

Ruimtelijk profiel tram

Gelet op artikel 12 van de Wet lokaal spoor

Overwegingen

- Op basis van artikel 12 van de Wet lokaal spoor in werking getreden op 1 december 2015, dient het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam (hierna: het dagelijks bestuur) een vergunning te verlenen voor het op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweginfrastructuur uitvoeren of doen uitvoeren van werkzaamheden of het plaatsen van zaken, voor zover dit voortvloeit uit het door het dagelijks bestuur vastgestelde ruimtelijk profiel.
- Bij besluit van 9 november 2015 heeft de Dienst Metro en tram van de gemeente Amsterdam het ruimtelijk profiel tram voor het concessiegebied Amsterdam ambtelijk vastgesteld.
- Deze bevoegdheden waren van 1 december 2015 tot 1 januari 2022 gedelegeerd aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam.
- In het kader van de nieuwe governance heeft het dagelijks bestuur met ingang van 1 januari 2022 het delegatiebesluit aan het college, waardoor het dagelijks bestuur sindsdien weer volledig het bevoegd gezag is op grond van de Wet lokaal spoor.
- Het Ruimtelijk profiel tram, zoals vastgesteld door de Dienst Metro en Tram, met ingang van 1 januari 2022 is voortgezet en is geplaatst op de website van GVB, omdat GVB Infra B.V. sindsdien in mandaat namens het dagelijks bestuur de betreffende vergunningen verleent.
- Het Ruimtelijk profiel tram, zoals vastgesteld door de Dienst Metro en Tram is niet officieel vastgesteld en bekendgemaakt door het college. Vanwege de aankomende inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 en het bijbehorende overgangsrecht, dient het dagelijks bestuur vóór inwerkingtreding van de Omgevingswet het ruimtelijk profiel tram vast te stellen en bekend te maken, onder intrekking van het ruimtelijk profiel zoals vastgesteld door de Dienst Metro en Tram.

Besluit

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

artikel 1.1 Begrippenlijst

Beheerder

Beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur die als zodanig is aangewezen op grond van artikel 18, lid 1, van de Wet lokaal spoor, zijnde GVB Infra B.V.

Buitendienststelling

Toestand waarbij een spoor niet door railvoertuigen in reizigersdienst gereden mag worden.

Ruimtelijk profiel

Beschrijving van de ruimtelijke begrenzing van een gebied, in dit geval rond de tram- infrastructuur, waarbinnen een (omgevings)vergunning benodigd is, als bedoeld in de Wet lokaal spoor en vanaf 1 januari 2024 de Omgevingswet en bijbehorende regelgeving.

Spanningloosstelling

Toestand waarbij de bovenleiding spanningloos is gesteld.

artikel 1.2 Afkortingen

BS Bovenkant spoorstaaf

BVL Bovenleiding

HS Hart spoor

KLIC Kabels en Leidingen Informatiecentrum (onderdeel van het Kadaster)

RP(V) Ruimtelijk profiel (vergunningen)

WIOR Voorschriften voor Werken In de Openbare Ruimte (van de gemeente Amsterdam)

Wls Wet lokaal spoor

Hoofdstuk 2. Inleiding en wettelijk kader

Afdeling 2.1 Afdeling 2.1 Inleiding

artikel 2.1.1 ruimtelijk profiel

Om vast te kunnen stellen of werkzaamheden of zaken zich op, in, boven of naast de lokale spoorweginfrastructuur bevinden, of in de nabijheid daarvan, zijn twee ruimtelijke profielen vastgesteld: voor de metro- en voor de traminfrastructuur.

artikel 2.1.2 uitbreiding ruimtelijk profiel

Voor alle werkzaamheden die binnen het ruimtelijk profiel plaatsvinden is een vergunning nodig. Zie voor de opbouw van het ruimtelijk profiel afdeling 3.2.

