Gemeente Amsterdam

Aan:	Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State
Van:	[redacted] (Gemeente Amsterdam)
Onderwerp:	Oplegnotitie wijzigingsbevoegdheid bestemmingsplan Havenstraatterrein
Datum:	11 maart 2019

1. Inleiding

In het bestemmingsplan Havenstraatterrein (vastgesteld door gemeenteraad op 14 maart 2018) is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor mogelijke inpassing van de historische tram in het plangebied. De tramorganisaties Electrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA)en de vereniging Rijdend Electrisch Trammuseum (RETM) hebben beroep aangetekend tegen het bestemmingsplan. Op 17 januari 2019 heeft de zitting bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: ABRvS) plaatsgevonden. De tramorganisaties EMA en RETM hebben op 1 november 2018 samen met De Stichting Beheer Collectie Amsterdam Vervoer Museum (SBCAVM) een plan ingediend. Omdat de gemeente en de tramorganisaties op basis daarvan met elkaar in gesprek zijn heeft de ABRvS de partijen tot 14 maart 2019 de tijd gegeven om tot een oplossing te komen, met als mogelijke uitkomst dat tramorganisaties hun beroep intrekken.

In deze notitie wordt een nadere onderbouwing gegeven van de uitvoerbaarheid van de opgenomen wijzigingsbevoegdheid. Voor de onderbouwing wordt gebruik gemaakt van het door de tramorganisaties ingediende bedrijfsplan en nadere onderzoeken naar technische haalbaarheid, geluid, trilling en verkeer/parkeren (zie bijlagen). Op basis daarvan wordt aangegeven in hoeverre inpassing van de stallings- en onderhoudsloods en de tramspoorlijn mogelijk is.

2. Wijzigingsbevoegdheid

De wijzigingsbevoegdheid bestaat uit twee onderdelen (artikel 15.1 en artikel 15.2 van de planregels) en heeft betrekking op de (mogelijke) inpassing vaneen tramloods in blok 4 (zie figuur 1) en een tramspoorlijn in de Karperweg met keerlus rondom de villa Amstelveenseweg (zie figuur 2).





1

Figuur 1 – Wijzigingsbevoegdheid tramloods *Figuur 2 – Wijzigingsbevoegdheid tramspoorlijn*

De wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk om het bestemmingsplan te wijzigen op het moment dat is voldaan aan de bij de wijzigingsbevoegdheid behorende voorwaarden. In de planregels van het bestemmingsplan is de wijzigingsbevoegdheid voor inpassing van de loods en de tramspoorlijn opgenomen in artikel 15.1 en 15.2 onder de algemene aanduidingsregels. Er is in het bestemmingsplan voorzien in een aparte wijzigingsbevoegdheid voor de tramloods en de tramspoorlijn. Daarmee is voorzien in de eventuele situatie dat de tramspoorlijn in het plangebied Havenstraatterrein wordt ingepast en de tramloods niet, bijvoorbeeld omdat elders in de omgeving wordt voorzien in een tramloods.

Hieronder worden de betreffende planregels met bijbehorende voorwaarden weergegeven.

15.1 Wetgevingszone - wijzigingsgebied 1

Het college van burgemeester en wethouders kunnen ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'wetgevingzone – wijzigingsgebied 1' aan de bestemming 'Gemengd' en 'Tuin' de functieaanduiding 'loods historische tramspoorlijn' toevoegen, onder voorwaarden dat:

a. bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid een verantwoording van een meerjarige duurzame (bedrijfs)exploitatie dient te worden gegeven;
b. de vestigingsgrootte van de loods historische tramspoorlijn maximaal 2.500 m^2 bvo bedraagt, met dien verstande dat tevens een vestiging van horeca van categorie 3 en 4 met een maximum bruto vloeroppervlak van 300 m^2 is toegestaan;
c. de loods historische tramspoorlijn en de horeca van categorie 3 en 4 als bedoeld onder b uitsluitend in de eerste bouwlaag zijn gevestigd;
d. de hoogte van de eerste bouwlaag minimaal 4 meter en maximaal 6 meter bedraagt;
e. de loods historische tramspoorlijn, voor zover niet gelegen onder bebouwing, wordt voorzien van een groen dak;
f. de onderhoudswerkzaamheden uitsluitend inpandig plaatsvinden;
g. de onderhoudswerkzaamheden en trambewegingen uitsluitend tussen 9.00 uur en 19.00 uur plaatsvinden, met dien verstande dat trambewegingen op maximaal 12 kalenderdagen tot uiterlijk 23.00 uur zijn toegestaan;
h. toepassing van de wijzigingsbevoegdheid niet mag leiden tot een onaanvaardbare verkeerssituatie en/of een onaanvaardbare toename van de verkeersaantrekkende werking;
i. aangetoond is dat wordt voldaan aan het voor het plangebied vigerende parkeerbeleid;
j. aangetoond is dat de functie geen onevenredig nadelige geluidhinder ter plaatse van geluidgevoelige objecten veroorzaakt, met dien verstande dat het maximale geluidsniveau ter plaatse van verblijfsruimten in geluidgevoelige objecten de maximaal toegestane waarden van 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A) niet overschrijdt en dat het geluidsniveau op de gevels van geluidgevoelige objecten maximaal 58 dB L_{dag} bedraagt;
k. aangetoond is dat de functie geen onevenredig nadelige trillinghinder ter plaatse van geluidgevoelige objecten veroorzaakt, waarbij de SBR Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen A: schade aan gebouwen en B: hinder voor personen in gebouwen wordt toegepast;
l. aangetoond is dat de functie geen onevenredig nadelige geur- en stofhinder veroorzaakt;
m. aangetoond is dat de functie het gebruik van de aangrenzende gronden niet onevenredig schaadt.

