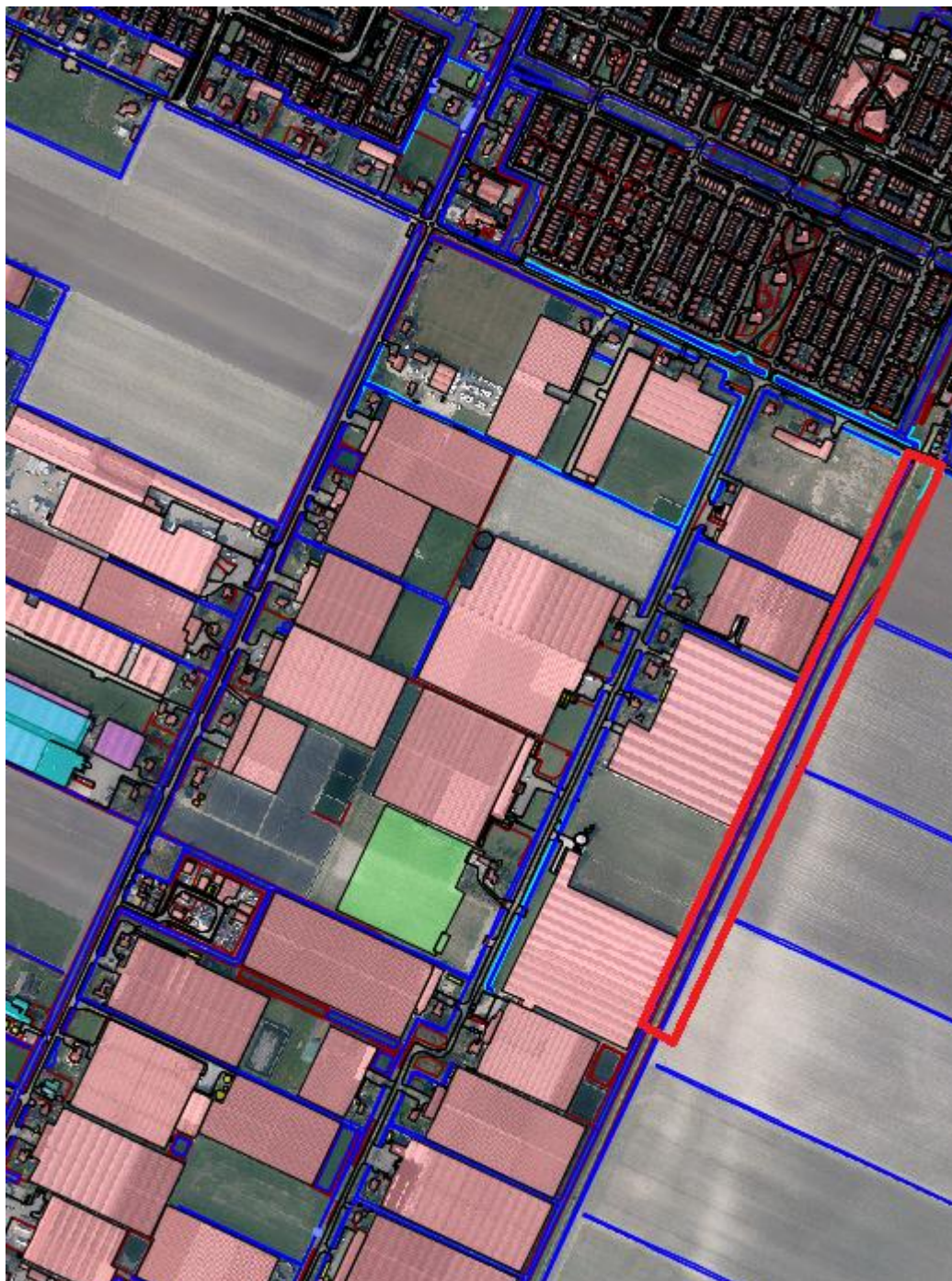
Op basis van alle analyses hebben in februari 2012 de Stadsregio, Amsterdam en Amstelveen besloten de huidige Amstelveenlijn te vervangen door een nieuwe hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen en Amsterdam.

De regioraad, het bestuur van de Stadsregio Amsterdam, heeft op 15 december 2015 besloten over de vernieuwing van de Amstelveenlijn. Dit heet het uitvoeringsbesluit. Het uitvoeringsbesluit is een definitief besluit over de vernieuwingsplannen. Het is een vervolg op het eerdergenoemde besluit Ombouw Amstelveenlijn. Het uitvoeringsbesluit is essentieel, omdat het zorgt voor een financiële bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het Uitvoeringsbesluit vormt het startschot om écht aan de slag te gaan met de vernieuwing. In 2016 en 2017 vindt de aanbesteding plaats (het kiezen van een aannemer) en wordt de uitvoering van het werk voorbereid. De bouwwerkzaamheden starten in 2018. De vernieuwde Amstelveenlijn gaat eind 2020 in gebruik.

Voor de Amstelveenlijn worden twee aparte bestemmingsplannen gemaakt. Naast het bestemmingsplan voor het opstelsterrein wordt een bestemmingsplan gemaakt voor drie ongelijkvloerse kruisingen in het stedelijk gebied van Amstelveen. Het gaat om de kruisingen bij de Sportlaan, Zonnestein en Rembrandtweg. Belangrijk aandachtspunt in het ontwerpbestemmingsplan ongelijkvloerse kruisingen is het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming op belangrijke kruisingen. Daarnaast is de realisering van een opstelsterrein in de Legmeerpolder cruciaal voor het slagen van het project. Dit omdat de bestaande opstelsterreinen voor trammaterieel onvoldoende capaciteit bieden voor het opstellen van de nieuwe trams. Dit bestemmingsplan regelt het juridische planologische kader van het opstelsterrein en de daarbij behorende voorzieningen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het opstelterrein ligt in de Legmeerpolder en wordt in het noorden begrensd door de J.C. van Hattumweg. In het westen door de kassen die aan de Meerlandenweg staan en in het oosten door gronden die grenzen aan de Bovenkerkerweg. In het zuiden eindigt het plangebied in de Legmeerpolder.



1.3 Geldende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt gedeeltelijk het geheel onherroepelijke bestemmingsplan Legmeerpolder (vastgesteld op 21 augustus 2014). Dit bestemmingsplan komt met het in werking treden van dit bestemmingsplan voor het plangebied van het opstelterrein te vervallen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk twee worden de uitgangspunten van het ruimtegebruik voor de komende tien jaar gegeven. Hoofdstuk drie bevat de juridische vertaling van de visie van het bestemmingsplan. In hoofdstuk vier komt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan bod. Om een indruk te krijgen wat met het bestemmingsplan wordt beoogd en hoe het juridisch vertaald wordt, is het lezen van deze hoofdstukken voldoende.

Hoofdstuk vijf tot en met zeven geven de achtergronden, toelichting en motivatie op de gemaakte keuzen weer die uiteindelijk hebben geleid tot de planopzet. In hoofdstuk vijf wordt een beschrijving van het plangebied gegeven. Hoofdstuk zes gaat verder in op de beleidskaders. In het laatste hoofdstuk komen de omgevingsaspecten aan bod.

Hoofdstuk 2 VISIE PLANGEBIED

2.1 Uitgangspunten

In de regionale OV-visie en Amsterdamse OV-visie wordt ingespeeld op de groei van het aantal reizigers in het openbaar vervoer. Een groei van het aantal reizigers betekent ook een groei van het aantal tramvoertuigen. Daarom is de Legmeerpolder aangewezen om aan deze vraag te voldoen. Een aantal andere locaties in de regio (onder meer Amsterdam Noord) zijn onderzocht en als minder geschikt beoordeeld. Er is een 'Beschrijving Voorkeursvariant Amstelveenlijn' opgesteld (zie bijlage 3).

Op 12 maart 2013 heeft de regioraad positief besloten op de voorkeursvariant ombouw Amstelveenlijn. Het besluit van 15 december 2015 over de vernieuwing van de Amstelveenlijn heeft geen consequenties gehad voor ligging of de werking het opstelterrein.

Bezien vanuit de projectopgave voor de Amstelveenlijn is het doortrekken naar Uithoorn niet noodzakelijk. Het doortrekken van de lijn naar Uithoorn wordt wel onderzocht. De uitkomst van die studie wordt later bekend gemaakt. De te verwerven gronden zijn hoofdzakelijk in bezit van particulier eigendom. De mogelijke inpassing van een opstelterrein dient aan te sluiten op de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling van de Noorder Legmeerpolder. In de komende periode is uitbreiding voorzien van om en nabij 800 woningen in de Scheg. Gelet op het ruimtebeslag dient een opoffering van schaarse ruimte in de Noorder Legmeerpolder ten nadele van andere functies te worden geminimaliseerd. Het bestemmingsplan Amstelveenlijn opstelterrein komt overeen met de Structuurvisie 2025+/uitvoeringsparagraaf.

In de Legmeerpolder is voor de ligging van het opstelterrein gekeken naar een noordelijke en zuidelijke variant. De noordelijke variant gaat uit van een indicatieve ligging ten zuiden van de bestaande westwijk. De zuidelijke variant is geprojecteerd op het nog te ontwikkelen bedrijventerrein Amstelveen Zuid. Uitgangspunt bij het bestemmingsplan is dat er bij dit bestemmingsplan geen rekening wordt gehouden met het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn.

2.2 Functionele en ruimtelijke uitwerking

Bij de uitwerking van de plannen voor de ombouw van de Amstelveenlijn is uitgegaan van een opstelterrein in de Legmeerpolder. Het betreft een vrij compact terrein met een efficiënte indeling. Er worden twee trams per spoor opgesteld. Op het opstelterrein wordt rekening gehouden met de volgende voorzieningen:

- sporen voor het opstellen van tramvoertuigen;
- dienstengebouw (kabelkelder, verblijfsruimte, ruimtes voor technische installaties, opslag etc.);
- quick service spoor (voor klein onderhoud en inspectie);
- fietsenstalling (overdekt);
- parkeerplaatsen (36 stuks);
- Voorzieningen voor binnenreiniging (verzamelen van afval en verwijderen van besmettingen);
- verlichting watertoevoer en waterafvoer;
- hekwerk met een hoogte van 2 m;
- op afstandbedienbare toegangspoorten;
- afsluitbare poort voor het overloopspoor;
- camerabewaking;
- dienstwegen voor nood- en hulpdiensten, onderhoud en personeel.

Het opstelterrein dient ontsloten te worden voor zowel autoverkeer als vrachtwagenverkeer. Daarnaast dienen ook hulpdiensten (brandweer) het terrein te kunnen bereiken. Om dit mogelijk te maken dient er een ontsluitingsweg gerealiseerd te worden. Er is gekozen voor een ontsluitingsweg van de J.C. Van Hattumweg. Dit is de kortste route naar het opstelterrein.

