

GOEDE RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Ons kenmerk	:	K16/0684 DMB 2010
Plaatsaanduiding	:	De Boelelaan
Projectbeschrijving	:	Het aanleggen van de trambaan en tramlus ten behoeve van de tramlijnen 16/24 ter hoogte van de De Boelelaan
Behandeld door	:	C.M. Ho-A-Tham (DMB), M. Godschalk (DRO)
Datum indiening	:	15 juli 2010

1. Aanvraag

Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam is voornemens de trambaan en -lus t.b.v. tramlijnen 16 en 24 op (een deel van) de De Boelelaan en de sportvelden ten noorden van de De Boelelaan ten westen van de Buitenveldertselaan te leggen.

De realisatie van het tramtracé op deze locatie maakt een grondrijp maken van de huidige parkeerlus voor ontwikkeling van bebouwing in de nabije toekomst mogelijk. Daarbij past de trambaan en – lus in de toekomstige ontwikkeling van de De Boelelaan voor de doortrekking van de tramlijn in de richting van het WTC zoals opgenomen in de door de gemeenteraad vastgestelde Visie Zuidas en het referentiemodel Verkeer en Vervoer.

De trambaan bestaat onder meer uit rails, masten en bovenleiding en bijbehorende haltes. Om de tram op het traject van de juiste stroom / spanning te voorzien wordt op de sportvelden ten noorden van de De Boelelaan / ten oosten van de Gustav Mahlerlaan een gelijkrichterstation van circa 60 m² en 3,5 m hoog opgericht. Exacte locatie hiervan is nog niet bekend. Op de kaart is een locatie aangegeven waarbinnen het gelijkrichterstation wordt opgericht. In de directe nabijheid van de tramlus wordt een GVB personeelsverblijf opgericht van circa 150 m² en 3,5 m hoog, waar GVB-personeel kantoor houdt en pauzeert. Om de trambaan en –lus aan te kunnen leggen is het noodzakelijk een sloot te dempen en ter compensatie hiervoor water aan te leggen in en rondom de tramlus. In de bijlage is het ontwerp van het project d.d. 19 augustus 2010 opgenomen.

2. Juridisch – planologisch kader

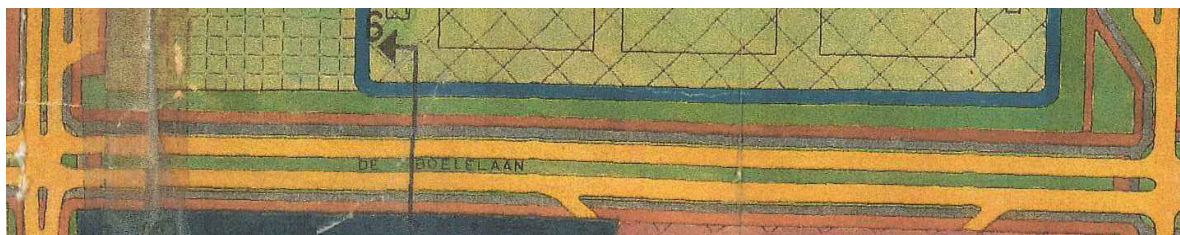
Het project 'In gebruik nemen van een trambaan en -lus, het oprichten van een gelijkrichterstation en GVB personeelsverblijf, het dempen van een sloot en aanleggen van water' voldoet niet aan het toegestane gebruik zoals op de plankaart van het geldende bestemmingsplan 'Buitenveldert' aangegeven als:

- doeleinden van recreatie: "sportterreinen"; "schoolwerktuinen" en "openbaar groen";
- verkeersdoeleinden: "fietspaden"; "voetpaden" en "waterlopen".

Het in gebruik nemen van de trambaan voldoet wel aan het toegestane gebruik als verkeersdoeleinden: 'rijwegen'.