15.2 Wetgevingszone - wijzigingsgebied 2

Het college van burgemeester en wethouders kunnen ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'wetgevingzone – wijzigingsgebied 2' aan de bestemming 'Groen' en 'Verkeer' de functieaanduiding 'historische tramspoorlijn' toevoegen, onder voorwaarden dat:

a. bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid een verantwoording van een meerjarige duurzame (bedrijfs)exploitatie dient te worden gegeven;
b. de reguliere dienstregeling uitsluitend voorziet in trambewegingen tussen 9.00 uur en 19.00 uur, met dien verstande dat trambewegingen buiten de reguliere dienstregeling op maximaal 12 kalenderdagen tot uiterlijk 23.00 uur zijn toegestaan;
c. toepassing van de wijzigingsbevoegdheid niet mag leiden tot een onaanvaardbare verkeerssituatie en/of een onaanvaardbare toename van de verkeersaantrekkende werking;
d. aangetoond is dat de functie geen onevenredig nadelige geluidhinder ter plaatse van geluidgevoelige objecten veroorzaakt, met dien verstande dat het maximale geluidsniveau ter plaatse van verblijfsruimten in geluidgevoelige objecten de maximaal toegestane waarde van 33 dB niet overschrijdt en dat het geluidsniveau op de gevels van geluidgevoelige objecten maximaal 58 dB L_{dag} bedraagt;
e. aangetoond is dat de functie geen onevenredig nadelige trillinghinder ter plaatse van geluidgevoelige objecten veroorzaakt, waarbij de SBR Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen A: schade aan gebouwen en B: hinder voor personen in gebouwen wordt toegepast;
f. aangetoond is dat de functie geen onevenredig nadelige geur- en stofhinder veroorzaakt;
g. aangetoond is dat de functie het gebruik van de aangrenzende gronden niet onevenredig schaadt;
h. toestemming is verkregen van de Inspectie Leefomgeving en Transport vanuit veiligheidsoogpunt.

3. Onderbouwing per voorwaarde

Er is voorzien in een wijzigingsbevoegdheid voor de tramloods enerzijds en voor de tramspoorlijn anderzijds. Meerdere voorwaarden in de wijzigingsbevoegdheid voor de tramloods en de tramspoorlijn komen overeen. Deze voorwaarden zijn hieronder gezamenlijk behandeld. Hieronder wordt per voorwaarde van de wijzigingsbevoegdheid aangegeven in hoeverre hieraan kan worden voldaan.

Artikel 15.1 sub a en artikel 15.2 sub a (verantwoording meerjarige duurzame (bedrijfs)exploitatie)

De voorwaarde van verantwoording van meerjarige duurzame (bedrijfs)exploitatie is opgenomen voor de inpassing van de tramloods en de tramspoorlijn. Deze gegevens zijn nodig om inzicht te krijgen welke minimale gebruiksruimte en financiële middelen nodig zijn voor een gezonde bedrijfsvoering van een museaal trambedrijf. De verantwoording is niet alleen relevant voor het kunnen inpassen van de tramloods, maar ook voor de verlegging van de tramspoorlijn.

De tramorganisaties hebben op 1 november 2018 een bedrijfsplan ingediend. Daarin wordt uitgegaan van het handhaven van de huidige exploitatie. Uitbreiding van de exploitatie maakt nadrukkelijk geen onderdeel uit van het ingediende bedrijfsplan.

De tramorganisaties geven in het bedrijfsplan aan dat, gelet op de huidige exploitatie, de maximaal op te brengen huur voor een nieuwe loods (inclusief voortzetting van de huur van een gedeelte van het Haarlemmermeerstation) maximaal € 50.000,- per jaar bedraagt. Dit wordt echter niet nader onderbouwd met cijfers. Daardoor is niet duidelijk in hoeverre inpassing van de tramloods in blok 4 daadwerkelijk economisch uitvoerbaar is. De gemeente heeft de tramorganisaties dan ook verzocht om het bedrijfsplan zodanig aan te passen dat deze wel voldoet aan de eerder gestelde voorwaarden. De gemeente heeft de tramorganisaties daarbij ondersteuning aangeboden.

Conclusie:

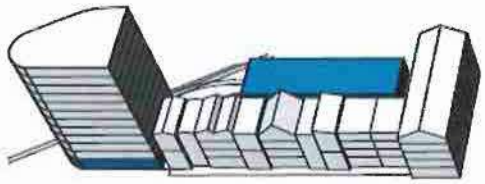
Er wordt (nog) niet voldaan aan de gestelde voorwaarde dat een verantwoording van meerjarige duurzame (bedrijfs)exploitatie moet worden gegeven. De gemeente blijft hierover met EMA en RETM in gesprek.

Artikel 15.1 sub b (maximale vestigingsgrootte loods en horeca)

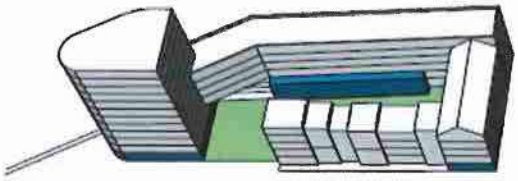
In het door de tramorganisaties ingediende bedrijfsplan wordt uitgegaan van een tramloods op het Havenstraatterrein van circa 500 m^2 (exacte omvang nader te bepalen).