2.3 Motivatie gemaakte keuzes

Wanneer niets gedaan wordt, is de mogelijkheid groot dat de railverbinding in Amstelveen en Buitenveldert na 2020 niet meer gebruikt kan worden. Grote delen van de rails en de bovenleiding zijn de komende jaren aan onderhoud toe en om een goede openbaar vervoer terminal op de Zuidas te realiseren, met korte loopafstanden naar trein, tram, bus en metro, is het niet mogelijk de lijn zoals hij nu is te handhaven. De komst van de Noord-Zuidlijn en de ouderdom van het sneltrammaterieel zijn beiden aanleiding geweest om te onderzoeken of de Amstelveenlijn in zijn huidige vorm toekomstvast is.

Vanuit exploitatie- en beheerkosten is gekozen het opstelterrein noordelijk in de Legmeerpolder te situeren.

Hoofdstuk 3 PLANOPZET

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald. In het voorgaande hoofdstuk is beschreven welke ontwikkelingen in het plangebied plaatsvinden. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke juridisch-planologische instrumenten daarbij worden ingezet.

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. Deze onderdelen zijn bindend voor de burger. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting is niet juridisch bindend, maar wordt als handvat en beleidskader / interpretatiekader voor het bestemmingsplan gebruikt.

De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan en de gewenste bestemmingsmethodiek van de gemeente Amstelveen. Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan moet voorzien in een passende regeling voor de komende tien jaar, dit is de geldigheidsduur van een bestemmingsplan.

3.2 De bestemmingen

Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

hierin worden de begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gebruikt.

Wijze van meten (artikel 2)

hierin wordt aangegeven hoe de diverse maten worden gemeten en de inhoud en oppervlakte van bouwwerken worden berekend om zo een eenduidige toepassing van de bebouwingregeling te bewerkstelligen.

Bestemmingsregels

Groen (artikel 3)

De bestemming omvat de structurele groenvoorzieningen rondom het opstelterrein.

Verkeer - Openbaar Vervoer (artikel 4)

Binnen de bestemming Verkeer - openbaar vervoer is een functie aanduiding opgenomen voor het opstelterrein.

Water (artikel 5)

Deze bestemming is onder meer opgenomen vanwege het opnemen de watercompensatie.

Leiding-Gas (artikel 6 + 7)

Als dubbelbestemming zijn opgenomen Leiding-gas en waarde archeologie. De primaire bestemming mag de belangen welke worden behartigd binnen de dubbelbestemming niet onevenredig schaden. Hiervoor is in de planregels een regeling opgenomen.

Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 8)

Een anti-dubbeltelbepaling; deze bepaling dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een bepaald grondoppervlak dat in een bepaald geval al eens als berekeningsgrondslag voor de toelaatbare oppervlakte aan bebouwing heeft gediend, later nog eens als berekeningsgrondslag voor een ander bouwwerk wordt gebruikt, maar dat dan tot gevolg heeft dat in het eerste geval een situatie ontstaat die afwijkt van het plan.

Algemene bouwregels (artikel 9)

In dit artikel (toegelaten overschrijdingen) wordt aangegeven in welke gevallen de in dit plan aangegeven bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en/of hoogtematen overschreden mogen worden. Dit betreffen bijvoorbeeld liftkokers, schoorstenen en balkons. In dit artikel worden tevens criteria gegeven als (mede)toetsingskader voor het stellen van nadere eisen, het verlenen van een omgevingsvergunning en het wijzigen van het plan. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning kunnen bijvoorbeeld nadere eisen gesteld worden aan het samenhangend straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid.

Algemene afwijkingsregels (artikel 10)

In dit artikel wordt bepaald in het kader van welke algemene afwijkingen in het plangebied gebruik gemaakt kan worden.

Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening (artikel 11)

In dit artikel wordt geregeld dat de aanvullende stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening niet van toepassing zijn. Hetgeen het bestemmingsplan regelt gaat voor datgene wat op dit gebied door de Bouwverordening wordt geregeld.

Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 12)

Samengevat wordt hierin gewaarborgd dat bouwwerken en gebruiksvormen die bij de totstandkoming van het plan reeds bestaan, maar nu in strijd raken met het plan, mogen blijven bestaan. Daarbij wordt het hierin mogelijk gemaakt om op te treden tegen eerder ontstaan illegaal gebruik.

Slotregel (artikel 13)

Voor de duidelijkheid, o.a. bij benoeming en verwijzing, is hierin een eenduidige naam voor het gehele plan inclusief de toelichting aangegeven.

Hoofdstuk 4 UITVOERBAARHEID

4.1 Economische uitvoerbaarheid

4.1.1 Financieel-economische haalbaarheid

Er is onderzoek is ingesteld naar de economische uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan. Voor de ombouw van de Amstelveenlijn is een budget benodigd van ca. 300 miljoen euro. Op 15 december 2015 heeft de Regioraad een uitvoeringsbesluit (omvat zowel realisatie ombouw als realisatie opstelterrein) genomen. Hierdoor komt een regiobijdrage ter beschikking van 225 miljoen euro. Hiervan draagt de stadsregio Amsterdam 95% bij, 213 miljoen euro. De gemeente Amstelveen en de gemeente Amsterdam betalen elk 2,5%. Dat is beide 5,72 miljoen euro. De gemeente Amstelveen heeft met een raadsbesluit op 11 november 2015 dit bedrag gereserveerd in de kaderbegroting. De gemeente Amsterdam met een zelfde soort raadsbesluit op 25 november. Tussen de Stadsregio, de gemeente Amstelveen en de gemeente Amsterdam wordt een bestuursovereenkomst afgesloten om de uitvoering te borgen. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu heeft bij brief een bijdrage van 75 miljoen euro beschikbaar gesteld. De waarborg voor de exploitatie van de Amstelveenlijn is belegd bij de Stadsregio. Voor het extra benodigde materieel als vervanging van de huidige lijn 51 zijn middelen beschikbaar gesteld. Een aanbestedingsproces is gestart wat voorziet levering materieel begin 2020, het jaar dat de ombouw gereed dient te zijn.

Het bestemmingsplan is derhalve economisch uitvoerbaar binnen de planperiode van tien jaar.

Er is een risico analyse gemaakt voor het realiseren van het opstelterrein. Deze analyse is als bijlage opgenomen.

4.1.2 Verhaal van kosten

De ombouw van de Amstelveenlijn wordt gerealiseerd op grond van een eigen projectbudget, zoals ook is beschreven in paragraaf 4.1.1, is het opstellen van een exploitatieplan niet nodig.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De voorkeursvariant voor het ombouwen van de Amstelveenlijn is op 6 februari 2013 gewijzigd aanvaard door de gemeenteraad van Amstelveen en de raad heeft kennis genomen van het eindverslag van de inspraak Amstelveenlijn. In de voorkeursvariant is het opstelterrein niet prominent meegenomen. In de inspraak reacties wordt een opmerking geplaatst over het verlies van buitenruimte door het opstelterrein. Er wordt gestreefd naar een zorgvuldige inpassing. Het opstelterrein gaat dus niet ten kosten van openbare of recreatieve ruimte. Verder wordt er een opmerking gemaakt over het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn en hoe dat zich verhoudt tot de busbaan. Het onderzoeken naar het doortrekken naar Uithoorn wordt nog gedaan.

4.2.1 Inspraak

Het voorontwerp is gedurende zes weken ter inzage gelegd van donderdag 14 mei 2015 tot en met 10 juni 2015.

Er is een informatieavond gehouden op donderdag 21 mei 2015, waarbij een ieder kon worden ingelicht over de doelstellingen van het voorontwerp bestemmingsplan en waarbij gelegenheid is gegeven om vragen te stellen en reacties naar voren te brengen. In bijlage 2 zijn de inspraakreacties zakelijk weergegeven en is het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders neergelegd.

Het ontwerp is gedurende zes weken ter inzage gelegd van donderdag 24 december tot en met woensdag 3 februari 2016.

Gedurende de termijn van ter inzage legging heeft een ieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken. Er zijn 4 zienswijzen ingediend, zie voor de beantwoording de bijgevoegde nota.

4.2.2 Bro-partners

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp toegezonden aan de hieronder genoemde provinciale en rijksdiensten en andere instanties op 13 mei 2015.

De toezending is gedaan met het verzoek om binnen 6 weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen, dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
2. Waternet
3. Gasunie
4. Stadsregio Amsterdam
5. Gemeente Amsterdam
6. Brandweer Amstelland
7. wijkraad westwijk

De instanties welke staan vermeld onder de 1, 4, 5, 6 & 7 hebben niet gereageerd, zodat mag worden aangenomen, dat het voorontwerp geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

De instanties welke staan vermeld onder de 2 & 3 hebben inhoudelijk schriftelijk gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan.

In bijlage 2 volgt een samenvatting van de reacties en het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders.

4.2.3 handhaving

Wanneer een bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, dan is de discussie over de inhoud van het plan afgerond en dienen overheid en burgers zich aan het plan te houden. Gebruik en/of bouwen dat niet in overeenstemming is met de verbeelding en/of de planregels is dan in strijd met het geldende bestemmingsplan. De zorg dat situaties gedurende de planperiode in overeenstemming zijn en blijven met het geldende bestemmingsplan valt onder het begrip handhaven. Goede handhaving vereist dat, naast de overheid ook belanghebbenden en de gebruikers van een plangebied op eenvoudige wijze kennis kunnen nemen van de inhoud van het geldende bestemmingsplan. Om dit te bereiken zijn bestemmingsplannen digitaal toegankelijk via het internet. In de opzet van voorliggend bestemmingsplan is al rekening gehouden met deze nieuwe ontwikkeling.

Hoofdstuk 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED

5.1 Ruimtelijke karakteristiek Legmeerpolder

Binnen de polderdijken aan de west- en oostzijde is sprake van een strikt rechthoekig systeem van sloten, wegen en kavels (overwegend 200 x 600 m'). De waterstructuur van de Noorderlegmeerpolder bestaat uit smalle afwateringssloten (in oost-west richting) en enkele bredere tochten en bermsloten (in noord-zuid richting). Het open landschap en de beplanting rondom de erven van de agrarische bedrijven vormen de groenstructuur van het gebied.

De kavels tussen de Legmeerdijk, Noorddammerweg en Meerlandenweg zijn overwegend in gebruik van kwekerijen met bedrijfsbebouwing, kassencomplexen en open akkers, alsmede individuele dienstwoningen aan de ontsluitingsweg.

Bebouwingskarakteristiek

De bebouwing in het agro-industriële gedeelte kenmerkt zich door woonhuizen in zeer diverse bouwvormen, overwegend utilitaire bedrijfsgebouwen (verwerkingsruimten en opslag) en kassen.

De bijbehorende woningen zijn over het algemeen sober vormgegeven binnen de traditionele vormtaal; bij de nieuwere woningen is de trend herkenbaar om een rijkere vormgeving na te streven, soms uitmondend in een tamelijk bombastische verschijningsvorm. Qua massa-ontwikkeling is vrijwel overal sprake van 1 à 2 bouwlagen en een manifeste kap; een enkel woonhuis is plat afgedekt. De materialisering is overwegend in baksteen voor de gevels en pannen voor de daken. Woningen van recenter datum zijn rijker vormgegeven.

Met name aan de Noorddammerweg vallen - in negatieve zin - de aan de weg gelegen waterbassins op, alsmede de grote verharde voorterreinen en met zwart plastic beklede slootkanten.