Artikel 2.1.3 Werkzaamheden beheerder

Hoewel geen vergunning is vereist voor werkzaamheden van, of in opdracht van, de beheerder gelden hiervoor gelijklopende voorwaarden om veiligheid en doelmatig gebruik te kunnen waarborgen.

Afdeling 2.2 Aanvraag van een vergunningen

artikel 2.2.1 mandaat GVB Infra

Een vergunning voor het werken of plaatsen op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweginfrastructuur kan worden aangevraagd bij het dagelijks bestuur van de Vervoerregio. Het dagelijks bestuur heeft de uitvoering van deze taak gemandateerd aan GVB Infra, die sinds 1 januari 2022 de beheerder is. Bij de aanvraag zal het ruimtelijk profiel zoals beschreven in dit document worden gehanteerd.

artikel 2.2.2 vorm van de vergunning

De vergunning wordt verleend per brief, digitaal ondertekend en per email verzonden.

Afdeling 2.3 Omgevingswet

artikel 2.3.1 beperkingengebied

Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Wat nu het ruimtelijk profiel heet, wordt dan het 'beperkingengebied' genoemd. Het door het dagelijks bestuur vastgestelde ruimtelijk profiel wordt op basis van het overgangsrecht Omgevingswet vanzelf het beperkingengebied. De grondslag verandert maar de uitvoering niet.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijk profiel tram

Afdeling 3.1 Algemeen

artikel 3.1.1 het begrip trambanen

Onder trambanen worden verstaan: alle railinfrastructuur binnen de Vervoerregio Amsterdam waarover de tram rijdt, inclusief toeleidende sporen ten behoeve van tramremises en werkplaatsen, uitgezonderd de museumtrambaan.

artikel 3.1.2 ruimtelijk profiel

In artikel 2 van het Besluit lokaal spoor wordt aangegeven welke elementen behoren tot de lokale spoorweg.

artikel 3.1.3 van toepassing zijnde werkzaamheden

De werkzaamheden waarop dit ruimtelijk profiel in ieder geval van toepassing is, zijn:

- gestuurde boringen onder trambaan door;
- open ontgravingen in of in de nabijheid van de trambaan;
- het leggen van drukleidingen in de nabijheid van de trambaan;
- hijswerkzaamheden in de nabijheid van de trambaan;
- het plaatsen van voorwerpen of constructies in, of in de nabijheid van, de trambaan;
- overige werkzaamheden in, of in de nabijheid van, de trambaan.

Afdeling 3.2 Opbouw ruimtelijk profiel tram

Artikel 3.2.1 ruimtelijk profiel van de baan

Het ruimtelijk profiel tram wordt begrensd door denkbeeldige lijnen 2,5 meter buiten de buitenste spoorstaven. Indien er sprake is van een situatie met enkelspoor dan dient een denkbeeldige lijn van 2,5 meter buiten de links, dan wel rechts gelegen spoorstaaf aangehouden te worden. De hoogte van het ruimtelijk profiel is 10 meter en de diepte is bepaald op 10 meter ten opzichte van de bovenkant van de spoorstaaf.

Artikel 3.2.2 ruimtelijk profiel van de tramhalte

Bij een situatie van een tramhalte wordt het ruimtelijk profiel uitgebreid en begrensd door de zone van de halte te vergroten met een lijn 2,5 meter ten opzichte van de opsluitband aan de rijwegzijde of het begin van de hellingbaan.

artikel 3.2.3 vergunningsplicht

Voor alle werkzaamheden die plaatsvinden binnen dit ruimtelijk profiel is een vergunning vereist.

Afdeling 3.3 Ruimtelijk profiel bij bovenleiding en bovenleidingmast

Artikel 3.3.1 werkzaamheden in de directe nabijheid van de bovenleiding

Indien werkzaamheden worden uitgevoerd in de directe nabijheid van een bovenleidingmast en/of rij-/hangdraad van de bovenleiding geldt het volgende.

