

Bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn

Inhoudsopgave

TOELICHTING	3
Hoofdstuk 1 INLEIDING	3
1.1 Aanleiding en doelstelling	3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3 Geldende bestemmingsplannen	5
1.4 Leeswijzer	5
Hoofdstuk 2 VISIE PLANGEBIED	6
2.1 Uitgangspunten	6
2.2 Functionele en ruimtelijke uitwerking	6
2.3 Motivatie gemaakte keuzes	7
Hoofdstuk 3 PLANOPZET	8
3.1 Algemeen	8
3.2 De bestemmingen	8
Hoofdstuk 4 UITVOERBAARHEID	10
4.1 Economische uitvoerbaarheid	10
4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	10
4.3 Handhaving	11
Hoofdstuk 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED	12
5.1 Ruimtelijke karakteristiek	12
5.2 Functioneel gebruik	14
Hoofdstuk 6 BELEIDSKADER	15
6.1 Inleiding	15
6.2 Rijksbeleid	15
6.3 Provinciaal en regionaal beleid	18
6.4 Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 7 OMGEVINGSKWALITEIT	23
7.1 Bodem	23
7.2 Water	24
7.3 Archeologie	27
7.4 Geluid	28
7.5 Trillingen	29
7.6 Luchtkwaliteit	32
7.7 Externe veiligheid	33
7.8 Flora en fauna	35
7.9 Milieueffectrapportage	36
7.10 Verkeer	37

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, de voorkeursvariant van de Amstelveenlijn vastgesteld.

De Amstelveenlijn wordt betrouwbaarder, sneller en comfortabeler. Amstelveen en de zuidelijk daarvan gelegen gemeenten worden daarmee goed aangetakt op de Zuidas én op de trein, metro, tram en bus op station Zuid. Lijn 5 zal blijven rijden op het huidige traject of tussen Binnenhof en Amsterdam CS en er komt een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen Westwijk en Station Zuid. Daarnaast komt er een metroverbinding tussen stations Zuid en Amstel. De tram moet berekend zijn op een groeiend aantal reizigers en economische verbeteringen. Belangrijk aandachtspunt in het ontwerp is het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming op belangrijke kruisingen.

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 NZlijn naar Amstelveen. Uitkomst van deze studie was dat ombouw van de Amstelveenlijn naar metrokwaliteit nodig, wenselijk en mogelijk was. In 2010 werd 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 waar geen dekking voor te vinden zou zijn.

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 is in februari 2012 door de Stadsregio, Amsterdam en Amstelveen besloten de huidige Amstelveenlijn te vervangen door een nieuwe hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen en Amsterdam.

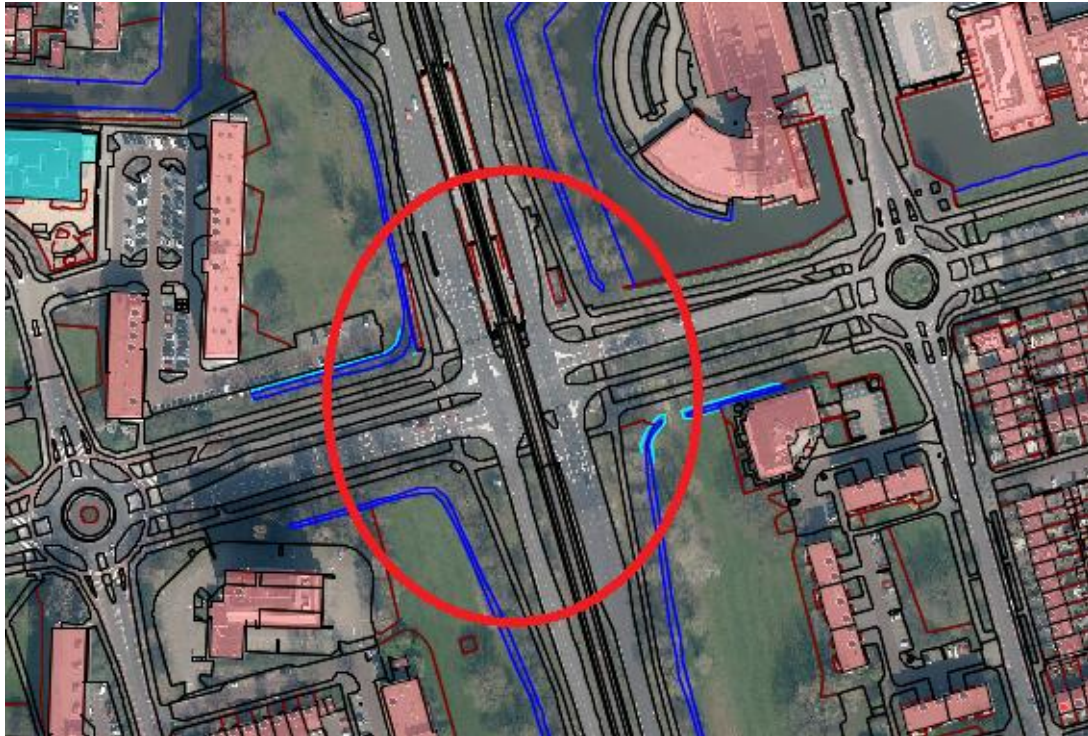
De regioraad, het bestuur van de Stadsregio Amsterdam, heeft op 15 december 2015 besloten over de vernieuwing van de Amstelveenlijn. Dit heet het uitvoeringsbesluit. Het uitvoeringsbesluit is een definitief besluit over de vernieuwingsplannen. Het is een vervolg op het eerdergenoemde besluit Ombouw Amstelveenlijn. Het uitvoeringsbesluit is essentieel, omdat het zorgt voor een financiële bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het Uitvoeringsbesluit vormt het startschot om echt 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 de kruisingen wordt een bestemmingsplan gemaakt voor het opstelterrein in de Legmeerpolder van Amstelveen. Dit bestemmingsplan wordt gemaakt voor de 3 kruispunten in Amstelveen die verbeterd zullen worden. De drie kruisingen zullen ongelijkvloers worden ingericht waardoor er een verbetering is van de verkeersveiligheid en de doorstroming, voor zowel de tram en het overige verkeer. Één ongelijkvloerse kruispunt is het kruispunt met de Sportlaan. De andere twee liggen noordelijker op de kruising met de Rembrandtweg en Zonnestein.