Waardering

Het agro-industriële gebied is in feiten 'verstedelijkt' gebied, waarbij geen sprake is van bijzondere waarden. Als karakteristiek kan slechts de samenhang tussen de Legmeerdijk en de aanliggende bebouwing aan de voet vermeld worden.

Bij het open agrarische gebied is nog sprake van een landelijke karakteristiek, hoewel daarbij vastgesteld moet worden, dat plaatselijk typische stadsrandverschijnselen voorkomen (niet agrarische bedrijvigheid waaronder autobedrijven).

5.2 Functioneel gebruik

5.2.1 Verkeer en vervoer

Ontsluiting

Om het opstelterrein te ontsluiten is er een weg nodig naar de J.C. van Hattumweg.

Parkeren

Op het opstelterrein komen parkeerplaatsen voor werknemers en bezoekers.

5.2.2 Veiligheid

Het opstelterrein is voldoende bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. Naast het plangebied loopt de 12" 40 BAR W-540-01 leiding van de Gasunie. De leiding zal worden verplaatst of dieper worden gelegd.

Hoofdstuk 6 BELEIDSKADER

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de belangrijkste ruimtelijke beleidskaders. Achtereenvolgens komt het relevante rijks-, provinciale, regionale en gemeentelijk beleid aan bod. Het beleid en de wetgeving op milieugebied wordt behandeld in hoofdstuk 7.

6.2 Rijksbeleid

Hieronder volgt het beleid van het rijk, waar indien relevant voor het plangebied met dit rijksbeleid rekening wordt gehouden in dit bestemmingsplan

6.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Amvb Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken ('je gaat er over of niet'). Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Tevens werkt het Rijk aan eenvoudiger regelgeving. Daarbij verwacht het Rijk dat medeoverheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Rol provincies en gemeenten bij ruimte en mobiliteit

De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei, aansluitend op de woonwensen van mensen. Bij beheer en ontwikkeling van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol. Bij gebiedsontwikkeling wordt de daadwerkelijke vraag van bewoners, bedrijven en organisaties leidend. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en, mocht nieuwbouw echt nodig zijn, zorgen voor een optimale (multimodale) bereikbaarheid. Het Rijk vindt de stedelijke regio's van mainports, brainport, greenports en valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals de Zuidas en Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer worden doorgezet. Om nieuwe projecten van de grond te krijgen, zoekt het Rijk in samenwerking met marktpartijen en andere overheden naar nieuwe vormen van financiering.

Bereikbaarheid verbeteren

Om de bereikbaarheid te verbeteren, zet het Rijk in op investeren, innoveren en instandhouden. Het Rijk geeft vanuit het verlengde Infrastructuurfonds na 2020 prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports. Bij het verbeteren van de bereikbaarheid wordt sterk gelet op het samenspel tussen alle modaliteiten in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling.

Op de weg wordt doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer zo veel mogelijk gescheiden. In de Randstad wordt voor snelwegen de standaard 2x4 rijstroken. Op het spoor kunnen reizigers vanaf 2020 spoorboekloos reizen (op de drukste trajecten 6 intercity's en 6 sprinters per uur). Verder wordt veel geld uitgetrokken voor wegenonderhoud. Daarnaast wordt er innovatief omgegaan met benutting van infrastructuur, zoals ruimere openstelling spitsstroken, introductie intelligente transportsystemen en afspraken met werkgevers over terugdringen woon- werkverkeer.

Juridische doorwerking

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) definieert de beleidsverantwoordelijkheid van het rijk inzake de ruimtelijke ordening en mobiliteit. Deze verantwoordelijkheid zal betrekking hebben op basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden; (inter)nationale hoofdnetten en ruimtelijke voorwaarden voor versterking van de economische structuur. De structuurvisie moet de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040 vervangen.

De nationale belangen uit de structuurvisie worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb komt in de plaats van de eerdere ontwerp-Amvb Ruimte die in 2009 aan de Tweede kamer is aangeboden. De Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De Amvb is deels opgebouwd uit hoofdstukken afkomstig van de 'oude' Amvb en deels uit nieuwe onderwerpen.

De Amvb is een van de uitvoeringsinstrumenten die kunnen worden ingezet om het Rijksbeleid in het beleid van lagere overheden te laten implementeren. De Amvb Ruimte bevat de juridische kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de rijksbufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, de mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Hiermee kan bijvoorbeeld precies aangegeven worden in welke zones bestemmingsplannen geen bestemmingen mogen bevatten die verdere verstedelijking toestaan. Dit moet leiden tot snellere besluitvorming en minder bestuurlijke drukte.

Conclusie

Het realiseren van het opstelterrein komt overeen met de doelen van de SVIR om de bereikbaarheid te verbeteren.

6.2.2 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2002)

Voor de ruimtelijke ordening in de omgeving van Schiphol is het Luchthavenindelingbesluit (Lib) van 26 november 2002 met de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) met ingang van 20 februari 2003 van kracht. In het streekplan Noord-Holland Zuid, vastgesteld op 17 februari 2003, wordt verwezen naar dit Luchthavenindelingbesluit. Het Luchthavenindelingbesluit bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. In het Lib zijn regels en beperkingen opgenomen voor de bebouwing rond Schiphol (vanuit externe veiligheid en geluid).

Bij Besluit van 23 augustus 2004, Stb. 425 is het Luchthavenindelingbesluit gewijzigd in verband met het herstellen van een invoerfout en wijziging van uitvliegroutes in westelijke richting vanaf de Polderbaan. Deze wijziging van het Lib is in werking getreden op 2 september 2004.

Op 21 april 2006 is het kabinetsstandpunt uitgebracht inzake de ontwikkeling van Schiphol op de middellange en lange termijn. Naar aanleiding van een evaluatie is een actieprogramma opgesteld. De snelheid waarmee de maatregelen kunnen worden doorgevoerd, varieert. Er zijn maatregelen die direct worden uitgevoerd, maatregelen die nog nader onderzoek vergen en maatregelen waarvoor de regelgeving moet worden gewijzigd. Dit betekent dat het nieuwe Schipholbeleid nog niet in werking is.

Tevens zijn er in het kader van het Luchthavenindelingbesluit gebieden waar hoogtebeperkingen, respectievelijk beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen gelden. In het gebied waar hoogtebeperkingen gelden, mogen geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de maximale waarden die in de verschillende deelgebieden van kracht zijn.

De omvang van het gebied waar beperkingen gelden voor het aantrekken van vogels, is zodanig dat de afstand tussen de grens van het gebied en iedere baan minimaal 6 km bedraagt. Bij de bepaling van de omvang is uitgegaan van de bescherming van dat gebied rond het banenstelsel waarin, statistisch gezien, de meeste vogelaanvaringen plaatsvinden.

Een bestemming kan binnen de genoemde categorie wel worden gerealiseerd als overeenkomstig de Wet luchtvaart een verklaring van geen bezwaar is verleend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven kan het bestemmingsplan te zijner tijd met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

Het besluit tot wijziging van het luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid is op 3 november 2015 bekendgemaakt en met ingang van 4 november 2015 in werking getreden.

Inhoud besluit tot wijziging van het luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid

Het besluit tot wijziging van het luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid, wijzigd het luchthavenindelingbesluit Schiphol, om de vliegveiligheid rondom Schiphol te blijven waarborgen. Hiertoe is een deel van het beperkingengebied en de regels die hiervoor gelden gewijzigd. Wijziging van het beperkingengebied en regels vloeien voort uit inmiddels gewijzigde, dan wel op handen zijnde internationale richtlijnen op het vlak van vliegveiligheid. Internationale richtlijnen worden periodiek geactualiseerd vanwege ontwikkelingen in de luchtvaart en luchtvaarttechnologie.

De wijziging van het Lib in het kader van Geluid en Externe veiligheid wordt eind 2016 verwacht. Het Lib geldt indien vastgesteld als een voorbereidingsbesluit voor bestemmingsplannen.

Conclusie

Er gelden voor het plangebied beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende werking en bouwhoogtes. Het opstelterrein maakt geen ontwikkelingen mogelijk die in strijd zijn met het Lib.

6.3 Provinciaal en regionaal beleid

6.3.1 Structuurvisie Noord Holland 2040

De structuurvisie is in 2015 geactualiseerd. In de structuurvisie geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Daarmee is het een leidraad voor de manier waarop de ruimte in Noord-Holland de komende dertig jaar zou moeten worden ontwikkeld. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma is dit uitgewerkt in concrete activiteiten om de visie te realiseren en via de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld.

De drie hoofdbelangen die Noord-Holland met de structuurvisie heeft vastgelegd zijn ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Zo wordt de komende dertig jaar het bestaand bebouwd gebied verder verdicht, onder meer door zo'n 200.000 woningen in de provincie bij te bouwen, en zet de provincie in op de ruimtelijke ontwikkeling van OV-knooppunten in Noord-Holland. Op die manier blijft volgens de provincie meer ruimte over om het buitengebied te behoeden en zijn er voldoende mogelijkheden voor duurzame economische ontwikkelingen, recreatie en natuur.

Het plangebied valt binnen bestaand bebouwd gebied. Verder staat op de visiekaart ten noorden van het plangebied Regionaal HOV aangegeven op de plek waar de huidige metro eindigt. Tussen Amstelveen-Westwijk en Uithoorn is een vrijliggende businfrastructuur ontworpen: de 'COVAU-busbaan'. Deze ligt op het oude spoortracé en dient om de drukke Zijdelweg te vermijden. Daarnaast is een verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid op het noordelijk deel van de corridor nodig (tussen de A9 en de A10), maar een toekomstvaste oplossing is niet in zicht.

6.3.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 hebben provincies de bevoegdheid gekregen een ruimtelijke verordening vast te stellen. In deze verordening kan de provincie regels stellen met betrekking tot de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Bij het stellen van deze regels moeten provinciale belangen in het geding zijn. In een verordening kunnen regels worden opgenomen ter bescherming van specifieke waarden (zoals natuur-, landschappelijke of cultuurhistorische waarden) of ten behoeve van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld vestigingsregels voor intensieve veehouderij of detailhandelsvoorzieningen). De gemeente heeft de plicht bestemmingsplannen aan te passen aan de provinciale verordening.

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie in september 2015 geactualiseerd vastgesteld. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

6.3.3 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2007

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Het beleid gaat uit van een combinatie van benutten, prijzen en bouwen. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht. Daarnaast geeft het stuk aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kán, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

De provincie streeft bij de ontwikkeling van haar infrastructuurbeleid een zorgvuldige inpassing na en investeert in milieu, ecologie en ruimtelijke kwaliteit bij aanleg van infrastructuur. Naast de wettelijke verplichte instrumenten zoals MER, worden zogenaamde beeldkwaliteitsplannen opgesteld ter behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in een dynamische omgeving.

Op 12 maart 2013 heeft de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam, na instemming van de colleges van de gemeenten Amsterdam en Amstelveen en het bestuur van stadsdeel Zuid, het nieuwe tracé van de Amstelveenlijn vastgesteld. De nieuwe Amstelveenlijn (lijn 51) wordt een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen Westwijk en Station Zuid. Lijn 5 zal blijven rijden op het huidige traject. Daarnaast blijft er een metroverbinding tussen stations Zuid en Amstel.