Niet onder spanning staand deel

Het standaard ruimtelijk profiel bij niet onder spanning staande delen zoals bij een bovenleidingmast is een cirkel met een straal van 3 meter rondom de mast. Veelal valt deze afstand binnen de zone van het ruimtelijk profiel gezien vanaf de buitenste spoorstaaf.

Onder spanning staand deel

Het standaard ruimtelijk profiel bij een rij-/draagkabel (wel onder spanning staand) is een cirkel met een straal van 5 meter rondom die kabel.

Ook hier geldt dat indien er een gevaar is door werkzaamheden in de omgeving er contact opgenomen moet worden met de vergunningverlener, GVB Infra.

Afdeling 3.4 Uitbreiding op het ruimtelijk profiel tram

Artikel 3.4.1 gevaarstelling buiten het ruimtelijk profiel tram

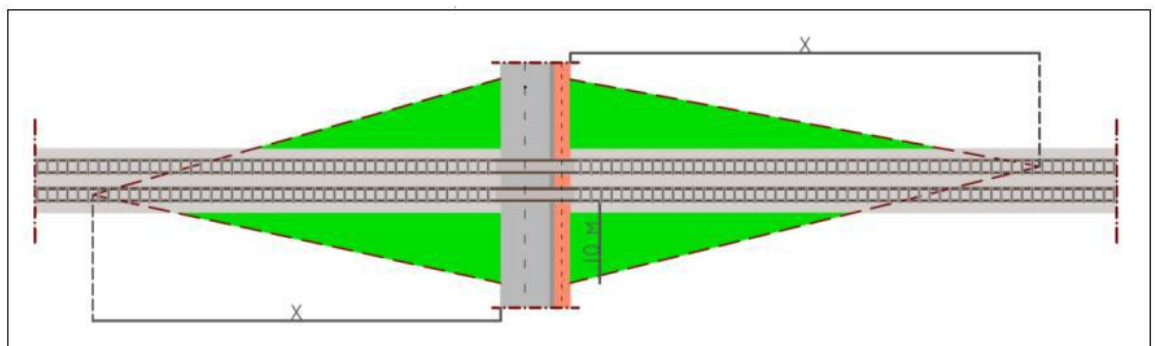
Indien werkzaamheden worden uitgevoerd die buiten de eerder genoemde ruimtelijke profielen vallen, maar wel een gevaar kunnen vormen moet contact worden opgenomen met de beheerder. Voorbeelden van gevaar zijn onder andere hijskranen, hoogwerkers of bouwstallages met een valbereik in de ruimtelijke profielen, maar ook bij hei- of hijswerkzaamheden is sprake van mogelijk gevaar.

Het ruimtelijk profiel wordt uitgebreid met die ruimte die benodigd is om werkzaamheden die buiten de hiervoor genoemde ruimtelijk profielen vallen, maar wel een gevaar kunnen vormen, veilig te kunnen doen plaatsvinden. In dat geval zijn de werkzaamheden op grond van deze uitbreiding vergunningplichtig. Bij twijfel of de werkzaamheden invloed hebben op de railinfrastructuur moet altijd contact worden opgenomen met de beheerder.

Afhankelijk van de aard van de werkzaamheden bepaalt de beheerder of er maatregelen moeten worden genomen, of op basis van de reeds eerder genoemde uitbreiding van het ruimtelijk profiel een vergunningaanvraag moet worden ingediend.

Artikel 3.4.2 zichtlijnen trambestuurder

Binnen 10 meter van een kruising mogen zich geen objecten bevinden. Deze eis is vertaald in onderstaande figuur waarbij de afstand X is gedefinieerd aan de hand van de remweg van de tram en de geldende baanvaksnelheid. In het groene vlak mogen geen objecten geplaatst worden of activiteiten plaats vinden zonder vergunning als bedoeld in art 12 WIs.