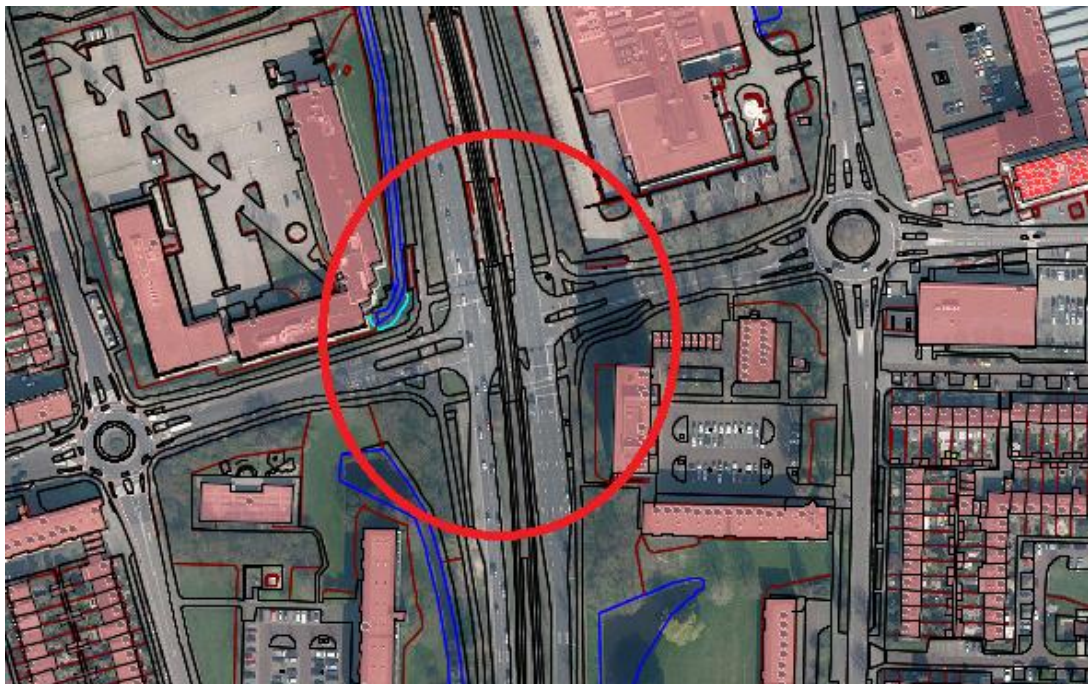
1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Dit bestemmingsplan betreft dus drie (ongelijkvloerse) kruisingen.

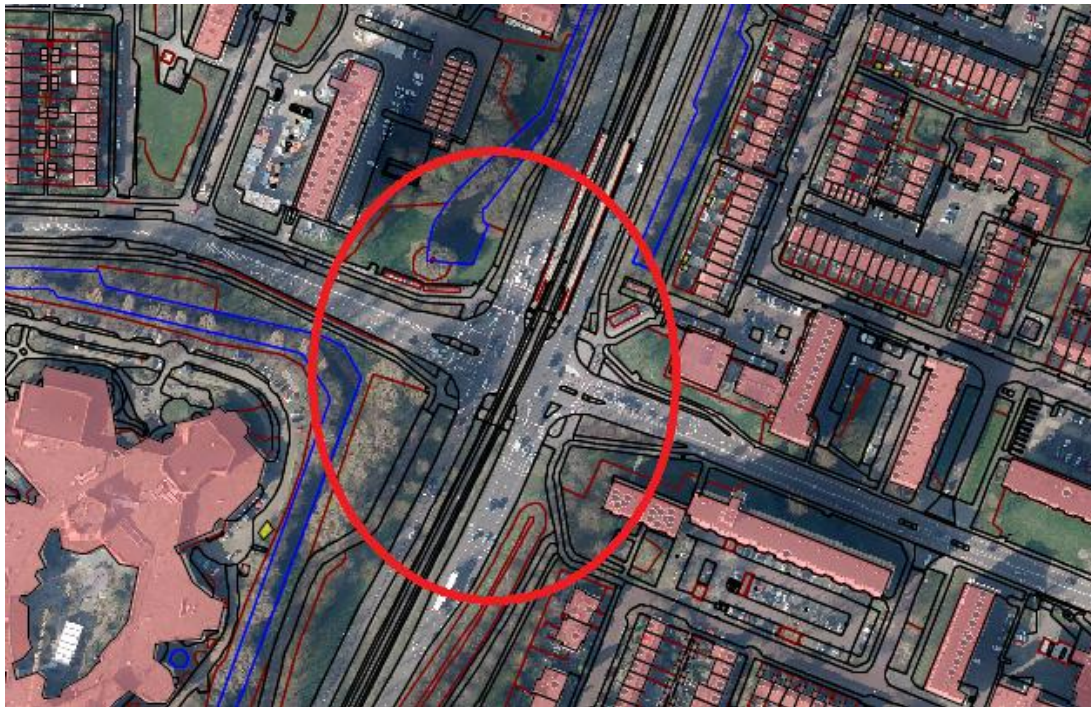
De meest noordelijk gelegen kruispunt is de kruising van de Beneluxbaan met de Rembrandtweg/Saskia van Uylenburgweg.



De volgende kruising is zuidelijker gelegen en betreft de kruising van de Beneluxbaan met Zonnestein/Straat van Messina.



En de meest zuidelijke kruising is het kruispunt Beneluxbaan met de Sportlaan.



1.3 Geldende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt gedeeltelijk de volgende 4 plannen:

- Amstelveen Noord-Oost
- Amstelveen Noord West
- Amstelveen Midden West
- Amstelveen Zuid Oost 2015

Deze geldende bestemmingsplannen komen met het in werking treden van dit bestemmingsplan gedeeltelijk 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

Het bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn komt overeen met de Structuurvisie 2025+/uitvoeringsparagraaf. In hoofdstuk zes wordt nader ingegaan op de relatie tussen het bestemmingsplan en de structuurvisie. Tevens wordt het overige relevante beleid hier behandeld.

Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk om de 3 kruispunten ongelijkvloers aan de kunnen leggen. Door de tram te scheiden van ander verkeer worden de kruispunten veiliger én stroomt het verkeer beter door, zowel tram als auto en fiets.

Er is een 'Beschrijving Voorkeursvariant Amstelveenlijn' opgesteld (zie Bijlage 1).