Conclusie

De ombouw van de Amstelveenlijn is opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport.

6.3.4 Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013

Het doel van het provinciale milieubeleid is dat al haar activiteiten in de komende vier jaar er toe moeten leiden dat eind 2013 overal in Noord-Holland de zogeheten basiskwaliteit is bereikt. De basiskwaliteit is vastgelegd in Europese en nationale milieunormen en regels en hangt samen met de functie van een gebied: wonen, werken of recreëren.

Daarbij zijn twee overkoepelende doelen gesteld:

1. het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid, dieren en planten;
2. het stimuleren van duurzame ontwikkeling in Noord-Holland voor nu en in de toekomst, zonder afwenteling van de milieubelasting naar elders.

6.4 Stadsregio

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. Terreinen waarop wordt samengewerkt zijn verkeer en vervoer, ruimtelijke ontwikkeling, economische zaken en wonen. Het doel is een verdere verbetering van de bereikbaarheid van de regio Amsterdam en een goede economische en ruimtelijke ontwikkeling. De Stadsregio is opdrachtgever voor de Amstelveenlijn.

Wettelijke taken

De Stadsregio heeft een aantal wettelijke taken van het rijk gekregen, zoals het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer, het subsidiëren van infrastructuur en de uitvoering van verstedelijkingsbeleid. Afstemming van gemeentelijke plannen maakt het regionale beleid veel effectiever.

Belangen behartigen

De Stadsregio Amsterdam zet zich ook in voor het verkrijgen van investeringsbijdragen voor de regio, bijvoorbeeld bij de landelijke of Europese overheid. Wanneer de deelnemende gemeenten dat willen kan de Stadsregio Amsterdam een rol spelen in samenwerkingsverbanden met andere overheden of maatschappelijke organisaties. Voorbeelden zijn de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam en het OV-bureau Randstad.

Geld verdelen

De Stadsregio Amsterdam verkrijgt jaarlijks ruim 600 miljoen euro subsidie. Deze gelden worden verdeeld over de exploitatie van het openbaar vervoer, de uitvoering van infrastructuurprojecten en het regionale woonbeleid.

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam heeft donderdag 29 oktober ingestemd met het uitvoeringsbesluit voor ombouwen van de Amstelveenlijn. De colleges van B en W van de gemeenten Amsterdam en Amstelveen hebben positief geadviseerd.

6.4.1 Regionaal Verkeers en Vervoerplan

Eind 2004 is het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) voor de regio vastgesteld. Het RVVP is door het Stadsregio Amsterdam gemaakt in samenspraak met gemeenten, andere overheden en een aantal betrokken belangenorganisaties. Het RVVP is het beleidskader voor het verkeer- en vervoerbeleid in de regio tot 2015 en geeft de visie van de regio op mobiliteitsvraagstukken. Het is richtinggevend voor de uitvoering van het openbaar vervoer (exploitatie, RegioNet), voor de aanleg en verbetering van infrastructuur en voor verhoging van de verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig). Onderdeel van het RVVP is een uitvoeringsprogramma waarin de verantwoordelijkheden ten aanzien van beleid en uitvoering van projecten zijn vastgelegd. De belangrijkste beleidsuitgangspunten zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het beiden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De bereikbaarheidsopgaven vragen om een samenhangende aanpak, waarbij gebruik wordt gemaakt van de sterke kanten van de auto, de fiets en het openbaar vervoer. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in de volgende strategieën:

- Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken met een accent op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden. Door verbindingen op korte termijn slimmer te benutten kan er meer verkeer worden afgewikkeld. Op lange termijn moeten ze zodanig worden uitgebreid dat deze minder storingsgevoelig zijn;
- De problemen worden meer gebiedsgewijs aangepakt, zodat oplossingen aansluiten op de kenmerken van een gebied en de aard en omvang van de (toekomstige) problematiek ter plaatse. De prioriteit ligt bij de stedelijke bestemmingsgebieden rond de congestiegevoelige corridors, vooral op de as Haarlemmermeer - Amsterdam – Almere;
- Met capaciteitsuitbreiding alleen kan de groei van vooral de spitsmobiliteit niet opgevangen worden. Met het versterken van prijsprikkels kan reisgedrag worden bijgestuurd waardoor het verkeer- en vervoersysteem efficiënter werkt. Te denken valt aan al bekende systemen als betaald parkeren maar ook aan een landelijke vorm van variabele kilometerheffing;
- Met het RVVP wordt ernaar gestreefd leefbaarheid en veiligheid per saldo niet te laten verslechteren, ondanks de groeiende mobiliteit. De regio zet in op het zoveel mogelijk reduceren van het aantal gehinderden waarbij het accent wordt gelegd op dichtbevolkte gebieden en op het voorkomen van problemen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Maximaal moet worden ingezet op werkgelegenheidsgroei in gebieden met tekorten aan arbeidsplaatsen en op verdichting rond openbaar vervoer knooppunten, met parkeerbeperkingen en goede fietsroutes. Daarnaast zijn op regionaal niveau meer financiële middelen nodig en dienen ruimtelijke ontwikkelingen directer gekoppeld te worden aan investeringen in de bereikbaarheid op netwerkniveau die daarvoor nodig zijn.

De Stadsregio Amsterdam heeft verschillende corridorstudies verricht waarvan hier van belang de Openbaar vervoerscorridor Amstelveen-Uithoorn (COVAU), intussen

verder opgepakt door de provincie Noord-Holland. Deze tracé studie richt zich op de toekomstige kwaliteit van het openbaar vervoer tussen Amstelveen en Uithoorn. Voorsnog wordt bestuurlijk uitgegaan van een tracé via het spoortracé door de Noorder Legmeerpolder, de Wiegelweg en Poortwachter/vd Hooplaan.

Daarnaast loopt de stadsregionale toekomst naar de toekomst van de Amstelveenlijn, voor Amstelveen van groot belang.

Ten slotte is vanuit het RVVP het busstation Amstelveen, als belangrijk onderdeel van het Stadshart, een aandachtspunt. Het busstation is benoemd als regionaal OV knooppunt van een aantal hoog frequente RegioNet lijnen waarvoor op de aanvoerroutes voorzieningen ten behoeve van een betrouwbare en snelle doorstroming gewenst zijn.

Conclusie

In het uitvoeringsprogramma van 2014 wordt de nodige aandacht besteed aan de Amstelveenlijn. De Stadsregio is opdrachtgever van de planuitwerkingsfase van de ombouw van de Amstelveenlijn. Het doel van de planuitwerkingsfase is om de uitgangspunten en de keuzes uit de planstudiefase uit te werken tot een aanbestedbaar contract en uitvoerbaar plan om te komen tot een werkend OV-systeem als vervanging van de huidige Amstelveenlijn. Vanuit de Zuidasdok is er een relatie met de ombouw van de Amstelveenlijn.

6.5 Gemeentelijk beleid

6.5.1 Structuurvisie Amstelveen 2025+

De gemeenteraad van Amstelveen heeft op 21 september 2011 de Structuurvisie Amstelveen 2025+ vastgesteld. Het is op de eerste plaats een ruimtelijke visie, maar ondersteunt ook maatschappelijke ontwikkelingen. Het biedt daarmee helderheid aan inwoners, ondernemers, instellingen en andere overheden over de gewenste ontwikkeling van Amstelveen en de prioriteiten die het bestuur hierbij stelt. De wettelijk verplichte structuurvisie vormt de grondslag voor bindende bestemmingsplannen en exploitatieplannen.

Amstelveen is in een aantal decennia stormachtig gegroeid door zijn gunstige ligging en door ondernemend op het juiste moment kansen te grijpen. Inmiddels staat de concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam onder druk. De tijd dat Amstelveen kon meeliften op de groei van de regio is voorgoed voorbij. Dat vraagt om een andere instelling.

Amstelveenlijn

In hoofdstuk 3 wordt in het beleidskader bereikbaarheid geschreven. Amstelveen heeft geen NS-station. Daarom is het van groot (economisch) belang dat er hoogwaardige en toekomstvast openbaar vervoersverbindingen met omliggende NS-stations (Amsterdam-Zuid, Amsterdam-Amstel, Bijlmer/Arena en Schiphol) ontstaan. Naast hoogwaardig openbaar vervoer is er nadrukkelijk aandacht nodig voor de kwaliteit van het onderliggend openbaar vervoernet.

Het stadsregionale project Amstelveenlijn' bestudeert een door Stadsregio Amsterdam, gemeente Amsterdam en Amstelveen bestuurlijk gedragen ombouw van de Amstelveenlijn. Het gaat om een verbinding tot en met Westwijk (met als optie doortrekken tot de N201). Hierbij wordt uitgegaan van een volledig kruisingsvrij tracé en het samenvoegen van de huidige haltes tot volwaardige stations. In 2012 vindt finale besluitvorming plaats over de daadwerkelijke ombouw.

De inzet van Amstelveen is in ieder geval een toekomstvaste openbaar vervoerverbinding met NS- station Amsterdam-Zuid en verder. De gemeenteraad van Amstelveen heeft als kaders onder andere ingebracht:

- de ligging bij voorkeur op het maaiveld;
- een tracé dat de Beneluxbaan volgt;
- een fijnmazig onderliggend openbaar vervoersysteem;
- behoud verkeersfunctionaliteit van de huidige kruispunten;
- geen financiering met open einden';
- een park and ride 'faciliteit in het zuiden van de Noorder Legmeerpolder.

Indien de Amstelveenlijn tot metrokwaliteit wordt omgebouwd, vervallen lijn 5 (in Amstelveen) en 51 (geheel). Op treinstation Amsterdam-Zuid zal in dat geval een hoogwaardige overstap moeten worden gecreëerd met lijn 5. Amstelveen blijft daarnaast inzetten op de busdoorsteek naar Amsterdam (NS-station Zuid/NS-stationAmstel) aan de noordoostzijde van Amstelveen via de Prof. Keesomlaan. Deze doorsteek is ook opgenomen in de structuurvisie van de gemeente Amsterdam. Zo kan worden ingezet op een rechtstreekse openbaar vervoersverbinding tussen het HOV-station Amstelveen en NS-station Amstel.

Inmiddels is de structuurvisie verouderd voor wat betreft de conclusies over de ombouw van de Amstelveenlijn. Lijn 5 blijft bestaan en er is gekozen voor een tramverbinding met Westwijk. Ook is in de voorkeursvariant bepaald dat enkele haltes komen te vervallen (zie bijlage 3).

Uitvoeringsparagraaf van de Structuurvisie

Voor de ombouw van de Amstelveenlijn wordt een gemeentelijke bijdrage verwacht van afgerond € 6 miljoen. Dit bedrag is gereserveerd in de kaderbegroting.