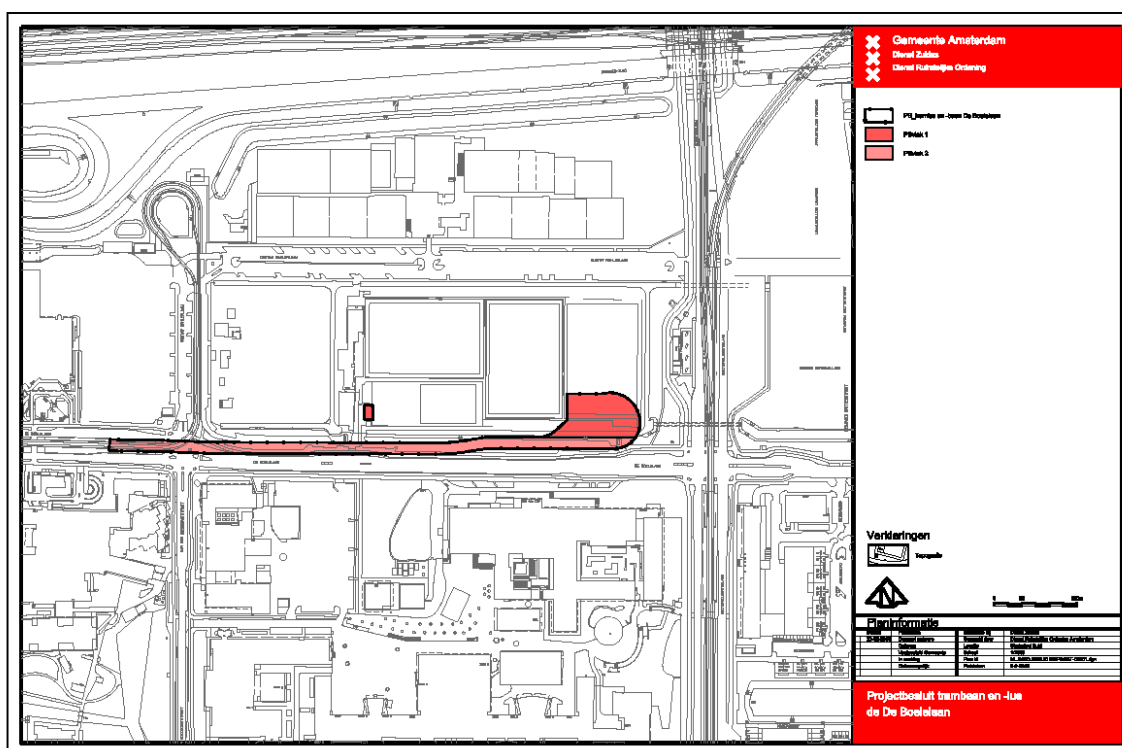
Tevens voldoet het oprichten van een gelijkrichterstation en GVB personeelsverblijf niet aan artikel 42.1. van het geldende bestemmingsplan 'Buitenveldert' waarin staat dat de gronden – bestemd voor doeleinden van recreatie, nader aangewezen respectievelijk voor "sportterreinen"; "schoolwerktuinen" en "openbaar groen" en voor verkeersdoeleinden, nader aangewezen respectievelijk voor "fietspaden"; "voetpaden" en "waterlopen" - niet mogen worden gebruikt voor het oprichten van bebouwing.

Hieronder is een uitsnede opgenomen van de kaart van het geldende bestemmingsplan 'Buitenveldert'.



Omdat het bestemmingsplan niet voorziet in de verwezenlijking van het onderhavige project wordt een projectbesluit aangevraagd.

Op onderstaande figuur is het gebied aangegeven waarop het projectbesluit betrekking heeft.



3. Gemeentelijk beleid en stedenbouwkundige aspecten

3.1 Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid'

Het thans vigerende structuurplan is het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid', dat in 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld. Onder het motto 'Kiezen voor stedelijkheid' is in het structuurplan Amsterdam een beeld geschetst van de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010. Als belangrijkste opgaven voor de stad worden gezien: het ontwikkelen van milieus die juist in Amsterdam kansen hebben: milieus met bebouwing en omgeving van hoge kwaliteit, met intensief grondgebruik, menging van activiteiten en een optimaal openbaar vervoer- en fietsnetwerk. Dit vraagt om transformatie van bestaande woon- en werkgebieden en terugdringing van de milieuhinder; het op alle fronten vergroten van de bereikbaarheid van de stad gericht op het kanaliseren van de mobiliteitsgroei, afstemming van stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid en vergroting van het gebruik van fiets en openbaar vervoer; het verhogen van de kwaliteit van water, groen en openbare ruimte: met extra aandacht voor waterberging.