De voorkeursvariant Ombouw Amstelveenlijn omvat de volgende lijnen:

1. Hoogwaardige tramverbinding Westwijk - station Zuid: zelfde vertrekpunt als lijn 51, maar na de ombouw heeft deze een eindpunt op station Zuid;
2. Reguliere tramverbinding Binnenhof - Centraal Station: zelfde tracé als de huidige lijn 5;
3. Metroverbinding tussen Zuid en Amstel.

Op 12 maart 2013 heeft de regioraad positief besloten op de voorkeursvariant ombouw Amstelveenlijn.

Het doel van de ombouw van de Amstelveenlijn is het realiseren van een kosteneffectieve, hoogwaardige, verkeersveilige en toekomstvaste railverbinding als vervanging van de bestaande Amstelveenlijn.

2.2 Functionele en ruimtelijke uitwerking

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. Om zoveel mogelijk passagiers te kunnen vervoeren, wordt de lijn een hoogwaardige tramverbinding.

De nieuwe Amstelveenlijn wordt betrouwbaarder, sneller en comfortabeler dan de huidige sneltram. Amstelveen en Buitenveldert worden met de nieuwe tramverbinding goed aangetakt op de Zuidas, het centrum van Amsterdam, de trein en de Noord/Zuidlijn.

Bij de besluitvorming over de voorkeursvariant voor de ombouw van de Amstelveenlijn in maart 2013 is vastgelegd dat op het traject Westwijk naar Station-Zuid de kruispunten veiliger moesten worden en dat de doorstroming voor zowel de tram als het overige verkeer moest verbeteren. Bedacht was dat een drietal kruisingen ongelijkvloers moesten worden gemaakt. Dit zijn de kruisingen van de Beneluxbaan met de Rembrandtweg, Zonnestein en Sportlaan. (zie ook 'Beschrijving voorkeursvariant' Bijlage 1)

In de voorkeursvariant werd een verhoging van de Beneluxbaan opgenomen in combinatie met verlaging van kruisende wegen. Het doorgaande verkeer en tram zouden op ca 3 meter boven het maaiveld komen te liggen. Dit uitgangspunt heeft echter zeer veel gevolgen voor de inpassing in de omgeving, en geeft mogelijk een toename van geluidsoverlast.

In de huidige uitwerkingsfase is gezocht naar andere oplossingen voor de fysieke knelpunten waarbij binnen de financiële mogelijkheden en de gestelde voorwaarden van veiligheid en doorstroming moest worden gebleven.

Op de kruispunten met de Rembrandtweg en Zonnestein zijn als oplossing de tramsporen en het doorgaande verkeer met 2x1 autorijstrook vrijwel onder maaiveld gelegd. Het kruisende verkeer wordt via een rotonde op maaiveld afgewikkeld. De halte voor de tram komt onder de rotonde te liggen en is voor voetgangers veiliger te bereiken vanaf de rotonde. Een rotonde is voor fietsers ook veiliger.

Een dergelijke oplossing is aantrekkelijker in te passen in de omgeving en gunstig voor het geluid naar de omgeving. Het te verwachten verkeersaanbod op dit deel van de Beneluxbaan is zodanig dat het doorgaande verkeer goed doorstromen.

De afstand tussen de twee noordelijke rotondes onderling is te krap om voor het doorgaande autoverkeer uitvoegstroken te maken. Als gevolg hiervan wordt er tussen de rotondes gewerkt met parallelwegen op maaiveldniveau om de wijken te ontsluiten.

Als gevolg van het te verwachten verkeersaanbod bij het kruispunt met de Sportlaan is het noodzakelijk deze anders te ontwerpen. De tram wordt half verdiept (circa 3 meter onder het huidige maaiveld) aangelegd in combinatie met 2x2 rijstroken voor het doorgaande verkeer. De rotonde met het kruisende verkeer en de fietspaden komt hierdoor hoger te liggen ca 3 meter boven het huidige maaiveld. Ook hier komt de halte onder de rotonde te liggen.

De bovenstaande beschreven afwijkingen t.o.v. de voorkeursvariant passen binnen de gestelde financiële kaders.

2.3 Motivatie gemaakte keuzes

Als niets gedaan wordt, is de kans groot dat de railverbinding in Amstelveen en Buitenveldert na 2020 technisch en functioneel niet meer gebruikt kan worden. Grote delen van de rails en de bovenleiding zijn de komende jaren aan onderhoud toe. Om een goede overstap op de Zuidas te realiseren 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 constateren dat de Amstelveenlijn in zijn huidige vorm niet toekomstvast is.

In Amstelveen worden de kruisingen van de Beneluxbaan met de Sportlaan, Zonnestein en de Rembrandtweg ongelijkvloers gemaakt, zodat de veiligheid hier vergroot wordt en de doorstroming van zowel de tram als het overig verkeer gegarandeerd is. Ook de keuze voor lage vloer materieel, waarschuwingslichten, de herinrichting van oversteekplaatsen voor langzaam verkeer en het plaatsen van extra hekken moeten de verkeersveiligheid van de lijn vergroten.

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

Bedrijf-Nutsvoorzieningen (artikel 3)

Onder deze bestemming vallen alle nutsvoorzieningen, voorzover deze bouwvergunningsplichtig zijn.

Groen (artikel 4)

De bestemming omvat het merendeel van de structurele groenvoorzieningen in Amstelveen. Binnen deze bestemming is het mogelijk om fietsenstallingen te maken nabij perrons en/of bushaltes.

Het groen is mede bestemd voor bermen en beplanting, paden, speelvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, alsmede voor verhardingen, parkeervoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en straatmeubilair.

Verkeer, Verkeer - Langzaam Verkeer en Verkeer - Openbaar Vervoer (artikel 5, 6 en 7)

Voor de bestemming verkeer zijn verschillende artikelen opgenomen. Binnen deze bestemming zijn verschillende aspecten van de verkeersbestemming geregeld. De bestemming Verkeer - Openbaar Vervoer is opgenomen voor de hoogwaardige tramverbinding over de Beneluxbaan.

Leiding-Gas (artikel 8)

Als dubbelbestemming is opgenomen gas. 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 9)

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 10)

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 11)

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

Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening (artikel 12)

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. Daarop is echter één uitzondering gemaakt. De parkeernota van de gemeente Amstelveen wordt van toepassing verklaard.

Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 13)

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 14)

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 is door de Regioraad een uitvoeringsbesluit (omvat zowel realisatie ombouw als realisatie opstelsterrein) 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 voor een ieder 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 raadsbesluit op 25 november 2015. 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.

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. Hierdoor 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.

4.2.1 Inspraak en zienswijzen

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

Hiervan is vooraf kennis gegeven in het Amstelveens Weekblad van 13 mei 2015.