De gemeente heeft op basis van het door de tramorganisaties ingediende bedrijfsplan de inpasbaarheid van een tramloods van 500 m^2 in het vierde bouwblok beoordeeld. Daartoe zijn drie varianten beschouwd:

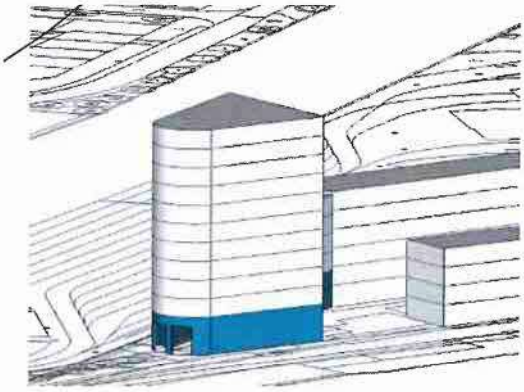
1) een losstaande tramloods (zie figuur 3)
2) een tramloods met woningen daarboven (zie figuur 4)
3) een tramloods in de eerste bouwlaag van het hoogteaccent in blok 4 (zie figuur 5 en 6)



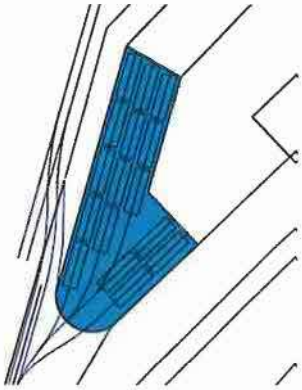
Figuur 3 – Variant 1



Figuur 4 – Variant 2



Figuur 5 – Variant 3



Figuur 6 – Plattegrond variant 3

In bijlage B2 is onderzoek gedaan naar de technische haalbaarheid van bovenstaande varianten. In bijlage B3 is onderzoek gedaan naar de afschermende werking van de varianten voor de woonbebouwing in blok 4. Uit dat onderzoek blijkt dat een losstaande loods, zoals gesitueerd in variant 1, leidt tot een hogere geluidsbelasting van de GVB tramremise op de woonbebouwing aan de zuidzijde van blok 4. Een losstaande loods die aan de noordwest zijde van het bouwblok wordt ingepast past daarmee niet binnen de kaders van het bestemmingsplan Havenstraatterrein.

Hoewel de gemeente dus nog niet is overtuigd van het ingediende bedrijfsplan, heeft de gemeente aan de tramorganisaties op 11 maart 2019 een voorstel gestuurd, waarin is aangegeven onder welke voorwaarden inpassing van de historische tram in het plangebied mogelijk is. In dat voorstel is uitgegaan van een tramloods in blok 4 van circa 500 m^2. In de loods is plek voor het stallen en onderhouden van een beperkte aantal trams om de exploitatie van de tramlijn naar Bovenkerk, zoals deze nu plaatsvindt, voor te kunnen zetten.

De tramorganisaties hebben op 1 maart 2019 een aangepast voorstel per mail aan de gemeente toegezonden, waarin is uitgegaan van een tramloods in blok 4 van het Havenstraatterrein van 750 m^2. Deze informatie heeft de gemeente nog niet kunnen betrekken in het voorstel dat aan de tramorganisaties is gestuurd. Bovendien heeft de gemeente deze wijziging nog niet deugdelijke kunnen onderzoeken.

Conclusie:
Er kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat de maximum vestigingsgrootte 2.500 m^2 bvo bedraagt.

Artikel 15.1 sub c (vestiging in eerste bouwlaag)

De tramloods kan gezien de voornaamste activiteiten (stallen en onderhouden van trams) uitsluitend in de eerste bouwlaag van blok 4 worden gerealiseerd. Een tramloods op hogere bouwlagen dan de eerste bouwlaag is immers bouwkundig gezien niet realistisch. Voor het inpassen van een tramloods in de eerste bouwlaag van blok 4 zijn drie mogelijke varianten beschouwd (zie figuur 3 t/m 6).

Conclusie:
Er kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat de tramloods in de eerste bouwlaag moet worden gerealiseerd.

Artikel 15.1 sub d (maximum hoogte eerste bouwlaag)

In het door de tramorganisaties ingediende bedrijfsplan staat dat de tramloods een minimum bouwhoogte moet hebben van 6 meter. Dit voldoet aan de gestelde maximum bouwhoogte (6 meter), zoals opgenomen in de wijzigingsbevoegdheid. Uit het onderzoek naar de technische haalbaarheid (bijlage B2) blijkt dat een bouwhoogte van 6 meter mogelijk is. Uitgangspunt is dat onderzoek is dat er in verband met veiligheid, kosten en geluidreductie geen bovenleiding in de tramloods loopt, anders was een inpandige gebouwhoogte van minimaal 6 meter nodig geweest.

Conclusie:
Er kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat de maximum bouwhoogte 6 meter bedraagt.

Artikel 15.1 sub e (groen dak)

In het geval dat een losstaande tramloods in blok 4 wordt gerealiseerd, zonder bebouwing erboven (zie figuur 3) dan geldt de voorwaarde dat het dak van de loods moet worden voorzien van een groen dak. In het onderzoek naar de technische haalbaarheid (bijlage B2) is voor variant 1 rekening gehouden met een sedum dak. Dit blijkt technisch uitvoerbaar te zijn.