6.5.2 Structuurvisie Amstelveen Zuid, 15 december 2010

Op 15 december 2010 heeft de raad van de gemeente Amstelveen de Structuurvisie 'Amstelveen Zuid' vastgesteld. De structuurvisie Amstelveen Zuid is een visie op hoofdlijnen volgens de Wet ruimtelijke ordening. De visie brengt reeds vastgesteld beleid en geplande ontwikkelingen in kaart en met elkaar in verband; het biedt voor Amstelveen Zuid een totaalperspectief. De structuurvisie biedt de planologische onderbouwing voor de mogelijkheid tot het (deels) verhalen van gemeentelijke kosten omlegging N201 (inclusief ongelijkvloerse kruising) via de ontwikkelgebieden bedrijventerreinen 'De Loeten' en 'Amstelveen Zuid' en woningbouwlocatie 'De Scheg'. Daarnaast behoort, met de structuurvisie als basis, gedeeltelijk kostenverhaal voor provinciaal recreatief groenproject Amstelgroen tot de mogelijkheid.

6.5.3 Amstelveense verkeers en vervoersvisie (oktober 2008)

De Amstelveense Verkeers- en Vervoersvisie (oktober 2008) telt acht ambities voor de mate van bereikbaarheid, kwaliteit van de leefbaarheid en gewenste verkeersveiligheid. De gemeente werkt er aan om deze ambities tussen nu en 2025 gestalte te geven.

In de visie wordt het onderzoek genoemd naar de mogelijkheid van ongelijkvloerse kruisingen in de Amstelveenlijn. Verder gaat de verkeers- en vervoersvisie niet op de Amstelveenlijn in.

6.5.4 Parkeernota 2005-2010

De parkeernota 2005-2010 (2004) geeft uitgangspunten, richtlijnen en instrumenten voor het auto parkeerbeleid voor de periode 2005-2010. Het parkeerbeleid dient een bijdrage te leveren aan een sociaal, veilig, groen en duurzaam Amstelveen. Om dit te realiseren wordt gekozen voor een beleid dat gericht is op het faciliteren en reguleren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. De mate waarin de parkeer vraag gefaciliteerd wordt, vergt een voortdurende afweging tussen bereikbaarheid, economische ontwikkeling, leefbaarheid en stedelijke kwaliteit.

Parkeernormen en nieuwbouw

Parkeernormen zijn van belang in geval van nieuwbouw, verbouw of functie wijziging. Het spanningsveld tussen bereikbaarheid en leefbaarheid is direct gelieerd aan de te hanteren parkeernormen: het verhogen van de norm leidt tot een toename van de automobilititeit, terwijl toepassing van een te krappe norm parkeerproblemen tot gevolg kan hebben. Met de vaststelling van de Parkeernota zijn nieuwe parkeernormen vastgesteld. Hierin wordt aansluiting gezocht met de parkeerkencijfers van het CROW, het nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Maatwerk per situatie en per locatie blijft mogelijk.

Bij het ontwerp van het opstelterrein is rekening gehouden met voldoende parkeerplaatsen voor het personeel. Op 15 december 2015 wordt de nieuwe nota parkeernormen vastgesteld. De nieuwe nota parkeernormen geldt voor nieuwe aanvragen vanaf 1 januari 2016.

Hoofdstuk 7 OMGEVINGSKWALITEIT

7.1 Bodem

Wet bodembescherming

Het bodembeleid is gebaseerd op een balans tussen maatschappelijke dynamiek en gezondheidsrisico's. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit geen onaanvaardbaar risico voor de gebruiker mag vormen. Is dat wel het geval, dan spreken wij van een ernstig en spoedeisend geval van bodemverontreiniging. Deze gevallen moeten op korte termijn worden gesaneerd of het gebruik en/of de functie moet worden gewijzigd zodat de verontreiniging geen risico vormt.

De bodemkwaliteit kan ook een acceptabel risico vormen. We spreken dan van een ernstig geval en een potentiële risico. Een ernstig geval met potentiële risico's hoeft niet gesaneerd te worden, omdat het opheffen van potentiële risico's niet kosteneffectief is.

Het loont wel te saneren wanneer er toch al grondwerk plaatsvindt. Daarom is het verboden om in ernstig verontreinigde grond te werken zonder saneringsdoel. De saneringshandeling dient gemeld te worden bij het bevoegd gezag (de Provincie Noord-Holland).

Procedures en normen voor onderzoek en sanering van de bodem zijn nader uitgewerkt in de Circulaire bodemsanering 2012. De norm voor een ernstig geval is de interventiewaarde; de norm voor spoedeisendheid is het saneringscriterium.

Bij handelingen en activiteiten op of in de grond dient een historisch bodemonderzoek conform NEN5725 te worden uitgevoerd om na te gaan of de bodem op een locatie mogelijk verdacht is. Een locatie is verdacht als er aanwijzingen zijn dat er in het verleden bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden (puntbronnen) of als er sprake is van achtergrondconcentraties die hoger zijn dan het bodemgebruik toestaat.

Bij puntbronnen kan gedacht worden aan (voormalige) bedrijfsactiviteiten, ondergrondse brandstoftanks en sloop van asbesthoudende bouwwerken. Verhoogde achtergrondconcentraties worden in Amstelveen aangetroffen in het "bovenland", het niet verveende landschap. De ontgravingskaart (zie hierna) wordt bij ruimtelijke onderbouwingen voor bestemmingsplannen en bij aanvragen voor omgevingsvergunningen geaccepteerd als bewijsmiddel ten aanzien van achtergrondconcentraties.

Is de locatie verdacht, dan dient een verkennend bodemonderzoek conform NEN5740 te worden uitgevoerd en zonodig een nader onderzoek conform NTA 5755 om vast te stellen of er sprake is van een ernstig geval en of er sprake is van een verontreiniging die met spoed gesaneerd dient te worden.

Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit stelt onder andere regels voor grondverzet voor grond die geen risico's vormt voor de gebruiker. In de Regeling bodemkwaliteit zijn richtwaarden (kwaliteitsklassen) opgenomen voor verschillende gebruiksfuncties, die zijn gerelateerd aan bodemgebruik. Doel van de regels is om de bodemkwaliteit en bodemfunctie via grondverzet met elkaar in overeenstemming te brengen. Hulpmiddel hiervoor zijn de bodemkwaliteitskaarten zoals die zijn opgenomen in de regionale Nota bodembeheer.

De bodemfunctiekaart is verdeeld in zones waarvan het huidige en toekomstige gebruik is weergegeven. De bodemfuncties zijn "Industrie", "Wonen" en "Overig". De bodemfuncties bepalen de toepasbaarheid van grond, omdat de functie is gekoppeld aan een kwaliteitsklasse.

De ontgravingskaart geeft de aanwezige bodemkwaliteit aan via zones van bodemkwaliteitsklassen "Industrie", "Wonen" en "Overig". Amstelveen hanteert gebiedsspecifiek beleid, waarin naast de maximale waarden uit het generieke beleid de lokale maximale waarden "Wonen (gebiedsspecifiek)" en "Landbouw/natuur (gebiedsspecifiek)" gedefinieerd zijn.

De toepassingskaart geeft aan welke bodemkwaliteitsklasse toe te passen grond moet voldoen. Grond die voldoet aan de achtergrondwaarde is altijd toepasbaar. Grond verontreinigd tot boven de (lokale) maximale waarde is niet toepasbaar in de desbetreffende zone en moet elders worden toegepast of verwerkt. De overige grond moet bij toepassing voldoen aan de (lokale) maximale waarde en aan de bodemfunctie van de toepassingslocatie.

Provinciale milieuverordening

Gebieden met aardkundige waarden dienen planologisch te worden beschermd. Dit is vastgelegd in de Provinciale milieuverordening. In de praktijk betekent dit dat alleen grond mag worden toegepast die voldoet aan de bodemchemische normen en die bodemfysisch vergelijkbaar is met de in het toepassingsgebied voorkomende grondsoort.

De bodemkwaliteit dient geschikt te zijn voor de (toekomstige) functie en mag in principe niet verslechteren door grondverzet. De invulling van het beleid voor de gemeente Amstelveen is vastgelegd in de Nota bodembeheer en de bijbehorende ontgravingskaart, bodemfunctiekaart en toepassingskaart.

Plangebied

De glastuinbouw is en wordt ten westen van het daadwerkelijke opstelterrein beoefend. Aangenomen wordt dat de eventuele matige tot ernstige verontreinigingen zich niet tot het opstelterrein uitstrekken. Aanbevolen wordt om een vooronderzoek NEN 5740 uit te laten voeren om de nulsituatie ter plaatse van het toekomstige opstelterrein vast te leggen.

7.2 Water

Beleidsdoelen water

Het doel van waterbeheer in Nederland bestaat van oudsher uit het beschermen tegen overstromingen en het ontwateren van laaggelegen gebieden. Door de klimaatverandering is nieuw beleid gemaakt voor deze taken van veiligheid en peilbeheer. Dit vereist mogelijk ruimte vanwege de versterking en verbreding van dijken en waterkerende werken of voor extra waterberging. Een ander doel betreft het zorgen voor schoon en gezond water. Voor schoon water is een goed functionerend watersysteem vereist met voldoende volume en doorstroming. Een ecologische oeverinrichting is wenselijk, maar legt beslag op de ruimte.

Grondwater wordt volop benut voor de productie van drinkwater. De laatste jaren ontwikkelt het grondwater zich tot een bron en/of opslagmedium voor warmte. Dit vormt een bijdrage aan de beperking van het gebruik van fossiele brandstoffen. Efficiëntie van benutting is een van de redenen voor ruimtelijke ordening van de ondergrond.

Wettelijk kader

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Voor de organisatie van het waterbeheer bevat het Waterbesluit de toedeling van oppervlaktewaterlichamen in beheer bij het Rijk en regels over het verstrekken van informatie met betrekking tot het waterbeheer. Ook regelt het Waterbesluit procedurele en inhoudelijke aspecten van het nationale waterplan en het beheerplan voor de rijkswateren en enkele inhoudelijke aspecten van de plannen in verband met implementatie van de kaderrichtlijn water en de richtlijn overstromingsrisico's. Voorts bevat het besluit bepalingen over de wijze waarop de aanvraag om een watervergunning wordt gedaan, waaronder de gevallen waarin een elektronische aanvraag wordt ingediend.

De Waterregeling bevat regels over de organisatie van het waterbeheer, een aantal kaarten over de toedeling van beheer, de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen en de aanwijzing van de drogere oevergebieden, alsmede regels voor gegevensverstrekking aan het Rijk op grond van Europese verplichtingen. Verder regelt de Waterregeling een enkel inhoudelijk aspect van het regionaal waterplan en de beheerplannen.

In de Waterwet is gekozen voor een systeem waarin iedere bestuurslaag haar beleid formuleert en dit vastlegt in plannen. De plannen geven aan wat iedere bestuurslaag wil doen in een bepaalde planperiode om de doelstellingen van het waterbeheer te halen. Deze plannen zijn bindend voor de eigen bestuurslaag. De Waterwet sluit op dit punt zoveel mogelijk aan bij de sturingsvisie van de Wet ruimtelijke ordening.