Er is een inloopavond gehouden op donderdag 21 mei 2015, waarbij een ieder is 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 11 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 2015 tot en met woensdag 3 februari 2015.

Gedurende de termijn van ter inzage legging heeft een ieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken. Er zijn 10 zienswijzen ingediend tegen het ontwerp bestemmingsplan, waarvan sommige zienswijzen namens meerdere bewoners. In Bijlage 12 zijn de zienswijzen zakelijk weergegeven in een Nota van Beantwoording en heeft het college van burgemeester en wethouders hierop een reactie gegeven.

Er zijn 41 zienswijzen ingediend tegen het ontwerp besluit hogere grenswaarden. In Bijlage 13 zijn de zienswijzen zakelijk weergegeven in een Nota van Beantwoording en heeft het college van burgemeester en wethouders hierop een reactie gegeven.

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. Ondernemersvereniging Amstelveen
7. Brandweer Amstelland
8. wijkplatform Bankras/Kostverloren
9. wijkplatform Elsrijk
10. wijkplatform Groenelaan
11. wijkplatform Randwijck
12. wijkplatform Uilenstede
13. wijkplatform Waardhuizen/Middenhoven

De instanties welke staan vermeld onder de nummers 2 en 3 hebben inhoudelijk schriftelijk gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan. De rest heeft niet gereageerd, zodat mag worden aangenomen, dat het voorontwerp geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

In Bijlage 11 volgt een samenvatting van de reacties en het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders.

4.3 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 handhaving. 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

5.1.1 Het plangebied in groter verband

De Beneluxbaan is een doorgaande stadsautoweg met breed profiel met een structurele groene begeleiding, met per deelgebied een in principe enkelvoudige gebiedsontsluiting.

Van Amstelveen noord tot aan de Gondel loopt in het midden van de Beneluxbaan een trambaan. Vanaf de Gondel gaat de trambaan de wijk Middenhoven in en door naar Westwijk.

5.1.2 Beschrijving deelgebieden

Kruispunt Sportlaan ligt in de wijk Groenelaan dichtbij het winkelcentrum Groenelaan (ten oosten van de Beneluxbaan). Hier is hoofdzakelijk woningbouw.

Aan de westzijde ten noorden van de Sportlaan ligt de wijk Keizer Karelpark met ook hoofdzakelijk woningbouw en aan de zuidzijde ligt de internationale school met daarachter de sportvelden.



Kruispunt Sportlaan

Kruispunten Rembrandtweg en Zonnestein liggen in de wijk Kostverloren, oostzijde Beneluxbaan. Aan de westzijde ligt de wijk Elsrijk.

Op het kruispunt met de Rembrandtweg ligt de bebouwing wat verder van het kruispunt gelegen dan aan de andere 2 kruispunten.



Kruispunten Rembrandtweg en Zonnestein

5.1.3 Cultuurhistorie/archeologie

Cultuurhistorie

Hoe de geschiedenis van Amstelveen verlopen is, is nu nog terug te vinden in de stedenbouwkundige en de landschappelijke structuur. Het huidige grondgebied van de gemeente Amstelveen bestond tot begin vorige eeuw uit een aantal landelijk dorpjes en buurtgemeenschappen, zoals het dorp Amstelveen, Buurt over Ouderkerk, Bovenkerk en Nes aan de Amstel. De belangrijkste bronnen van inkomsten vormden de veenwinning en in een latere fase de land- en tuinbouw. Pas in de jaren twintig is de groei van de gemeente op gang gekomen.

Vanuit de oeverwallen van de Amstel werd het moerassige Amstelland in de 12^{de} en 13^{de} eeuw ontgonnen, in een enigszins onregelmatige strokenverkaveling. Door de veenwinning in de 16^{de}, 17^{de} en 18^{de} eeuw kwamen hele gebieden blank te staan. Tussen deze ontveende gebieden werden enkele openbare looppaden uitgespaard: de zogenaamde loopvelden, waarover men droog kon oversteken. Hiervan zijn de hoger gelegen Ouderkerkerlaan of het Grote Loopveld en de Kalfjeslaan of het Kleine Loopveld tot op heden behouden gebleven. Na elke fase in de verkaveling werd een veendijk aangelegd, van waaruit het volgende gebied weer werd ontgonnen.

Ook het gebied langs de Amstel werd niet ontveend. De strook vormde een natuurlijke barrière tegen het water, en was bovendien van oudsher bebouwd. Deze strook noemen we het onverveende bovenland. Halverwege de 18^{de} eeuw werd besloten de polder, die grotendeels in een plas was veranderd, droog te malen. Ten behoeve hiervan werden een heel aantal molens gebouwd en werd de Ringdijk aangelegd.

Met name deze niet-ontveende, hoger gelegen gebieden zijn van cultuurhistorische en archeologische waarden, omdat het leven, het wonen, het werken en het vervoer zich hier vroeger afspeelde. De ontveende en laten drooggemalen gebieden zijn nu grotendeels bebouwd. De wijken Langerhuize, Groenelaan, Waardhuizen en Middenhoven zijn hier gebouwd, nadat eerst een flinke laag zand is opgespoten. Deze gebieden zijn ook niet archeologisch waardevol, noch zijn er monumenten te vinden.

Archeologie

Voor het gehele gemeentelijke grondgebied is een archeologisch beleid van toepassing. Hierop zijn verschillende gebieden ingetekend, elk met een eigen regime ten behoeve van bodemverstoring.

Alle kruispunten vallen in het gebied dat is aangegeven als 'verveend en drooggemaakt'. Daarvoor zijn geen criteria opgenomen omdat de verwachting voor aanwezige archeologische waarden laag is.

5.2 Functioneel gebruik

5.2.1 Verkeer en vervoer

Ontsluiting

Amstelveen kent een vrij uitgebreid lokaal wegennet waarbij de wegen met een ontsluitende functie voor het verkeer goed vertegenwoordigd zijn, zoals de Beneluxbaan. Deze weg is een doorgaande weg. De Sportlaan, Rembrandtweg/Saskia van Uylenburgweg en Zonnestein/Staat van Messiana zijn wijkontsluitingswegen.

Tram

In de middenberm van de Beneluxbaan ligt een vrije trambaan.