Conclusie:
Er kan, Indien een losstaande loods zou worden gerealiseerd, worden voldaan aan de gestelde voorwaarde van een groen dak.

Artikel 15.1 sub f (inpandig onderhoud)

Uitgangspunt in het bestemmingsplan Havenstraatterrein is dat in de tramloods stalling en onderhoud van trams kan plaatsvinden. Om een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de nabijgelegen woningen te kunnen waarborgen is in de wijzigingsbevoegdheid de voorwaarde gesteld dat eventuele onderhoudswerkzaamheden inpandig moeten plaatsvinden. In bijlage B2 wordt bevestigd dat de

deuren van de tramloods tijdens onderhoudswerkzaamheden gesloten moeten zijn. Daarmee wordt voorkomen dat de nabijgelegen woningen worden belast met geluid vanwege deze werkzaamheden.

De tramorganisaties moeten voor de ingebruikname van de tramloods in het kader van het Activiteitenbesluit een melding doen bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (hierna: Omgevingsdienst). De Omgevingsdienst kan daarbij maatwerkvoorschriften opleggen met oog op het waarborgen van een goed woon- en leefklimaat. In dat kader kan worden opgelegd dat onderhoudswerkzaamheden in de tramloods uitsluitend inpandig met dichte deuren mag plaatsvinden.
Conclusie:
Er kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat onderhoudswerkzaamheden inpandig moeten plaatsvinden.

Artikel 15.1 sub g (tijden onderhoudswerkzaamheden)

In de wijzigingsbevoegdheid is als voorwaarde opgenomen dat onderhoudswerkzaamheden en trambewegingen in de tramloods uitsluitend tussen 9.00 uur en 19.00 uur plaatsvinden, met dien verstande dat trambewegingen op maximaal 12 kalenderdagen tot uiterlijk 23.00 uur zijn toegestaan. Deze voorwaarde is opgenomen om een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de nabijgelegen woningen te kunnen waarborgen.

De tramorganisaties geven in het bedrijfsplan (reeds in uw bezit) aan dat het onderhouden van trams gebeurt door vrijwilligers. In gesprekken met de gemeente hebben de tramorganisaties aangegeven dat zij de gestelde voorwaarde te beperkend vinden omdat deze vrijwilligers overdag veelal een baan en daarom vooral in de avonduren beschikbaar zijn voor werkzaamheden aan trams. In het bedrijfsplan hebben de tramorganisaties aangegeven dat de tramloods dient tot opslag en onderhoud van trams en een beperkte / geen werkplaatsfunctie heeft en dat mogelijke onderhoudsfaciliteiten verenigbaar moeten zijn met milieuregelgeving.

In het onderzoek naar de technische haalbaarheid (bijlage B2) wordt geconcludeerd dat het slaan van staal op staal en slijpwerkzaamheden de meest overlast gevende onderhoudswerkzaamheden aan trams zijn. Om die reden is het niet wenselijk om deze herstelwerkzaamheden in de tramloods in blok 4 toe te staan, maar moeten deze werkzaamheden in een reguliere GVB remise worden uitgevoerd. Dit kan worden geregeld via het opleggen van een maatwerkvoorschrift Activiteitenbesluit.

In de toelichting onder artikel 15.1 sub j wordt aangegeven dat maatregelen binnen de loods en voorzieningen aan de gebouwschil moeten worden getroffen om het geluid van onderhoudswerk en trambewegingen in de tramloods voldoende te absorberen. Door daarnaast via maatwerkvoorschriften op te leggen dat onderhoudswerkzaamheden inpandig (en met dichte deuren) moeten plaatsvinden en dat zware onderhoudswerkzaamheden niet in de tramloods in blok 4 zijn toegestaan wordt een goed woon- en leefklimaat voldoende gewaarborgd. Een beperking voor onderhoudswerkzaamheden in de avondperiode is daarmee niet meer nodig. Bij nader inzien kunnen onderhoudswerkzaamheden in de tramloods in de avondperiode (tot 23.00 uur) zonder de gestelde beperking van maximaal 12 keer per jaar worden toegestaan. Dit kan via maatwerkvoorschrift worden vastgelegd.

Conclusie:
Er blijkt in praktijk niet te kunnen worden voldaan aan de gestelde voorwaarde voor onderhoud in de avondperiode. De gestelde beperking blijkt bij nader inzien ook niet nodig. Verzoek aan de ABRvS om in de uitspraak over het bestemmingsplan Havenstraatterrein dit gedeelte van het beroep gegrond te verklaren, met dien verstande dat de voorwaarde in de wijzigingsbevoegdheid zodanig wordt aangepast dat onderhoudswerkzaamheden in de tramloods standaard tot 23.00 uur zijn toegestaan.

Artikel 15.2 sub b (tijden dienstregeling tram)

In de wijzigingsbevoegdheid is als voorwaarde opgenomen dat trambewegingen op de tramspoorlijn in het plangebied uitsluitend tussen 9.00 uur en 19.00 uur zijn toegestaan, met dien verstande dat trambewegingen buiten de reguliere dienstregeling op maximaal 12 kalenderdagen tot uiterlijk 23.00 uur zijn toegestaan. Deze voorwaarde is opgenomen om een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen langs de tramspoorlijn te kunnen waarborgen.