Om water integraal onderdeel te laten uitmaken van de ruimtelijke planning, is het nodig dat de ruimtelijke gevolgen van de wateropgaven in ruimtelijke plannen worden uitgewerkt. Om dit effectief te kunnen doen, wordt in het planstelsel van de Waterwet een koppeling gelegd met het planstelsel van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Dit wil zeggen dat de waterplannen op Rijksniveau en op provinciaal niveau ook ruimtelijke plannen (structuurvisies) zijn op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Stedelijk Waterplan

Het stedelijk waterplan (2008-2015) bevat maatregelen om het stedelijk water minimaal te laten voldoen aan de wettelijke eisen. In het kader van een inventarisatie is gebleken dat er geen tekort aan waterberging is in de huidige situatie. Het is echter wel wenselijk om meer waterberging te realiseren om toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren. Hierop vooruitlopend is binnen de bestemming 'Groen' ook water mogelijk.

De ecologische waterkwaliteit voldoet niet aan de eisen. Het is wenselijk meer oevers te voorzien van een milieuvriendelijke oever en nieuwe oevers ecologisch in te richten. De ecologische kwaliteit wordt met name veroorzaakt door de inlaat van gebiedsvreemd water. Als eerste aanzet voor de oplossing van dit probleem wordt in de Middenpolder naast de afvalwaterzuiveringsinstallatie een biologische nazuivering gerealiseerd. Dit heeft tot gevolg dat voor het desbetreffende gebied geen beperkende bestemmingen mogen gelden.

Gemeentelijk rioleringsplan (GRP) 2010-2015

Op basis van de Waterwet heeft de gemeente een zorgplicht voor het transport van afvalwater, voor hemelwaterafvoer en voor grondwateroverlast en -onderlast. In het gemeentelijk rioleringsplan wordt uiteengezet hoe deze zorg wordt ingevuld. Het grondwaterzorgplan is een uitwerking van de grondwaterzorgtaak die in het GRP staat omschreven.

Watergebiedsplannen buitengebied

De waterdoelstellingen en ruimtelijke opgaven voor het buitengebied zijn door het waterschap Amstel, Gooi en Vecht vastgelegd in de watergebiedsplannen WesterAmstel (2005) respectievelijk Middenpolder (2008). Een deel van de voorgestelde maatregelen is reeds uitgevoerd.

Huidige inrichting

Er is een rapport over het waterparagraaf opgesteld, zie bijlage 5.

Het huidige spoortracé van tramlijn 51 eindigt ter hoogte van de Anne de Vrieslaan, ca. 85 m ten noorden van de J.C. van Hattumweg. Ten oosten van het plangebied staat een historisch spoorweghuis behorend bij de voormalige HSM-lijn (Hollandse IJzeren Spoorweg-Maatschappij) Bovenkerk-Uithoorn. Aan weerszijden van het plangebied is een watergang gelegen van respectievelijk 8 m en 4 m breed. De watergangen kruisen de J.C. van Hattumweg middels een brug. 12 m ten zuiden van de J.C. van Hattumweg bevinden zich in beide watergangen een stuw met een breedte van respectievelijk 6 m en 4 m. Het plangebied beslaat het oude grondlichaam van de HSM-lijn Bovenkerk-Uithoorn en een stuk landbouwgrond. Het grondlichaam heeft een verhoogde maaiveldligging. Het gebied ten westen van het plangebied wordt gekenmerkt door glastuinbouw, het gebied ten oosten door landbouw. In de ondergrond van het plangebied loopt een hoge druk aardgasleiding.

Waterkeringen

De werkzaamheden blijven ten minste 550 m uit de referentielijn van de dichtstbijzijnde waterkering, hebben geen effect op de waterveiligheid en vallen zodoende niet onder beperkingen.

Watercompensatie plangebied

Voor het plangebied geldt dat toename van verharding van meer dan 5.000 m² gecompenseerd moeten worden met ten minste 10% van de verhardingstoename (landelijk gebied). In het plan wordt 1.900 m² oppervlaktewater gegraven, 2.250 m² oppervlaktewater gedempt en 8.000 m² extra verharding toegevoegd (te compenseren met 800 m² extra oppervlaktewater). De resterende wateropgave van -1.150 m² kan door het vergroten van de insteek aan de zuidzijde van het plangebied (560 m² extra oppervlaktewater) en het noordelijk deel van de watergang aan de oostzijde van het plangebied (590 m² extra oppervlaktewater) gerealiseerd worden. De oostelijke watergang wordt naar de buitenzijde van het plangebied verplaatst waardoor de noord-zuid afvoer behouden blijft. De aanwezige kunstwerken worden gehandhaafd, zo ook de duikers ten noorden en ten zuiden van de stuwen en de stuwen zelf.

7.3 Archeologie

Wet op de archeologische monumentenzorg

In de Wet op de archeologische monumentenzorg is het doel van het in 1992 gesloten Verdrag van Valletta (Malta) verwerkt, te weten: bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Om dat doel te bereiken moet de wetgever het archeologisch erfgoed betrekken bij de ruimtelijke ordening. Tevens dient de financiering van het archeologisch onderzoek en het behoud in de bodem te worden geregeld. Kern van de wet is dat gemeenten verantwoordelijk worden voor de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrenzen. Verder wordt het verrichten van opgravingen aan de markt overgelaten.

Door de wet heeft de gemeente een nieuwe wettelijke taak gekregen: bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient de gemeente rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden. Dit houdt in dat de gemeente bij de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan moet onderzoeken of de grond een archeologische waarde of verwachting bezit. In het bestemmingsplan kunnen archeologische voorschriften worden opgenomen wanneer de gemeente de grond bestemd heeft als archeologisch waardevol of onderzoeksgebied. De aanvrager van een omgevingsvergunning en een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten moet zelf de kosten dragen voor het voldoen aan de archeologische voorschriften, uitgaande van het principe 'De verstoorder betaalt'. De aanvrager heeft recht op nadeelcompensatie van de gemeente wanneer de kosten onredelijk hoog zijn.

Het principe dat de veroorzaker betaalt geldt uitsluitend wanneer de wet uitdrukkelijk bepaalt dat er een archeologisch voorschrift aan de vergunning kan worden verbonden.

De volgende archeologische voorschriften worden in de wet genoemd:

- Het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in situ behouden blijven;
- De verplichting tot het doen van opgravingen;
- Het werk laten begeleiden door een deskundige.

De provincie of het rijk kunnen in plaats van de gemeente bevoegd zijn om beslissingen te nemen over terreinen met archeologische resten. Het gaat daarbij om vergunningen voor ontgravingen en om vergunningen inzake beschermde archeologische monumenten die voorkomen op de monumentenlijst van het rijk. Aan deze vergunningen kunnen dezelfde archeologische voorschriften worden verbonden.

Het rijk is ook het bevoegd gezag bij toevalsvondsten, waarvan sprake is wanneer er bij werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen. Vondsten met archeologische waarde dienen te worden aangegeven bij het provinciaal depot voor archeologie van de provincie Noord-Holland.

Archeologiebeleid gemeente Amstelveen

De gemeente Amstelveen heeft in 2008 haar archeologisch beleid vastgesteld. Hiertoe is een archeologische verwachtingskaart opgesteld. Op deze kaart zijn in verschillende gradaties de verwachte archeologische waarden opgenomen, waaraan criteria zijn verbonden.

De gebieden met de hoogste verwachting zijn vermeld als AMK-terrein (Archeologische Monumentenkaart). Dit zijn de op kaart paars gekleurde gebieden (Amsterdamseweg, oude dorp en voormalige buitenplaatsen langs de Amstel). Hiervoor geldt dat bij bodemverstoringen van meer dan 50 m² een archeologisch onderzoek dient te worden gestart. In de zones waar historische bebouwing heeft plaatsgevonden (Amsterdamseweg, Handweg en Legmeerdijk, het gehele verhoogde dijklichaam langs de Amstel) geldt verplicht archeologisch onderzoek bij bodemverstoringen groter dan 100 m². In de zone van het onverveend bovenland (langs de Amstel) en in de kreekruggen in de Bovenkerkerpolder en de Noorder Legmeerpolder geldt dit bij bodemverstoringen groter dan 500 m², en in het onverveend bovenland met recente ontwikkelingen bij 1000 m². Het overgrote deel van Amstelveen bestaat uit verveend, drooggemaakt of met zand opgespoten gebied. Binnen dit gebied is de archeologische verwachtingswaarde dusdanig laag dat er geen criteria aan zijn verbonden.

Plangebied

Voor het plangebied is een archeologisch onderzoek gedaan, zie bijlage 6 en 7. Bij het geplande opstelterrein blijft de bodemverstoring voor het grootste deel beperkt tot het verwijderen van de toplaag. In dat deel is voor de uitvoering van de plannen geen verder onderzoek nodig, maar kan het archeologische regime van de gemeentelijke beleidskaart worden overgenomen. Als de verwijderde bodem niet meer wordt aangevuld, moet wel het dieptecriterium worden aangepast.

Voor het aanleggen van de waterberging en spoorloot (indien inderdaad beide worden aangelegd) wordt een archeologisch vervolgonderzoek aanbevolen. Om vast te stellen of er inderdaad een kreekrug wordt verstoord door de aanleg van de sloten wordt een booronderzoek aanbevolen.

7.4 Geluid

Beleidskader

In het algemeen maakt een bestemmingsplan de aanwezigheid van geluidproducerende bronnen, zoals industrie en wegverkeer, ruimtelijk mogelijk. Ook worden bestemmingen mogelijk gemaakt die een zekere mate van rust behoeven, zoals woningen en ziekenhuizen.

De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag voor spoor- en wegverkeerslawaaï en gezonde industrieterreinen in de Wet geluidhinder en voor vliegverkeerslawaaï in de Wet luchtvaart en het bijbehorende Luchthavenindelingbesluit. Daarnaast vindt de beoordeling van geluid zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening, op grond van een goed woon- en leefklimaat.

In de Wet geluidhinder zijn voorkeursgrenswaarden vastgesteld. Als daar niet aan voldaan kan worden, is het in bepaalde situaties mogelijk om zogenoemde hogere waarden vast te stellen. De gemeenteraad van Amstelveen heeft de "Deelnota Hogere Waarden" vastgesteld. In deze nota is de procedure uitgewerkt om de hogere waardenprocedure te doorlopen. In het hogere waardenbeleid is een aantal aspecten opgenomen die bij de afweging van een hogere waarde een rol speelt. Deze aspecten zijn:

1. het heersende geluidsniveau;
2. het toetsingskader om af te wijken van het heersende geluidsniveau;
3. cumulatie en compensatie.

Industrie algemeen

Voor de kleinere bedrijfsterreinen waarvoor zonering niet verplicht is geven de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening (VROM 1998) en de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering', richtlijnen over de wijze waarop met het aspect geluid in bestemmingsplannen moet worden omgegaan. De Handreiking geeft onder meer, ter voorkoming van geluidshinder bij geluidsgevoelige bestemmingen, streefwaarden.

Voor de grote industrieterreinen, spoor- en verkeerswegen is in de Wet geluidhinder (Wgh) een wettelijk kader ontwikkeld voor geluidzonering gekoppeld aan een systeem van grenswaarden.

Wegverkeer

Tijdens de voorbereiding van een bestemmingsplan moet inzicht worden gegeven in de geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die gesitueerd worden binnen de zone van een weg. In geval sprake is van aanleg van een nieuwe weg zal ook de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer op de nieuwe weg op de bestaande geluidgevoelige bestemmingen in beeld moeten worden gebracht.