Lijn 51, ook wel de Amstelveenlijn genoemd, komt vanaf Amsterdam bij Kostverloren Amstelveen binnen. Hij rijdt langs de Beneluxbaan tot aan Waardhuizen en vervolgens door de wijken Waardhuizen en Middenhoven tot de eindhalte Westwijk. Lijn 51 is een bijzondere lijn, tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid rijdt deze lijn als metro en vanaf Amsterdam Zuid als sneltram.

Lijn 5 is een tram en rijdt vanaf het Amsterdam Centraal Station via Station Zuid naar het Binnenhof in Amstelveen.

Langzaam verkeer

Tot aan de wijk Waardhuizen ligt er langs de Beneluxbaan vrijliggende fietspaden.

5.2.2 Veiligheid

Hulpdiensten

Het is van belang dat een verblijfsgebied goed bereikbaar is voor nood- en hulpdiensten. Toegangen tot gebouwen tot een afstand van 10 meter moeten bereikbaar zijn voor brandweervoertuigen. Paden dienen minimaal 3.5 meter breed te zijn en moeten voldoen aan verkeersklasse 30 (geschikt voor een asbelasting van 10 ton en een totaalgewicht van 15 ton).

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 ongelijkvloerse kruisingen 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.

De voorgestelde wijzigingen kunnen van invloed zijn op dit bestemmingsgebied. Dit kunnen wijzigingen met betrekking tot ligging van geluid- en/of risicocontouren zijn. Naast een toename van de geluidsoverlast hebben de ruimtelijke beperkingen die voortvloeien uit de Schipholwet een behoorlijke impact op de ontwikkelingsmogelijkheden van Amstelveen. Stedelijke vernieuwing in Amstelveen Noord en rond het A9 gebied wordt hierdoor belemmerd. Grootschalige uitbreiding in de Legmeerpolder is niet mogelijk gebleken.

De volgende voorgestelde wijzigingen kunnen in ruimtelijk opzicht van invloed zijn op het plangebied:

- uitbreiding van het gebied rond de luchthaven met een verbod op nieuwbouw van gebouwen waar veel mensen bijeen zijn;
- in het gebied daarbuiten hebben grote concentraties van mensen minder effect op het groepsrisico, maar het effect is niet nul;
- de exacte begrenzing van de hierboven genoemde gebieden en de plannen die niet onder het verbod komen te vallen, worden nader geïnventariseerd;
- tot slot wil het kabinet onderzoeken of het groepsrisico te verkleinen is door vliegroutes te verleggen dichtbij de luchthaven, en zo plaatsen waar veel mensen bijeen zijn te vermijden.

Het eerste standpunt komt neer op een formalisering van de huidige praktijk. Bouwplannen in Amstelveen die liggen in de $IR\ 10^{-7}$ contour worden op dit moment al getoetst aan het groepsrisicobeleid. Dit leidt er toe dat niet alleen woningbouw (met meer dan 25 woningen), maar ook bijvoorbeeld kantoorontwikkeling in deze zone niet mogelijk is.

Het tweede standpunt, te weten de aanscherping van het groepsrisicobeleid buiten de $IR\ 10^{-7}$ contour zal wel tot een verdere ruimtelijke beperking leiden. Onduidelijk is nog in welke gebieden een restrictiever beleid zal gaan gelden. Wanneer hiervoor de $IR\ 10^{-8}$ contour gebruikt gaat worden, zal dit zeker consequenties hebben voor Amstelveen. Uit een eerste indicatieve $IR\ 10^{-8}$ contour blijkt namelijk dat behalve een groter deel van Amstelveen Noord, ook het Noordelijke deel van de Legmeerpolder in deze zone valt.

Of deze wijzigingen daadwerkelijk worden doorgevoerd en wanneer dit het geval is, is op dit moment nog niet bekend. Voor meer informatie over het Schipholbeleid wordt verwezen naar de website www.luchtvaartbeleid.nl

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, wijzigt het luchthavenindelingbesluit Schiphol, om de vliegveiligheid rondom Schiphol te blijven waarborgen. Hiertoe is een deel van het beperkingengebied en de regels die hiervoor golden 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 bestemmingsplan 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 op 21 juni 2010 vastgesteld en voor het laatst 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.

Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. 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.

Op 3 november 2010 is de verordening in werking getreden.

Conclusie

Het plangebied is bestemd als bestaand bebouwd gebied.

Samen met de regionale partijen werkt de Provincie Noord-Holland aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de Metropoolregio Amsterdam, het MRAnet. Het MRAnet vormt de ruggengraat van het OV in de regio, en bestaat uit HOV-bus, -tram, -metro en heavy rail. Amstelveen maakt onderdeel uit van dit MRAnet. De Beneluxbaan is ingedeeld als Regionaal Hoogwaardig Openbaar Vervoer (hierna: HOV). Ook is de Beneluxbaan aangeduid als plek voor een nieuwe Regionaal HOV traject.

6.3.2 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, 2007

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Het beleid gaat uit van een combinatie van benutten, beprijzen 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.

Conclusie

De Meerjarenplanning Infrastructuur en Transport 2014-2018 is het uitvoeringsprogramma van het PVVP. Deze is in september 2013 door de Provinciale Staten vastgesteld. De ombouw van de Amstelveenlijn is opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport.

6.3.3 Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Stadsregio Amsterdam, december 2004

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. Vooral nog 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

De Amstelveenlijn is één van de belangrijkste slagaders van het openbaar vervoer in de regio. Op 9 februari 2012 hebben de Stadsregio Amsterdam, de gemeenten Amsterdam en Amstelveen en stadsdeel Zuid besloten te investeren in een nieuwe hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen en Amsterdam. Ook het rijk zal financieel bijdragen aan het project.

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 (voorkeursbesluit) 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.

De Amstelveenlijn zit binnen dit plan op de Beneluxbaan en gaat via de Gondel door Middenhoven naar Westwijk toe. Belangrijk uitgangspunt is het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming op belangrijke kruisingen in Amstelveen en Buitenveldert. De drie kruisingen zullen ongelijkvloers worden ingericht.

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 aanbesteedbaar 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.

6.4 Gemeentelijk beleid

6.4.1 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. Vraag is nu meer wat Amstelveen kan betekenen voor de regio.

Versterken bestaande kwaliteiten

Amstelveen wil dat allereerst doen door haar bestaande kwaliteiten te behouden en waar mogelijk te versterken. Dit zijn een uitstekend woonklimaat, een ondernemend werkklimaat en een meer dan gemiddelde bereikbaarheid. Dit laatste is het grootste punt van zorg, zowel de bereikbaarheid van de stad als binnen de stad zelf. Dit vergt grote investeringen in hoofdwegen en openbaar vervoerssystemen. Voor de stedelijke ontwikkeling van Amstelveen op langere termijn is dit thema van doorslaggevend belang.