In het bedrijfsplan gaan tramorganisaties nadrukkelijk niet uit van uitbreiding van de huidige exploitatie maar wordt uitgegaan van het continueren van de huidige exploitatie. Wel wordt aangegeven dat het continueren van het uitvoeren van ritten op het stadsnet van belang is voor de bedrijfsvoering. De tramorganisaties hebben in gesprekken met de gemeente niet kunnen aantonen waarom de gestelde voorwaarde ten aanzien van de exploitatie op de tramspoorlijn beperkend zou zijn.

De huidige dienstregeling op de lijn naar Bovenkerk gaat uit van trambewegingen tussen 12.00 en 19.00 uur op zondagen in de periode april tot en met oktober. Deze dienstregeling past ruimschoots binnen de gestelde voorwaarde in de wijzigingsbevoegdheid. Bovendien geldt voor trambewegingen op het stadsnet in de avondperiode dat, voor zover deze plaatsvinden vanuit een GVB remise, het bestemmingsplan Havenstraatterrein geen beperkingen stelt voor de exploitatie. De exploitatietijden kunnen worden geregeld via het opleggen van een maatwerkvoorschrift.

Conclusie:
Er kan voldaan aan de gestelde voorwaarde ten aanzien van de tijdstippen waarop trambewegingen over de tramspoorlijn mogen plaatsvinden.

Artikel 15.1 sub h en artikel 15.2 sub c (verkeersaantrekkende werking)

In de wijzigingsbevoegdheid is als voorwaarde opgenomen dat de tramloods en de tramspoorlijn niet mogen leiden tot een onaanvaardbare verkeerssituatie en/of een onaanvaardbare toename van de verkeersaantrekkende werking. Dit is onderbouwd in een notitie over verkeersaspecten (bijlage B4).

Voor wat betreft de verkeerssituatie geldt dat de tramspoorlijn in de toekomstige situatie wordt verlegd naar de Karperweg, met een keerlus rondom de villa Amstelveenseweg. De Karperweg heeft een ruim profiel waar, met uitzondering van het gedeelte ten oosten van de ambulancepost, sprake is van eenrichtingsverkeer voor auto's. Bovendien loopt de doorgaande fietsroute niet via de Karperweg, maar via de verlengde Havenstraat. Er is dan ook voldoende ruimte voor inpassing voor inpassing van de historische tram. Inpassing van de tramspoorlijn in de Karperweg zal naar verwachting niet leiden tot een onaanvaardbare verkeerssituatie.

In het verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan Havenstraatterrein is al rekening gehouden met de toekomstige situatie met de inpassing van de tramloods en de tramspoorlijn. Daarbij is uitgegaan van een tramloods met een omvang van 2.500 m^2, terwijl de tramorganisaties in hun bedrijfsplan uitgaan van een kleinere loods van circa 500 m^2. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de toekomstige verkeersstromen met een tramloods van 2.500 m^2 op een goede wijze verwerkt kunnen worden via het omliggende wegennet en kruispunten. Dat geldt dus ook in geval van een loods van 500 m^2.

Ten aanzien van de verkeersgeneratie van bezoekers geldt dat de trams volgens de beoogde dienstregeling niet rijden op de piekmomenten van het omliggende wegennet. Gezien de goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets zullen bezoekers van de historische tram naar verwachting vooral met openbaar en fiets komen of zullen voor de auto gebruik moeten maken van de mogelijkheid van betaald parkeren in de openbare ruimte.

Conclusie:

Er kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat de functie niet mag leiden tot een onaanvaardbare verkeerssituatie en/of een onaanvaardbare toename van de verkeersaantrekkende werking.

Artikel 15.1 sub i (parkeerbeleid)

Voorwaarde is dat aan het voor het plangebied vigerende parkeerbeleid moet worden voldaan. Dat is de Nota Parkeernormen Auto (vastgesteld door gemeenteraad op 29 november 2017).

Zoals blijkt uit bijlage B4 is het parkeerbeleid voor een functie als een tramloods maatwerk. Hier bestaat geen vastgestelde parkeernorm voor. In het verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan Havenstraatterrein is voor de parkeernorm voor een tramloods aansluiting gezocht bij CROW. Op basis daarvan is indicatie gegeven van een parkeerbehoefte (2 – 3,5 parkeerplaats). Het is mogelijk dat de tramorganisaties een aantal parkeervergunningen krijgen voor hun medewerkers / vrijwilligers. Gezien het parkeerregime en de goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets is de kans echter groot dat zowel medewerkers / vrijwilligers als bezoekers per openbaar vervoer of fiets komen. De fietsparkeerbehoefte van de tramloods is oplosbaar in de openbare ruimte.

Conclusie:
Er kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat moet worden voldaan aan het voor het plangebied vigerende parkeerbeleid.

Artikel 15.1 sub j en artikel 15.2 sub d (geluidhinder)

In de wijzigingsbevoegdheid is als voorwaarde opgenomen dat bij inpassing van de tramloods en de tramspoorlijn aangetoond moet worden dat de functie geen onevenredig nadelige geluidhinder ter plaatse van geluidgevoelige objecten veroorzaakt, met dien verstande dat het maximale geluidsniveau ter plaatse van verblijfsruimten in geluidgevoelige objecten de maximaal toegestane waarden van 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A) niet overschrijdt en dat het geluidsniveau op de gevels van geluidgevoelige objecten maximaal 58 dB L_{dag} bedraagt. Deze voorwaarde is opgenomen om ter plaatse een goed woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen.