Het gebied Zuidas is in het structuurplan hoofdzakelijk aangemerkt als grootstedelijk kerngebied. Daarin is aangegeven dat de opgave voor de Zuidas bestaat uit het ontwikkelen van een grootstedelijk kerngebied met een internationale top van bedrijven en voorzieningen. Daarmee

moet het een belangrijk deel van de stad worden waarmee Amsterdam zich internationaal profileert. Voor die internationale uitstraling is meer nodig dan kantoren, het gaat dan bijvoorbeeld ook om bijzondere voorzieningen met een hoogstedelijk karakter. De Zuidas moet verankerd worden in het stedelijke weefsel van de aanliggende buurten. Hierbij is het van belang dat er ook veel ruimte komt voor wonen en voorzieningen. De barrière-werking en milieuhinder van de omvangrijke infrastructuur moeten worden teruggedrongen. De bereikbaarheid moet verder worden vergroot op alle niveaus. Hiervoor moet ruimte worden gereserveerd, voor zowel weg als rail.

3.2 Ontwerp Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch Sterk en Duurzaam

De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het openhouden van het landschap. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Daarnaast betekent het ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging.

3.3 Visie Zuidas 2009

In de Visie Zuidas 2009 is aangegeven dat Zuidas zich ontwikkelt tot een internationale toplocatie voor wonen en werken in Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor haar succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee Amsterdam en Nederland de internationale concurrentie aan kunnen.

Zuidas is één van de best bereikbare plaatsen van Nederland. De verbondenheid van Zuidas met het openbaar vervoersnetwerk is nu al groot en wordt in de toekomst alleen maar beter. De tram dient hierin een sterkere rol te gaan vervullen. Met de tram wordt Zuidas nog meer onderdeel van Amsterdam.

4. Verkeerskundige aspecten

Het plan heeft gevolgen voor de verkeerskundige situatie / inrichting van het projectgebied en dan met name de oversteek van de trambaan over de (auto)rijbanen van de De Boelelaan richting de tramlus gelegen op de sportterreinen. Ook een veilige oversteek van trampassagiers vanaf de haltes over de (auto)rijbanen van de De Boelelaan verdient aandacht. In dit kader is een verkeersbesluit o.g.v. de Wegenverkeerswet vereist waarbinnen de verkeersveiligheid op de weg en van de weggebruikers en passagiers wordt getoetst en geborgd.

Het GVB-personeel maakt voor haar woon/werkverkeer geen gebruik van de auto maar komt zelf ook met de tram. De tram en het GVB personeelsverblijf genereren dan ook geen parkeerbehoefte.

5. Milieu-aspecten

5.1 Geluid

Er is geen sprake van vestiging van een geluidgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder.

De De Boelelaan waar de trambaan en –lus deel van uitmaken is een weg waarvoor krachtens de Wet geluidhinder een geluidzone geldt van 350 m aan weerszijden van de weg. Om na te

gaan of er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Akoestisch onderzoek, Cauberg Huygen, 'Projectbesluit tramlus De Boelelaan te Amsterdam - Onderzoek reconstructie volgens de Wet geluidhinder' d.d. 9 juli 2010, Referentie 20101192-02, zie bijlage). Hieruit blijkt dat de geluidsbelasting door toevoeging van de tram met minder dan 2 dB wordt verhoogd en er dus geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder. Daartoe dienen wel bepaalde trambaan delen akoestisch zacht te worden gemaakt, bijvoorbeeld door deze te voorzien van een grasbedekking, vergelijkbaar met de Sarphatistraat. Deze maatregel wordt als voorwaarde opgenomen in het projectbesluit. Nader onderzoek naar de geluidwaarden op de gevels van de dichtstbijzijnde geluidsgevoelige gebouwen is dan ook niet vereist.