Grijpen van nieuwe kansen

Amstelveen wil nieuwe kansen die zich voordoen grijpen. Bijvoorbeeld door een toekomstvast openbaar vervoer verbinding tussen Amsterdam en Amstelveen. Of met een knooppunt van hoogwaardig openbaar vervoer bij het Stadshart, waardoor het Stadshart een impuls krijgt. Ook liggen er kansen in de ontwikkeling van de Noorder Legmeerpolder, waar een combinatie van duurzaam wonen, werken en kassen is voorzien

Openbaar Vervoer

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 vervoersnet.

Het uitgangspunt van de 'Ombouw Amstelveenlijn' was een volledig kruisingsvrij tracé en het samenvoegen van de huidige haltes tot volwaardige stations.

De kruispunten op het traject Amstelveen Westwijk – Station Zuid moeten veiliger worden en de doorstroming voor zowel tram als overig verkeer moet verbeteren. Hiertoe worden drie kruisingen ongelijkvloers gemaakt. Dit zijn de kruisingen van de Beneluxbaan met de Rembrandtweg, Zonnestein en Sportlaan. Daarnaast worden herinrichtingsmaatregelen genomen om zowel de tram als het overige verkeer vlotter te laten doorstromen.

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 2012.

6.4.2 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.

6.4.3 Ruimte voor groen; Groenstructuurplan voor Amstelveen 2008-2018

In september 2008 is het geactualiseerde Groenstructuurplan 'Ruimte voor Groen' vastgesteld. Amstelveen is naast een stad met een rijke groentraditie een stad in ontwikkeling. Juist door het bijzonder groene karakter raken veranderingen in de stad al snel de stedelijke groenstructuur.

In plan Ruimte voor Groen zijn de volgende zaken vastgelegd:

- De ambitie ten aanzien van de ontwikkeling van de groenstructuur;
- Het behouden en waar mogelijk versterken van het groen in Amstelveen zowel in de bebouwde kom als in het buitengebied in omvang en/of in kwaliteit door het vaststellen van structuur en beeldbepalende delen van het Amstelveense groen;
- De bijzondere karakteristiek alsmede de functionele betekenis van de groenstructuur;
- Een heldere groenvisie op hoofdlijnen op basis waarvan bij ruimtelijke ingrepen goed afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt;
- Concrete actiepunten die bijdragen aan het behouden en verder ontwikkelen van de groenstructuur in al haar facetten.

Het is de ambitie van Amstelveen om de hoofdgroenstructuur duurzaam in stand te houden en verder te ontwikkelen. De hoofdgroenstructuur geeft Amstelveen zijn karakteristiek groene parkachtige uitstraling en zorgt voor een bijzonder aantrekkelijke leefomgeving. Dat geldt niet alleen voor het stedelijk gebied maar ook voor het buitengebied. Licht het accent van de kwaliteit van de hoofdgroenstructuur binnen de stad op fraaie lanen en rijk beplante parkstroken, in het buitengebied bepaalt de landschappelijke opbouw in belangrijke mate de kwaliteit. De landschappelijke elementen zoals dijken, waterlopen en de Bovenlanden vormen belangrijke dragers voor de verdere ontwikkeling van het buitengebied.

De groene linten langs de Beneluxbaan vormen een belangrijk onderdeel van de stedelijke groenstructuur. De Beneluxbaan is aangewezen als selectieve transformatiezone. Selectief, aangezien de beoogde veranderingen zullen plaatsvinden met oog voor bestaande waarden.

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 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

Gezien de beoogde functie is dit onderzoek voor het bestemmingsplan niet noodzakelijk.

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.

Plangebied

Er is een rapport over het waterparagraaf opgesteld met kenmerk 191318 datum 23 november 2015, zie Bijlage 2.

Waterkeringen

De ontwikkelingen bij de ongelijkvloerse kruisingen vallen buiten de kern- of beschermingszones van waterkeringen. De ontwikkelingen hebben zodoende geen effect op de waterveiligheid en vallen niet onder de beperkingen van het waterschap in het kader van een aanwezige waterkering.

Hemelwaterafvoer

In het gebied wordt deels een gescheiden riool toegepast, bestaande uit een hemelwaterafvoer (HWA) en een droogweerafvoer (DWA). Ook is er in grote delen van het gebied een gemengd riool aanwezig waar DWA en HWA gezamenlijk naar de zuivering wordt afgevoerd.

De rij- en spoorbanen in de (half)verdiepte bakken wateren af op een ondergrondse waterkelder. Van hieruit wordt het hemelwater met een pomp via HWA richting de dichtstbijzijnde watergang gebracht. Op maaiveldniveau wordt het hemelwater in kolken verzameld en per HWA met eventuele benodigde zuiveringsvoorzieningen naar de omliggende watergangen gebracht. Het hemelwater kan voor doorspoeling van het oppervlaktewatersysteem gebruikt worden.

Voor het vergroten van de mogelijkheden om water vast te houden in de bodem en het oppervlaktewater is het gewenst om zoveel mogelijk oppervlak onverhard te laten, hemelwater doorlatende of –vasthoudende verharding toe te passen en overtollige verharding te verwijderen.

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en waterbodembodem tegen te gaan wordt het gebruik van uitlogende materialen tijdens de bouw- en gebruiksfase voorkomen. Daarnaast zal bij het beheer zo min mogelijk gebruik worden gemaakt van middelen die kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlakte- of grondwater. De wegen en trottoirs zullen regelmatig worden geveegd.

Watercompensatie

Als gevolg van het realiseren van extra verhard oppervlak (+5100 m²) ontstaat in de Middelpolder een wateropgave van 510 m². Als gevolg van het dempen van oppervlaktewater (-1.050 m²) en het realiseren van verhard oppervlak (+6500 m²) ontstaat in de Bovenkerkerpolder een wateropgave van 1.700 m².

De polders voeren af richting de Amstel. Het gemaal van de Middelpolder bevindt zich ter plaatse van de Machineweg en het gemaal van de Bovenkerkerpolder bevindt zich ter plaatse van de Nesserlaan.