In bijlage B2 is onderzoek gedaan naar de geluidsaspecten met betrekking tot de tramloods ter plaatse van blok 4. Binnen en buiten de tramloods kunnen maatregelen getroffen worden om geluid zodanig te beperken dat de overlast voor de woningen in de directe omgeving binnen de in de uitgangspunten gestelde niveaus blijft. Dit geldt zowel voor een losstaande loods (variant 1) als voor een tramloods die overbouwd wordt met woningen (variant 2 en 3). In varianten 1 en 2 is van belang dat de ruimte tussen de tramloods en het hoogteaccent in blok 4 wordt afgeschermd door het plaatsen van een geluidscherm/muur. Daarmee wordt het geluid van het toegangsspoor naar de tramloods en het geluid van de GVB tramremise afgeschermd.

De geluidproductie door trams en onderhoudswerkzaamheden (wielen en rail) kan door toepassingen binnen het gebouw en door voorzieningen aan de gebouwschil geabsorbeerd worden door het toepassen van extra absorberend materiaal (wandpanelen en zogenaamde absorptie baffles aan het plafond). Buiten het gebouw kan wissel- en booggeluid worden gereduceerd door de volgende maatregelen: geen voegen in de spoorconstructie, juiste boogdetaillering, rubber opleggingen van het spoor en regelmatig smeren van het tramspoor. In variant 2 en 3 dienen geluidwerende voorzieningen te worden aangebracht aan de onderzijde van de woningen. Ook wordt geadviseerd bij bovenliggende woningen een zwevende vloer toe te passen voor de aan de tramloods aansluitende bouwlaag.

In bijlage B3 is onderzoek gedaan naar de geluidsaspecten met betrekking tot trambewegingen over de tramspoorlijn in het plangebied. Daarbij is uitgegaan van een dienstregeling tussen 9.00 en 19.00 uur

met ruimte voor trambewegingen in de avondperiode op maximaal 12 kalenderdagen in het jaar. In het onderzoek is een bandbreedte van 4 en 8 trambewegingen per uur gehanteerd. Tevens is gerekend met 20 respectievelijk 30 bewegingen tussen de tramloods en de tramspoorlijn voor het toevoegen van trams aan de dienstregeling. Voor de avondperiode is gerekend met 4 bewegingen per uur met 8 bewegingen tussen tramloods en tramspoorlijn voor het toevoegen van trams aan de dienstregeling. Dit is aanzienlijker ruimer dan de huidige dienstregeling. Uitgangspunt is verder dat spoorbogen exact ontworpen worden zodat geen sprake is van significant booggeluid. Daarnaast is het uitgangspunt dat de boogsporen voorzien worden van automatische smering.

Voor het binnenniveau voor woningen geldt een waarde van 33 dB. Uitgangspunt daarbij is een geluidbelasting van 58 dB in de dagperiode. Dit komt overeen met een L_{den} van 55 dB. Dat ligt ruim onder de maximaal te stellen grenswaarde van 63 dB L_{den} voor wegverkeer (overigens is die waarde met aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder). Een gevelgeluidwering van 22 dB is dan voldoende om een binnenwaarde van 33 dB L_{den} te borgen. Een dergelijke gevelgeluidwering is met moderne nieuwbouw eenvoudig haalbaar.

Uit de rekenresultaten in bijlage B3 blijkt dat voor beide bedrijfssituaties wordt voldaan aan de randvoorwaarde van 58 L_{dag}. Bij circa 12 trambewegingen per uur tussen 9.00 uur en 19.00 uur bedraagt de geluidbelasting 58 dB ter plaatse van enkele woningen langs de tramspoorlijn. Een dergelijke dienstregeling is echter niet realistisch, omdat wordt uitgegaan van continueren van de huidige dienstregeling. Voor de avondperiode (L_{avond}) is de berekende waarde 54 dB. Deze geluidbelasting treedt maximaal 12 keer per jaar op, waarmee een goed woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd.

Via maatwerkvoorschriften Activiteitenbesluit kan de maximaal toegestane geluidsbelasting vanwege de activiteiten in de tramloods en de trambewegingen over de tramspoorlijn nader worden gereguleerd. Zo is het nodig om via maatwerkvoorschrift beperkingen op te leggen aan de activiteiten in de tramloods. Zoals aangegeven is het niet wenselijk dat in de tramloods zware werkzaamheden (zoals het slaan van staal op staal en slijpwerkzaamheden) plaatsvinden. Daarnaast is het ter voorkomen van een geluidslek nodig om op te leggen dat de deuren van de tramloods tijdens onderhoudswerkzaamheden moeten zijn gesloten. Tot slot kunnen eisen worden gesteld aan de maximum snelheid van de trams in het plangebied en het periodiek smeren van het tramspoor.

Conclusie:
Er kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat de functie geen onevenredig nadelige geluidhinder ter plaatse van geluidgevoelige objecten mag veroorzaken, waarbij wordt voldaan aan de gestelde maximale geluidsniveaus.

Artikel 15.1 sub k en artikel 15.2 sub e (trillinghinder)

Om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen is als voorwaarde in de wijzigingsbevoegdheid opgenomen dat de tramloods en tramspoorlijn geen onevenredig nadelige trillinghinder ter plaatse van gevoelige objecten mag veroorzaken. Daarbij moeten de SBR Meet- en beoordelingsrichtlijnen A en B voor trillingen worden toegepast.