Luchtverkeer

Bij de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) op 20 februari 2003 is het Luchthavenindelingbesluit (Lib) in werking getreden. Hiermee zijn nieuwe beperkingen gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. Naast het luchthavengebied is een beperkingengebied aangegeven. In het beperkingengebied zijn een aantal deelgebieden onderscheiden, waarvoor verschillende regels gelden. Het gaat om o.a. een geluidssloopzone en een beperkingen geluidszone. Deze bepalingen moeten in de bestemmingsplannen worden verwerkt.

Relevantie plangebied

Er is onderzocht wat het effect is op het geluidsniveau als het opstelterrein wordt gerealiseerd, zie bijlage 8. Voor de trambaan is vastgesteld wat de geluidsbelasting zal worden als de trambaan vanaf de halte Westwijk wordt verlengd tot de toegang tot het opstelterrein. Daarnaast is onderzocht welk effect het opstelterrein heeft op de omgeving. Hiervoor is zowel het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, het maximale geluidsniveau als de indirecte hinder bepaald.

Akoestisch onderzoek tramtracé

Het geluid ten gevolge van het verlengde tramtracé is vastgesteld op basis van peiljaar 2030. De trambaan is beoordeeld als wegverkeer, conform de Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde wordt bij vijftien woningen overschreden. De berekende geluidsbelastingen zijn op alle woningen lager dan de maximale ontheffingswaarde. Aangezien op enkele woningen niet voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde is onderzoek gedaan of er maatregelen mogelijk zijn om het geluidsniveau te beperken. Het plaatsen van een 1m hoog geluidsscherm over een lengte van circa 220m zorgt ervoor dat voor 13 van de 15 woningen voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Omdat overige maatregelen financieel niet doelmatig zijn of vanwege technische, landschappelijke of stedenbouwkundige aard onwenselijk zijn, is er door de gemeente

voor gekozen om dit scherm te plaatsen en voor twee woningen aan de J.C. van Hattumweg (nummer 4 en 6) een hogere waarde van 58 dB aan te vragen.

Akoestisch onderzoek opstelterrein

De grenswaarde van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, de indirecte hinder en het maximale geluidsniveau wordt als gevolg van het geluid van het opstelterrein op geen enkele woning in de omgeving van het opstelterrein overschreden. Daarmee voldoet het opstelterrein aan de normen uit het Activiteitenbesluit. Aangezien de afstand tot de dichtstbijzijnde geluidsgevoelige bestemming meer dan 100 meter is, hoeft het geluidsaspect voor het industrielawaai voor de wijziging van het bestemmingsplan niet nader te worden onderzocht.

7.5 Trilling

Passerende railvoertuigen produceren trillingen in de grond die door bodemlagen wordt overgedragen. De productie van trillingen is het gevolg van de semi-statische verplaatsing van een massa en het gevolg van een dynamisch systeem van staal op staal; de stalen wielen die rollen, glijden en stoten op de stalen spoorstaven.

Om voor de trillingsniveaus een vergelijking te geven aan de menselijke perceptie is in de Duitse norm een beschrijving gegeven hoe trillingen worden ervaren door de mens. Onderstaand ter indicatie een omschrijving van de trillingsniveaus voor staande en zittende personen in "Kennzeichen Beurteilungs schwingstärke" KB conform de DIN 4150 zie literatuur [4] weergegeven. De KB waarde komt in grote lijnen overeen met de snelheidsniveaus $L_{v,eff,max}$ zoals deze in de Nederlandse richtlijnen wordt gebruikt.

Het tweede aspect is laagfrequent geluid dat als gedreun wordt ervaren. Dit wordt ook wel contactgeluid genoemd. Dit is geluid dat door trillingen van gebouwconstructies (wanden, vloer, plafond) wordt opgewerkt. Juist in woonvertrekken die aan de niet spoorzijde zijn gelegen wordt laagfrequent geluid meestal veel sterker opgemerkt. Dit omdat het directe luchtgeluid hier ontbreekt.

Bodemkarakteristieken, die worden gedomineerd door veel zand, zullen over het algemeen minder damping bezitten voor die frequentiebanden welke verantwoordelijk zijn voor laagfrequent geluid. Dit is het frequentiegebied tussen 20 en 250 Hz. Er zijn situaties bekend waarbij de 16 Hz octaafband ook nog van belang is. Een richtwaarde hiervoor is 35 dB(A).

Schade aan gebouwen door trillingen is tweërlei. Door trillingen van een gebouwconstructie (muren, wanden en plafonds) kan er schade ontstaan. Beperkte schade zal zich manifesteren in het ontstaan van scheuren en scheurtjes of doordat er kalk- en stucwerk zal loslaten. Zwaardere en sterkere trillingen kunnen in directe trillingsschade resulteren maar het is gebleken dat we dan wel praten over zeer hoge trillingsniveaus (boven 140-160 dB t.o.v. 1 nm/s). Dit is dus maar liefst 20 tot 40 dB boven de voelbaarheidsgrens voor de gemiddelde mens.

In de praktijk is gebleken dat gebouwschade vrijwel altijd het gevolg is van zettingen. Trillingen kunnen, en dit is niet altijd het geval, een versnelde zetting geven waardoor er zettingsschade kan ontstaan. Zettingsschade zal alleen ontstaan als een gebouw minder goed gefundeerd is en/of als er nog spanningen in de constructie van het gebouw aanwezig zijn.

In een drietal bestaande richtlijnen van de Stichting Bouw Research is een handleiding gegeven voor het beoordelen van trillingen. Dit betreft richtlijnen over schade aan gebouwen, hinder voor personen in gebouwen en storing aan apparatuur.

De in de SBR genoemde maximale streefwaarde voor het maximale trillingsniveau voor bestaande situaties is gelijk aan een waarde van 0.4 ofwel een snelheidsniveau van 112 dB. Voor nieuwe situaties is de maximale streefwaarde voor het maximale trillingsniveau gelijk aan een waarde van 0.2 ofwel een snelheidsniveau van 106 dB.

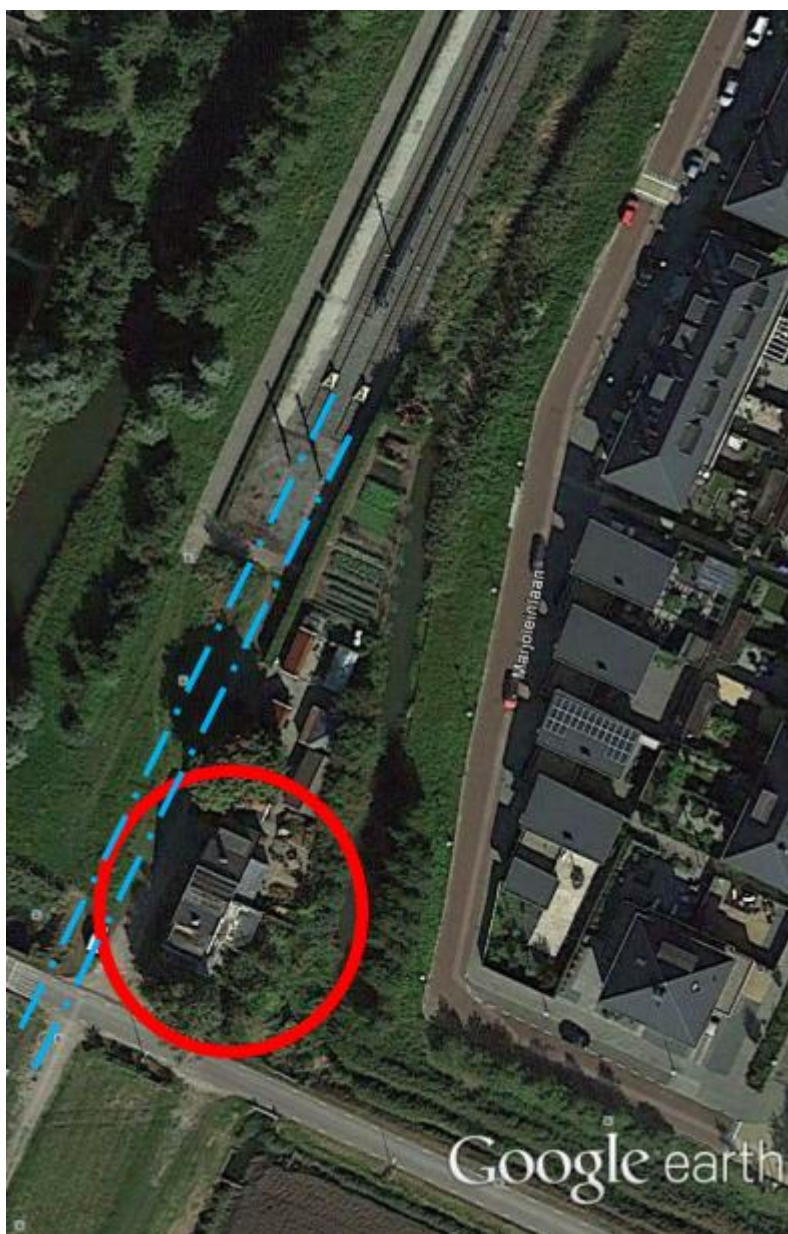
In de SBR richtlijn is tevens nog een grenswaarde gegeven voor wisselende trillingen. Dit is een grenswaarde (v_{per}) die min of meer gebaseerd op equivalente trillingsniveaus. Dit zijn voor de energie gemiddelde waarden ten gevolge van het tramverkeer. Gezien het gegeven dat er nog geen gegevens zijn over de wisselende trillingsniveaus (de spreiding van de trillingen over de verschillende individuele voertuigen) kan er hiervoor nog geen voorspelling gemaakt worden. Hier komt nog eens bij dat voor vergelijkbare situaties deze v_{per} vrijwel nooit maatgevend is voor het wel of niet voldoen aan de SBR richtlijn.

Een richtlijn voor laagfrequent geluid betreft optredende geluidsniveaus boven een waarde van 35 dB(A). Een en ander is beschreven in de methode de Ruiter. In deze rapportage is ten aanzien van laagfrequent geluid door trillingen geen prognose gemaakt.

Plangebied

De woningen gelegen aan de aan de J.C. van Hattumweg nummer 4 en 6 zijn zonder meer een aandachtspunt in het kader van de verlenging van het spoor en de aanleg van het opstel terrein, zie bijlage 9. Deze woningen, in dit rapport het "witte huis" genoemd, zullen bij het doortrekken van het spoor naar het opstel terrein in de Legmeerpolder zeer dicht langs het spoor komen te liggen. De kortste afstand tussen de woningen en het hart van het spoor zal circa 7 tot 10 m bedragen. De ligging van deze woningen is weergegeven in de figuren 7 en 8. Voor de prognose van de trillingsniveaus is uitgegaan van een vignolerail op betonnen dwarsligger in ballast en een rijnsnelheid van maximaal 50 km/u. Er wordt geprognostiseerd dat deze woningen een trillingsniveau van circa 112 tot 117 dB zullen ondervinden (trillingssnelheid van 0.4 tot 0.7 mm/s). Hiermee is er sprake van een overschrijding volgens SBR-richtlijn B (gebaseerd op een nieuwe situatie). Er zullen maatregelen genomen moeten worden om deze trillingen te verminderen.