De ongelijkvloerse kruising Beneluxbaan - Sportlaan heeft invloed op de watergangen ten noorden van de Sportlaan. De noordwestelijk gelegen watergang (de Maarten Lutherwetering) heeft een belangrijke functie in de polderafvoer. Hier moet een watergang met een breedte op de waterlijn van ten minste 3 m gehandhaafd worden. De oostelijke watergang heeft een beperkte functie in de polderafvoer, maar een belangrijke grondwaterregulerende functie. Indien mogelijk moet hier een aangepaste watergang gehandhaafd worden. De demping moet uiteraard gecompenseerd worden.

De wateropgave wordt ingevuld met extra oppervlaktewater dat reeds door de Gemeente Amstelveen gerealiseerd is of door de aanleg van extra oppervlaktewater in de omgeving van de kruisingen er zijn 3 mogelijke locaties (totaal oppervlak 850 m²) in de Middelpolder onder Amstelveen en 6 locaties (totaal oppervlak 1.860 m²) in de Bovenkerkerpolder voor mogelijke uitbreiding van het oppervlaktewatersysteem geïdentificeerd.

Grondwater

Bij realisatie van de half verdiepte bak wordt de freatische grondwaterstand niet of nauwelijks beïnvloed, mits de watergangen gehandhaafd blijven.

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 kreekruigen 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

In 2010 is door RAAP (rapport 2150) een archeologisch vooronderzoek in de vorm van een bureauonderzoek uitgevoerd ten behoeve van het project Amstelveenlijn. In 2010 was er nog sprake van de realisatie van een metro waar inmiddels sprake is van de realisatie van een hoogwaardig tramvervoer. Dit betekent dat de aanpassingen minder grootschalig zijn dan in 2010 werd onderzocht. Beoordeeld is of de conclusies in het bureauonderzoek nog toepasbaar zijn op de huidige plannen.

Daar waar vanwege de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen de pleistocene bodem verstoord wordt, wordt een vervolgonderzoek aanbevolen. In het bureauonderzoek wordt daarvoor een archeologische begeleiding aanbevolen. Er kan ook onderzocht worden of met een minder ingrijpende methode als booronderzoek een specifiekere verwachting kan worden opgesteld. Op grond daarvan kan zo nodig een onderzoeksstrategie wordt opgesteld. Dit zou dan moeten gebeuren voorafgaand aan de aanleg van de bouwput.

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 gezoneerde 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 geluidsgevoelige 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 beschrijving plangebied

Het bestemmingsplan 'Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn' maakt 3 ongelijkvloerse kruisingen ten behoeve van de Amstelveenlijn mogelijk.

Voor deze ontwikkeling is onderzoek verricht naar de geluidsbelasting op de woningen gelegen langs de te realiseren ongelijkvloerse kruisingen (van DMGR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. rapportnr: 'M.2014.1066.02.R001 datum 14 december 2015 versie 004), zie Bijlage 4.

Er dient voor 68 woningen een procedure hogere grenswaarde te worden doorlopen. Het conceptbesluit hogere grenswaarde heeft gelijktijdig met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. Het college van B&W heeft in zijn vergadering van 17 mei besloten de hogere grenswaarde af te geven voor het project Amstelveenlijn. Zie Bijlage 5 voor het besluit hogere grenswaarde.

7.5 Trillingen

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.

Deze trillingen manifesteren zich voor de mens op twee manieren. Dit zijn de voelbare trillingen door een beweging van de vloer en door hoorbaar laagfrequent geluid, wat zich kenmerkt door gedreun of gedonder in een woonvertrek.

Trillingen boven een trillingsniveau van 100 dB (ofwel een trillingswaarde van 0.1 ofwel bij benadering een trillingssnelheid van 0.1 mm/s) worden als niet of net voelbaar ervaren. Deze waarde van 100 dB is de perceptiegrens voor de gemiddelde mens.

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).

Bijzonder trillingsgevoelige apparatuur zal vaak bij banken, bij fotoreproducties, bij fijnmechanische productie of in de medische wereld gebruikt worden. Er is ook hier echter wel een trend naar steeds meer robuuste apparaten.

Bij onderzoekslaboratoria en bij wetenschappelijk onderzoek is het nog steeds mogelijk dat er zeer strenge eisen gesteld worden aan de toegestane trillingsniveaus. Vaak is er dan ook een strenge eis op het gebied van elektromagnetische straling als gevolg van de stroom/energietoevoer.

Computerapparatuur (harde vaste schijven) was in het verleden bijzonder trillingsgevoelig, maar de afgelopen 20 jaar is deze gevoeligheid niet meer aan de orde. Nog steeds is en blijft het mogelijk dat juist door een trilling een schilderij van de muur kan vallen maar het is dan zeer de vraag of de bevestigingsmethode degelijk was.

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 SBR 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.

Plangebied

Op 4 december 2015 is er door DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V een onderzoek gedaan naar trillingen in het kader van de ombouw Amstelveenlijn (rapport M.2014.1066.03.R001), zie Bijlage 6.

De langs het tracé liggende woningen worden in de huidige situatie niet belast met trillingen boven de SBR richtlijn B grenswaarden. Ook in gebouwen met als functie onderwijs worden de richtlijnen in de huidige situatie niet overschreden.

In dit onderzoek zijn geen kantoren gevonden die bijzonder trillingsgevoelig zijn. Ook de industriële activiteiten langs de Amstelveenlijn zijn niet bijzonder trillingsgevoelig. Er zijn geen inrichtingen gevonden met fotoapparatuur of gevoelige weegapparatuur. Hierbij geldt wel een voorbehoud, omdat er geen bezoek geweest is van de panden en directe vraaggesprekken zijn gevoerd.

De meest nabij de nieuwe kruisingen en open tunnelbak gelegen woningen liggen op circa 25 m afstand van de rand van de nieuwe tunnelbak. Voor woningen kan op deze afstand, bij een conservatieve benadering, de richtlijnwaarde van de SBR (106 dB) overschreden worden. Dit treedt op ter plaatse van de woningen aan de Maarten Lutherweg (kruising Sportlaan). Deze kan worden voorkomen door bijvoorbeeld de toepassing van isolerende onderlegplaten onder de trambaan toe te passen over circa 250 m lengte.

Voor de kruising met de Zonnestein kunnen in de toekomstige situatie net voelbare trillingen ontstaan, maar de richtlijnwaarde van de SBR zal niet overschreden worden. Voor de kruising met de Rembrandtweg zullen, gezien de grotere afstanden tot woningen, ook in de toekomstige situatie geen voelbare trillingen ontstaan. De richtlijnwaarde van de SBR zal hier niet overschreden worden.