In bijlage B2 is onderzoek gedaan naar de trillingaspecten met betrekking tot de tramloods. Daaruit volgt dat trillingen als gevolg van trambewegingen in de tramloods voldoende kan worden gereduceerd door de volgende maatregelen: contactvrije vloer door flexibele oplegging van de rijvloer op de ondergrond/ funderingsbalken en het flexibel bevestigen van de spoorstaven aan de betonnen ondergrond op rubber inlage. Ook wordt geadviseerd bij bovenliggende woningen een zwevende vloer toe te passen voor de aan de tramloods aansluitende bouwlaag. Met deze maatregelen kan worden voldaan aan de gestelde normen in de SBR Meet- en beoordelingsrichtlijnen.

In bijlage B3 is onderzoek gedaan naar de trillingaspecten met betrekking tot de trambewegingen over de tramspoorlijn. Trillingen zijn afhankelijk van het tramtype, contact tussen trambaan en gebouw en de snelheid van de trams. Voor hinder wordt voor nieuwe situatie een norm gesteld van 0,4 mm/s voor de V_{max}-waarde (hoogste waarde per beoordelingsperiode) en van 0,05 mm/s voor de V_{per}-waarde (gemiddelde waarde over hele beoordelingsperiode).

Met de volgende randvoorwaarden wordt een trillingsterkte lager dan V_{max} 0,3 mm/s verwacht:

- De rijsnelheid van de tram moet hooguit 15 km/u zijn op locaties waar de tram binnen 15 meter van een woning rijdt. Deze rijsnelheid zou eventueel nog lager kunnen worden gekozen teneinde de trillingsterkte verder te beperken.
- De trambaan en de trams moeten goed onderhouden zijn (ronde wielen, vlakke lasnaden). Voor de trambaan betekent dit ook regelmatig schoonmaken.
- De trambaan dient vrij te blijven van de gebouwconstructies. Dit betekent een aparte fundering alsmede een onderbreking in de straatafwerking.
- De trambaan moet worden aangelegd op een trillingdempende laag op onderbeton. Dit onderbeton moet vervolgens ook vrij worden gehouden van gebouwconstructies.

Met deze trillingsterkte van 0,3 mm/s V_{max} wordt in de dag- en avondperiode voldaan aan de norm indien sprake is van maximaal 4 trambewegingen per uur. Bij meer dan 45 bewegingen in de dagperiode of meer dan 16 bewegingen in de avondperiode kan de V_{per} waarde toenemen en boven de 0,05 mm/s uitkomen (uitgaande van een V_{max} van 0,3 mm/s). Omdat de tramorganisaties uitgaan van het continueren van de huidige exploitatie, wordt naar verwachting ruimschoots binnen het maximum aantal van 45 trambewegingen per dag gebleven.

Via maatwerkvoorschriften kan de maximaal toegestane trillinghinder vanwege de activiteiten in de tramloods en de trambewegingen over de tramspoorlijn nader worden gereguleerd. Daarbij gaat het om het uitsluiten van zware onderhoudswerkzaamheden die onevenredig nadelige trillinghinder kunnen veroorzaken. Verder kunnen indien nodig nadere eisen worden gesteld aan de dienstregeling en de maximum snelheid van de trams.

Conclusie:
Er kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat de functie geen onevenredig nadelige trillinghinder mag veroorzaken ter plaatse van gevoelige objecten, waarbij aan de SBR Meet- en beoordelingsrichtlijnen is getoetst.

Artikel 15.1 sub l en artikel 15.2 sub f (onevenredige geur- en stofhinder)

In de wijzigingsbevoegdheid is als voorwaarde opgenomen dat de functie geen onevenredig nadelige geur- en stofhinder mag veroorzaken. Deze voorwaarde is opgenomen om ter plaatse een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de nabijgelegen woningen te kunnen waarborgen.

In de huidige situatie wordt voor het rangeren van trams gebruik van een diesellocomotief. Dit kan geurhinder veroorzaken, zeker in een dichtbebouwde woonomgeving. Het gebruik van een diesellocomotief is in dat opzicht niet meer wenselijk. In het onderzoek naar technische haalbaarheid (bijlage B2) wordt ervan uitgegaan dat ter plaatse van blok 4 zelfstandige tractie van de trams nodig is, omdat daar geen bovenleiding beschikbaar is. Daarom wordt de diesellocomotief op kosten van de gemeente vervangen door een elektrisch trekvoertuig.

De voorwaarde ten aanzien van geur- en stofhinder is verder opgenomen in verband met mogelijke hinder als gevolg van onderhoudswerkzaamheden in de tramloods. Uitgangspunt is echter dat via

maatwerkvoorschrift wordt geregeld dat onderhoudswerkzaamheden inpandig met dichte deuren moeten plaatsvinden en dat zware herstelwerkzaamheden die stofhinder kunnen veroorzaken niet zijn toegestaan. Op basis daarvan kan geconcludeerd worden dat er geen geur- en stofhinder is te verwachten.

Conclusie:
Er kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat de functie geen onevenredige geur- en stofhinder mag veroorzaken.

Artikel 15.1 sub m en artikel 15.2 sub g (aangrenzende gronden)

In de wijzigingsbevoegdheid is als voorwaarde opgenomen dat de functie het gebruik van de aangrenzende gronden niet onevenredig nadelig mag schaden. Deze voorwaarde is opgenomen om een goed woon- en leefklimaat in het plangebied te waarborgen. Het blijkt mogelijk om maatregelen te treffen in en aan de tramloods en ter plaatse van de tramspoorlijn. Ook worden beperkingen opgelegd aan het type onderhoudswerkzaamheden in de tramloods en de tijdstippen voor de exploitatie en het onderhoud. Daarmee wordt de geluid- en trillinghinder ter plaatse van de woningen in het plangebied zodanig beperkt dat aan de gestelde normen wordt voldaan. Gezien de frequentie van de dienstregeling vormt het gebruik van de tramspoorlijn geen beperking voor het gebruik van beoogde functies langs de tramspoorlijn. Van het onevenredig schaden van het gebruik van aangrenzende gronden is dan ook geen sprake.