Gezien het bovenstaande lijkt het opportuun om hier maatregelen te nemen in de vorm van ballastmatten. De lengte van de te nemen maatregel is beperkt tot circa 100 meter en het toepassen van ballastmatten is minder kritisch dan andere maatregelen. Het nadeel van een verhoogde luchtgeluidsproductie is met ballastmatten niet of zeer beperkt aanwezig. Aan de hand van de lokale situatie kan een keuze gemaakt worden over toe te passen materiaal van de ballastmat



7.6 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de hoofdlijnen voor regelgeving van de luchtkwaliteitseisen vastgelegd in de Wet milieubeheer (Wm). Artikel 5.16 Wm geeft weer onder welke voorwaarden de bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (zoals wijzigingen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in principe geen belemmering:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Vanaf 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. In het NSL zijn alle maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren en tevens zijn ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren. Overheden zijn gehouden de in het NSL opgenomen maatregelen uit te voeren en kunnen het NSL gebruiken als onderbouwing bij plannen voor de NSL-projecten. Met het NSL laat de Nederlandse overheid zien hoe zij aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit gaat voldoen.

Grenswaarden

Voor de beoordeling van de situatie in de omgeving van het plan zijn met name de volgende grenswaarden uit de Wet milieubeheer relevant:

- de jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide (NO₂) moeten vanaf 2015 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³;
- voor fijn stof (PM₁₀) geldt vanaf 2011 een grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie;
- de 24-uurgemiddelde waarde voor PM₁₀ mag niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden (39 keer als rekening wordt gehouden met de zogenoemde zeezoutaftrek);
- voor PM_{2,5}, deeltjes nog kleiner dan PM₁₀, zijn ook grenswaarden vastgesteld. Deze zijn niet strenger dan de huidige norm voor daggemiddelde concentraties van PM₁₀.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Met het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school of kinderopvang - in de nabijheid van provinciale wegen (binnen 50 meter) en rijkswegen (binnen 300 meter) beperkt. Dat geldt voor nieuwe situaties en bestaande situaties die worden uitgebreid, waarbij sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor NO₂ of PM₁₀. Binnen dit bestemmingsplan bevinden zich geen gevoelige bestemmingen.

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

In het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Een project is NIBM als het niet meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ bijdraagt; concreet betekent dit een bijdrage van maximaal 1,2 µg/m³. Met name NO₂ en PM₁₀ zorgen in Nederland nog voor overschrijdingen van grenswaarden, vandaar dat deze grens is gekozen.

In de Regeling NIBM is een aantal categorieën met maximale groottes aangewezen die NIBM zijn, waaronder woningbouw, kantoren en bepaalde inrichtingen. Als een project binnen de grenzen van deze Regeling valt, is verdere toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen

De gemeente Amstelveen heeft vanuit gezondheidsoogpunt en vanwege het veilig stellen van haar ruimtelijke plannen reeds in augustus 2005 het besluit genomen om een actieplan op te stellen om de luchtkwaliteit in Amstelveen te verbeteren. In het Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen is een elftal maatregelen uitgewerkt. Het Actieplan Luchtkwaliteit is vastgesteld in de raadsvergadering van 26 september 2007 en heeft een looptijd tot 2015.

Opstelterrein

Op het opstelterrein wordt gereden met tramstellen en er worden tramstellen intern gereinigd en gerepareerd. Deze activiteiten veroorzaken naar verwachting nauwelijks emissies naar de lucht. Wat wel uitstoot van onder andere fijn stof en stikstofdioxide veroorzaakt is het wegverkeer op de nieuwe ontsluitingsweg. Dit verkeer zal beperkt zijn, namelijk alleen ten behoeve van medewerkers, en zal daarom waarschijnlijk niet "in betekenende mate" bijdragen aan de luchtverontreiniging. In dat geval is geen nader onderzoek naar de luchtkwaliteit in de omgeving nodig.

7.7 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's die derden lopen als gevolg van bepaalde activiteiten. In Amstelveen gaat het met name om de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en door buisleidingen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen in de omgeving van het bedrijf. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die vallen onder het BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen), LPG-tankstations en opslagplaatsen met gevaarlijke stoffen.

Belangrijke begrippen in het kader van externe veiligheid zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is in het Bevi gedefinieerd als het "risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Het groepsrisico is gedefinieerd als de "cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Verder zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van belang. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld scholen, kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² en woningen met een dichtheid van meer dan twee woningen per hectare. Beperkt kwetsbare objecten zijn onder meer sporthallen, zwembaden en woningen met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare.

Het Bevi bevat eisen voor het plaatsgebonden risico en regels voor het groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico geldt onder meer een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor kwetsbare objecten in nieuwe situaties. Voor het groepsrisico geldt dat de gemeenteraad verantwoording moet afleggen over de wijze waarop het groepsrisico is meegewogen in de besluitvorming.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen regelt de taken en verantwoordelijkheden van leidingexploitanten en gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingsplannen zijn: ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico, verantwoording van het groepsrisico en een ruimtelijke reservering voor zogenoemde belemmeringenstroken met een aanlegvergunningstelsel.

Plangebied

De Amstelveenlijn zelf geen risicobron; er worden geen gevaarlijke stoffen over de lijn vervoerd. Anderzijds zijn de lijn en het opstelterrein geen (beperkt) kwetsbare objecten en is het daarmee ook niet relevant of ze binnen het invloedsgebied van een risicobron liggen. Uiteraard kan de lijn niet binnen de belemmeringenstrook van een gasleiding worden aangelegd. Echter, als aardgasleidingen verlegd gaan worden vanwege de Amstelveenlijn, waardoor misschien meer mensen binnen het invloedsgebied van een leiding zullen gaan verblijven, dan zal het groepsrisico nader onderzocht moeten worden.

7.7.1 Explosieven

De probleeminventarisatie van 2010 heeft enkele verdachte gebieden ter plaatse van het tracé van de Amstelveenlijn aan het licht gebracht. Het gaat om de munitiesoort patronen (klein kaliber munitie).

Het onderhavige vooronderzoek volgens de meest recente normering heeft in aanvulling op de probleeminventarisatie uit 2010 een aantal gebieden opgeleverd in Buitenveldert en Amstelveen die verdacht zijn van afwerpmunitie (brisantbommen). Het gaat om bominslagen in de toenmalige Binnendijksche Buitenveldersche Polder, en ter hoogte van de Noorddammerweg (nu: Westwijk). Voorts is een met bommen beladen Heinkel neergestort in de Henegouwselaan. Tenslotte lag langs de Janselaan (nu Sportlaan) een Duits verdedigingscomplex.

De horizontale omvang van de verdachte gebieden is afgebakend, waaruit gebleken is dat de afgebakende gebieden deels binnen het onderzoeksgebied liggen. In het werkgebied van Amstelveenlijn zelf bevinden zich twee verdachte lijnvormige verdachte gebieden: langs de Burgemeester van Sonweg en langs de Ouderkerkerlaan. Aanbevolen wordt om als vervolgstap op het vooronderzoek CE een zogenaamde projectgebonden risicoanalyse uit te voeren bij graafwerkzaamheden in de van klein kaliber munitie verdachte gebieden. Hierbij worden naoorlogse civieltechnische werkzaamheden op de verdachte locaties nagegaan en eventuele (rest)risico's in relatie tot de voorgenomen werkzaamheden geanalyseerd.

7.8 Flora en fauna

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van de dier- en plantensoorten in Nederland. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europeesrechtelijke en internationale verplichtingen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn en Verdrag van Bern).

De wet kent een verbod op het aantasten of verstoren van zowel extra beschermde als overige soorten, alsmede het aantasten of verstoren van de nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen, behoudens verlening van ontheffing door de minister van EL&I. Beschermde soorten zijn onder meer alle amfibieën, reptielen, vleermuizen en vrijwel alle vogels.

De gemeente Amstelveen beschikt over een eigen gedragscode in het kader van de Flora- en faunawet. Zowel bij bestendig beheer en onderhoud als bij ruimtelijke ingrepen dient men zich te houden aan deze code.

Relevantie Plangebied

De ombouw van de Amstelveenlijn veroorzaakt geen conflict met de Natuurbeschermingswet en regelgeving omtrent het NNN voor wat betreft het opstel terrein.

Het project 'Ombouw Amstelveenlijn' veroorzaakt ten aanzien van overige soorten geen conflict met de Flora- en faunawet, mits geen verstoring plaatsvindt van broedende vogels en hun in gebruik zijnde nesten (paragraaf 4.3).

7.9 Milieu effectrapportage

De m.e.r. (milieueffectrapportage) is gebaseerd op Europese regelgeving. Er is een richtlijn voor project-m.e.r. en een richtlijn voor plan-m.e.r.. In Nederland is de m.e.r. geregeld in de Wet milieubeheer (Wm) en in het uitvoeringsbesluit, het Besluit mer. Inmiddels is ook andere wetgeving van invloed op de m.e.r, zoals bijvoorbeeld de Crisis- en herstelwet (Chw).

De wet Milieubeheer regelt dat bij het maken van ruimtelijke besluiten, zoals een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan of een wijziging van het bestemmingsplan, inzichtelijk gemaakt wordt wat de gevolgen voor deze plannen en besluiten zijn voor het milieu. Het bevoegde gezag moet de milieugevolgen bij de besluitvorming betrekken. Op zodanige wijze krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De milieueffectrapportage (m.e.r.) brengt de milieugevolgen van het besluit in beeld.

Niet in alle gevallen is het noodzakelijk een MER op te stellen. In sommige gevallen is er sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht of kan volstaan worden met een ambtelijke m.e.r.-beoordeling (vormvrije m.e.r.-beoordeling).

Het project omvat een ombouw van de Amstelveenlijn naar een hoogwaardige tramverbinding. De voorgenomen activiteit heeft betrekking op wijziging van infrastructuur en het realiseren van een opstel terrein. Het tracé volgt zoveel mogelijk de bestaande infrastructuur. Op de tracés zullen maatregelen nodig zijn om de snelheid en de betrouwbaarheid van de Amstelveenlijn te verbeteren. Er zullen geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

In april 2012 is er een 'Advies terzake m.e.r. Amstelveenlijn' opgesteld door de Dienst Ruimtelijke Ordening gemeente Amsterdam. De conclusie was dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat. De verwachting is dat er geen grote nadelige milieugevolgen zijn ten gevolge van het project. In januari 2013 heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening gemeente Amsterdam een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld.

De gevolgen voor de verschillende milieuaspecten zijn inzichtelijk gemaakt in deze beoordeling. Voor zover nodig zijn er onderzoeken uitgevoerd of is volstaan met een kwalitatieve beschrijving. In verband met de omvorming van de bestaande metro in een hoogwaardige tramverbinding en de bouw van het daarbij behorende emplacement heeft geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu. Dit betekent dat er geen sprake is van een MER-plichtig of MER-beoordelingsplichtig project.