Zoals beschreven in de SBR richtlijn moeten in redelijkheid maatregelen getroffen worden om de trillingssterkte te reduceren volgens het ALARA principe (As Low As Reasonable Achievable). Een en ander houdt in dat bij de afweging omtrent de toelaatbaarheid van een bepaalde trillingssterkte, er niet alleen rekening wordt gehouden met de functie van het gebouw maar dat ook rekening gehouden wordt met het in redelijkheid kunnen treffen van maatregelen om de trillingssterkte te kunnen reduceren.

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 zeezoutaf trek);
- 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.

plangebied

Er is door DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. een onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit van de ongelijkvloerse kruisingen Amstelveenlijn, zie Bijlage 7 voor het rapport M.2014.1066.04.R001 datum 27 november 2015.

Uit het onderzoek blijkt dat de planontwikkeling voldoet aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer

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.

Circulaire risico normering vervoer gevaarlijke stoffen

In onder meer de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd. De verwachting is dat in 2013 de circulaire opgevolgd zal worden door het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). In dit besluit staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen. Er worden bijvoorbeeld verplichte veiligheidsafstanden tot deze transportroutes vastgelegd.

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 volgt het huidige bestaande traject. In het kader van de externe veiligheid vormt het uitgangspunt de bestaande situatie. Het project zal niet leiden tot een toename van groepen personen in het gebied. Reizigers in het openbaar vervoer worden niet meegenomen in de berekeningen van de risico's. In Amsterdam worden op grote stations (bijvoorbeeld Amsterdam CS) wachtenden wel meegerekend. De haltes van de Amstelveenlijn zijn echter niet van een zodanige omvang zijn dat wachtenden moeten worden meegenomen in de berekeningen. Toetsing aan de normen voor groepsrisico levert geen beperkingen op voor de omvorming van het bestaande traject voor de Amstelveenlijn.

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.

Plangebied

Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde beschermde Natura 2000-gebied 'De Botshol' ligt op 6 kilometer afstand van het eindhalte van de Amstelveenlijn. Andere beschermde gebieden zijn de 'Vechtplassen', 15 kilometer ten oosten van de eindhalte. Gelet op deze afstand zijn negatieve effecten voor deze gebieden uitgesloten.

Een groot deel van Amstelland ligt in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Dit gebied ligt ten oosten van het traject. Op twee plaatsen doorsnijdt de huidige tramlijn de Groene As. De Amstelveenlijn zal geen nieuwe obstakels in deze ecologische verbindingszone veroorzaken.

Ten aanzien van de Hoofdgroenstructuur Gemeente Amstelveen (en de Ecologische structuur Gemeente Amsterdam) geldt dat de aanleg van de Amstelveenlijn kansen biedt tot verbetering van deze structuren.

Soortenbescherming

In het kader van het opstellen van het bestemmingsplan is een natuurtoets uitgevoerd. In de bermen langs het zuidelijke deel van de lijn komen kleine zoogdieren voor, alleen de licht beschermde soorten zoals de egel, mol en algemene muizensoorten worden verwacht. Voor de meer bijzondere soorten is de biotoop niet geschikt.

De bomenrijen langs het traject vormen vliegroutes voor vleermuizen. Vooral het groen aan weerszijden van de Beneluxbaan is natuurrijk en geschikt als foerageergebied. Voor vogels is het geschikt als broedbiotoop. Nieuwe barrières in of toename van de barrièrewerking door de wijziging van de Amstelveenlijn op bestaande ecologische verbindingen worden niet verwacht. Indien werkzaamheden aan haltes en de lijn zelf worden benut om bestaande knelpunten op te heffen kan er een verbetering van bestaande ecologische structuren optreden.

Onderzoek

Op 16 november 2015 is er een ecologisch onderzoek verricht, zie Bijlage 9 (projectcode 2502aml, datum 27 november 2015).

Gebiedsbescherming

De ombouw van de Amstelveenlijn veroorzaakt geen conflict met de Natuurbeschermingswet en regelgeving omtrent het NNN.

Omdat de groenstructuren langs de Beneluxbaan een belangrijk onderdeel zijn binnen het Groenstructuurplan voor Amstelveen, wordt de initiatiefnemer geadviseerd om in overleg te treden met de gemeente Amstelveen om af te stemmen hoe de herinrichting van de kruisingen zich verhoudt tot het Groenstructuurplan.

Soortbescherming

Om te bepalen hoe de herinrichting zich verhoudt tot de Flora- en faunawet is aanvullend onderzoek nodig naar:

- De aanwezigheid van wettelijk beschermde planten op de planlocaties van de kruisingen
- Verblijfplaatsen en foerageergebied van vleermuizen op de planlocaties van de kruisingen

Het project 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.

7.9 Milieueffectrapportage

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 opstelsterrein (voor het opstelsterrein wordt een aparte bestemmingsplanprocedure gevoerd). 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.

7.10 Verkeer

Onderdeel van de reconstructie van de Amstelveenlijn is de realisatie van drie ongelijkvloerse kruisingen. De kruispunten van de Beneluxbaan met de Rembrandtweg en Zonnestein worden omgevormd tot een ovonde met een bypass voor het doorgaande autoverkeer (geheel verdiept, op -1). Bij de aansluiting Sportlaan komt een ovonde en een bypass (half verdiept, op niveau -0,5).

Zowel voor de tijdelijke als eindsituatie is het zaak te zorgen voor een verkeerssysteem dat goed voldoet aan de eisen vanuit de verschillende partijen. In een integraal proces zijn de belangen afgewogen. In het rapport van Goudappel en Coffeng (datum 4 september 2015 met kenmerk ASV073/Adr/0317.03), zie Bijlage 10, zijn de achtergronden weergegeven van de verkeerskundige elementen die in de discussie zijn ingebracht.

Uit de analyse blijkt dat het verkeerssysteem rondom de Beneluxbaan, inclusief de Beneluxbaan zelf, het gedeelte bij de Rembrandtweg en de Zonnestein goed kan verwerken, ook in de prognose voor 2030. Hoewel de rotonde bij de Rembrandtweg op de drukste momenten tegen zijn capaciteit aanloopt, ontstaan geen grote vertragingen en wachtrijen, omdat het omliggende wegennet het piekaanbod goed kan opvangen. Dit leidt er wel toe dat de omliggende straten minder worden ontlast, dan bij een ongestoorde afwikkeling op de rotondes in de Beneluxbaan het geval zou zijn. Bij het kruispunt met de Sportlaan is sprake van een goede verkeersafwikkeling.