Conclusie:
Er kan worden voldaan aan de voorwaarde dat de functie het gebruik van aangrenzende gronden niet onevenredig mag schaden.

Artikel 15.2 sub h (toestemming ILT veiligheid)

In het kader van het Besluit bijzondere spoorwegen (Bbs) ziet de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toe op de veiligheid op de tramspoorlijn richting Bovenkerk. Via toepassing van de wijzigingsbevoegdheid kan de tramspoorlijn worden verlegd naar het beoogde tracé in de Karperweg. Voor de verlegging van de tramspoorlijn naar het beoogde tracé moet de beheerder van de tramspoorlijn (EMA) toestemming krijgen van ILT in het kader van de veiligheid.

In een eerder informeel gesprek met ILT is geconcludeerd dat het nieuwe ontwerp veilig uit te voeren is. In het profiel van de Karperweg en rondom de villa Amstelveenseweg is voldoende ruimte voor inpassing van de tramspoorlijn met bijbehorende keerlus. Daarnaast geldt dat de trams in het plangebied Havenstraatterrein uitsluitend met lage snelheid mogen rijden, waarbij een vrijwilliger van de tramorganisaties voor de tram uitloopt.

Conclusie:
Er kan naar verwachting worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat toestemming van ILT wordt verkregen vanuit veiligheidsoogpunt.

4. Conclusie

Op basis van het door de tramorganisaties ingediende bedrijfsplan en nadere onderzoeken naar technische aspecten, geluid, trilling en verkeer / parkeren is een onderbouwing gegeven van de uitvoerbaarheid van de wijzigingsbevoegdheid. Daarbij is beoordeeld in hoeverre inpassing van de tramloods en tramspoorlijn in het plangebied mogelijk is.

Op basis van het door de tramorganisaties ingediende bedrijfsplan wordt geconcludeerd dat (nog) niet kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat een verantwoording van meerjarige duurzame (bedrijfs)exploitatie moet worden gegeven. In het bedrijfsplan wordt uitgegaan van een tramloods van circa 500 m^2, waarmee kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat de maximum vestigingsgrootte 2.500 m^2 bvo bedraagt. Uit dat onderzoek blijkt dat een losstaande loods, zoals gesitueerd in variant 1, leidt tot een hogere geluidsbelasting van de GVB tramremise op de woonbebouwing aan de zuidzijde van blok 4. Een losstaande loods die aan de noordwest zijde van het bouwblok wordt ingepast past daarmee niet binnen de kaders van het bestemmingsplan.

Er kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat de tramloods in de eerste bouwlaag moet worden gerealiseerd en dat de maximum bouwhoogte van de tramloods 6 meter bedraagt. Indien een losstaande loods zou worden gerealiseerd kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde van een groen dak.

Het is mogelijk om aan de voorwaarde te voldoen dat onderhoudswerkzaamheden inpandig moeten plaatsvinden. Ook kan worden aangetoond dat er geen onevenredig nadelige geluidhinder, trillinghinder en geur- en stofhinder ter plaatse van gevoelige objecten wordt veroorzaakt. Daarvoor zijn maatregelen aan de tramloods en de tramspoorlijn nodig. Daarbij is het mogelijk om de activiteiten in de tramloods en de trambewegingen over de tramspoorlijn nader te reguleren via het opleggen van maatwerkvoorschriften Activiteitenbesluit. Daarmee geldt dat ook kan worden voldaan aan de voorwaarde dat de functie het gebruik van aangrenzende gronden niet onevenredig mag schaden. Conclusie is dat een goed woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd.

In praktijk blijkt niet te kunnen worden voldaan aan de gestelde voorwaarde voor onderhoud in de avondperiode. De gestelde beperking blijkt bij nader inzien ook niet nodig. Verzoek aan de ABRvS om in de uitspraak over het bestemmingsplan Havenstraatterrein dit gedeelte van het beroep gegrond te verklaren, met dien verstande dat de voorwaarde in de wijzigingsbevoegdheid zodanig wordt aangepast dat onderhoudswerkzaamheden in de tramloods standaard tot 23.00 uur zijn toegestaan. Er kan wel worden voldaan aan de gestelde voorwaarde ten aanzien van de tijdstippen waarop trambewegingen over de tramspoorlijn mogen plaatsvinden

Ten aanzien van verkeer en parkeren is de conclusie dat kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat de functie niet mag leiden tot een onaanvaardbare verkeerssituatie en/of een onaanvaardbare toename van de verkeersaantrekkende werking en dat moet worden voldaan aan het voor het plangebied vigerende parkeerbeleid.

Tot slot geldt dat naar verwachting kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarde dat toestemming van ILT wordt verkregen vanuit veiligheidsoogpunt.

Bijlagen:

- B2. studie inpassing loods historische tram in blok 4 Havenstraatterrein (Movares, d.d. 11 maart 2019)
- B3. Beoordeling geluid en trilling historische tram Havenstraatterrein (LBP Sight, d.d. 11 maart 2019)
- B4. Verkeersgeneratie en parkeerbehoefte historische tram Havenstraatterrein (Goudappel Coffeng, d.d. 11 maart 2019)