5.2 Luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

De aanvraag voorziet niet in vestiging van een gevoelige bestemming in de zin van het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) en het Amsterdamse beleid hieromtrent. De aanvraag voorziet evenmin in een functie welke zal leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake is van een wijziging met significante effecten op de luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het verlenen van het projectbesluit.

5.3 Externe veiligheid

Voor externe veiligheid zijn met name de afstand tot de A10, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, en een toename van de personendichtheden van belang. Door het aanleggen van de trambaan- en lus en het oprichten van het GVB personeelsverblijf neemt het aantal personen in het gebied niet toe. Het projectgebied ligt ook niet in een risicozone aardgasbuisleidingen of in de nabijheid van een BEVI-inrichting. Geconcludeerd kan worden dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor het te verlenen projectbesluit.

Het BP-benzineservicestation Buitenveldertselaan westzijde ligt in de nabijheid van de tramlus. De inrichting is een type B inrichting onder het Activiteitenbesluit. Er is geen sprake van tanks met een capaciteit van >150 kubieke meter en er is geen LPG aanwezig (medio 2007 is de verkoop van LPG gestaakt). Daarmee is er geen sprake van een BEVI- of vergunningplichtige inrichting. Uit het Activiteitenbesluit volgt geen veiligheidscontour / -afstand.

Uit de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen-richtlijnen (PGS 28, voorschrift 6.2) volgt nog wel een aan te houden afstand: 'De afstand tussen de horizontale projectie van een ondergrondse tank en een rijbaan of erfscheiding moet ten minste 1 meter bedragen. De trambaan en -lus voldoen aan deze richtlijn.

5.4 Luchthavenindulingsbesluit (LIB)

Voor het projectgebied gelden hoogte beperkingen variërend van 62.5 tot 72,5 m (gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven: -4,00 m N.A.P.). Deze hoogtes worden bij lange na niet overschreden. Hoogbouweffecten als gevolg van uitvoering van het plan kunnen dan ook niet optreden en vormen geen belemmering voor het te verlenen projectbesluit.

5.5 Bodem

Er is een archiefonderzoek uitgevoerd naar de milieuhygiënische bodemkwaliteit van het gehele Kenniskwartier (Bodemonderzoek Gemeente Amsterdam Dienst Milieu en Bouwtoezicht, 'Archiefonderzoek locatie VU kwartier te Amsterdam', d.d. 29 september 2008, AM0363/13578,

zie bijlage) waaruit blijkt dat de locatie niet verdacht is. Bodem en grondwater op de locatie zijn in het algemeen niet of maximaal licht verontreinigd.

Voor het oprichten van het GVB personeelsverblijf en het gelijkrichterstation zijn bouwvergunningen vereist. In dit kader wordt een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd en afhankelijk van de onderzoeksuitkomsten zo nodig functioneel gesaneerd.

5.6 Water

Per saldo komt er minder dan 1.000 m² verhard oppervlak in het gebied door het aanleggen van de trambaan- en lus, het oprichten van het gelijkrichterstation en GVB personeelsverblijf. Vanuit oogpunt van waterberging zijn er dan ook geen bezwaren tegen het voornemen.

Voor het dempen van een bestaande watergang is een watervergunning aangevraagd. Momenteel wordt overleg gevoerd met Waternet over de voorwaarden en voorschriften waaronder deze vergunning wordt verleend. Initiatiefnemer zal aan deze voorwaarden en voorschriften voldoen zodat het waterbelang voldoende is gewaarborgd.

5.7 Flora en fauna

Voor het aanleggen van de trambaan en –lus is het noodzakelijk dat er bomen worden gekapt. Hiervoor is een kapvergunning aangevraagd. Er wordt binnen de Zuidas gecompenseerd in het Groeifonds Groen (dus alleen van en voor de Zuidas).

Vanuit de Flora- en fauna wet zijn geen soorten aangetroffen die een belemmering vormen voor realisatie van het project. In het projectgebied zijn nauwelijks natuurwaarden aanwezig (Flora en Fauna onderzoek, NatuurBeleven b.v., 'Rapport beschermde soorten tramlus en omgeving' d.d. 6 juli 2010).

5.8 Cultuurhistorie

Het projectgebied en de directe omgeving ervan heeft geen specifieke cultuurhistorische waarde zoals de status van een beschermd stadsgezicht of een monument.

5.9 Archeologie

Voor het gehele Kenniskwartier is een archeologisch bureau onderzoek uitgevoerd (Archeologie onderzoek, Gemeente Amsterdam Bureau Monumenten & Archeologie, 'Archeologisch bureauonderzoek - Plangebied Kenniskwartier Stadsdeel Zuideramstel' d.d. juni 2010, BO 10-039 Amsterdam 2010, zie bijlage). Hieruit blijkt dat het projectgebied gedeeltelijk ligt in een zone (met een negatieve verwachting) die is vrijgesteld van verder archeologisch onderzoek en gedeeltelijk in een zone (met een lage archeologische verwachting) waarvoor geldt dat archeologisch onderzoek alleen noodzakelijk is indien de bodemverstoring groter is dan 10.000 m² en dieper is dan 1,20 m onder maaiveld. De ingrepen in de bodem t.b.v. het project zijn kleiner en minder diep en dat betekent voor onderhavig project dat er geen nader veldonderzoek naar archeologische waarden hoeft te worden uitgevoerd. Wel geldt er een algemene meldingsplicht indien er tijdens de werkzaamheden toch archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar worden aangetroffen.

6. Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is en blijft van de grond waarop het projectbesluit van toepassing is. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom niet van toepassing.

7. Maatschappelijk en bestuurlijk overleg

7.1 Overleg met betrokken overheden (art. 5.1.1. Bro)

Overeenkomstig artikel 5.1.1 Bro pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een projectbesluit overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn met de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het projectbesluit in het geding zijn.

In dat kader zijn de volgende instanties het Ministerie van Economische Zaken, Dienst Ruimtelijke Ordening, Waternet, Provincie Noord Holland (Directie Subsidies, Handhaving en Vergunningen - Unit Vergunningen en Omgeving), VROM-Inspectie (Regio Noord-West), Stadregio Amsterdam en het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel Zuid per brief van 7 september 2010 schriftelijk van het voornemen op de hoogte gesteld, waarbij de mogelijkheid is geboden binnen 2 weken een reactie te geven. Hiervan is alleen gebruik gemaakt door VROM-Inspectie (Regio Noord-West), en Waternet. Door VROM-Inspectie (Regio Noord-West), is aangegeven dat er geen aanleiding is tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen zoals die zijn verwoord in de RNRB. Waternet heeft geen bezwaar tegen het nemen van een projectbesluit.

7.2 Participatie

Overeenkomstig artikel 1.3.1 Bro is op 15 september 2010 kennisgegeven van het voornemen tot het nemen van een projectbesluit ex artikel 3.10 Wro. Belangstellenden zijn in de gelegenheid gesteld op maandag 20 september 2010 het bouwplan te komen inzien, daarover vragen te stellen en eventueel een reactie te geven. Hiervan is geen gebruik gemaakt.

**Namens burgemeester en wethouders van Amsterdam,
opgesteld door de Dienst Ruimtelijke Ordening d.d. 20 augustus 2010**

Bijlagen:

- Aanvraagformulier d.d. 15 juli 2010
- Kaart Projectgebied d.d. 23 augustus 2010
- Ontwerp d.d. 19 augustus 2010
- Akoestisch onderzoek, Cauberg Huygen, 'Projectbesluit tramlus De Boelelaan te Amsterdam - Onderzoek reconstructie volgens de Wet geluidhinder' d.d. 9 juli 2010, Referentie 20101192-02
- Bodemonderzoek Gemeente Amsterdam Dienst Milieu en Bouwtoezicht, 'Archiefonderzoek locatie VU kwartier te Amsterdam', d.d. 29 september 2008, AM0363/13578
- Flora en Fauna onderzoek, NatuurBeleven b.v., 'Rapport beschermde soorten tramlus en omgeving' d.d. 6 juli 2010
- Archeologie onderzoek, Gemeente Amsterdam Bureau Monumenten & Archeologie, 'Archeologisch bureauonderzoek - Plangebied Kenniskwartier Stadsdeel Zuideramstel' d.d. juni 2010, BO 10-039 Amsterdam 2010