Figuur 1: Zichtlijnen trambestuurder

Baanvaksnelheid	Afstand X (m)
-----------------	---------------

25 km/u	30
50 km/u	95
70 km/u	175

Figuur 2: Afstandentabel

Afdeling 3.5 Overzicht tramnet

De ligging van het ruimtelijk profiel (zijnde de trambanen, grotendeels inclusief de denkbeeldige lijnen) is indicatief weergegeven op een kaart die is te raadplegen op de websites van de Vervoerregio en van GVB. Deze kaart wordt jaarlijks ingaande 1 januari aangepast aan de daadwerkelijke situatie.

4 Eisen gesteld aan werkzaamheden

4.1 Algemeen

Voorkomen moet worden dat deformatie van de trambaan ontstaat. Deformatie waardoor scheef (scheluw-) ligging van de trambaan ontstaat ten opzichte van de bestaande situatie van meer dan 10 mm kan leiden tot stoppen van de tramexploitatie en/of stilleggen van de werkzaamheden.

4.1.1 Ontgraving onderbed

Het betonnen onderbed (trambaan-fundering) mag op geen enkele wijze ondergraven worden. Inkalven van sleuven dient te worden voorkomen.

4.1.2 Deformatie trambaan

Deformatie van de trambaan waardoor scheef (scheluw-) ligging van de trambaan ontstaat ten opzichte van de bestaande situatie zal door de beheerder, op kosten van de veroorzaker, direct worden hersteld. Dit kan betekenen dat er naar een andere werkmethode gezocht moet worden of dat exploitatie tijdens werk geen doorgang kan vinden. Tijdens werkzaamheden die deformatie teweeg kunnen brengen, zoals ontgravingen en/of damwandwerk, dient het spoor regelmatig (door de desbetreffende aannemer/uitvoerder, meer malen per dag) op scheef (scheluw-) ligging te worden gecontroleerd. De resultaten van de regelmatige controle dienen dezelfde dag ter beschikking gesteld te worden aan de beheerder en de vergunnigverlener.

Deformatie van de trambaan waardoor ongelijkmatige zettingen van de trambaan ontstaan tussen 5 mm en 10 mm zal in later stadium door de beheerder, op kosten van de veroorzaker, worden hersteld.

Deformatie van de trambaan die alleen gelijkmatig plaats heeft in het verticale vlak kan zonder gevolgen blijven mits:

- de afwatering van de trambaan in stand blijft;
- de omgeving van de trambaan dit toelaat;
- er geen scheurvorming optreedt in en langs de trambaanverharding.

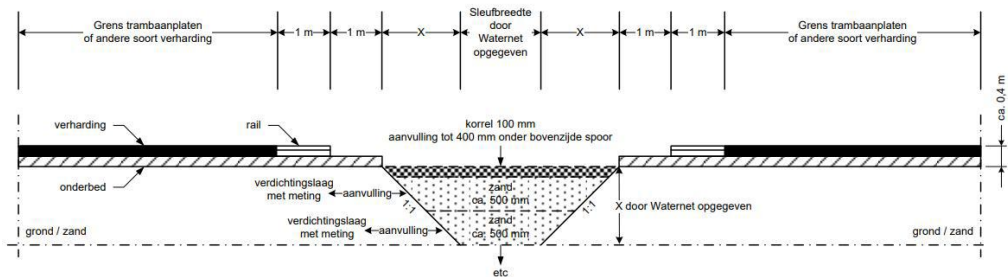
4.1.3 Staking werkzaamheden bij overschrijding

Indien tijdens de werkzaamheden de voorschriften zoals in het bovenstaande gesteld overschreden worden, dan dient de uitvoering onmiddellijk te worden gestaakt en moet de beheerder onmiddellijk hiervan in kennis worden gesteld.

4.2 Open ontgraving

4.2.1 Open ontgravingen in de trambaan

Indien het noodzakelijk is de trambaan tijdelijk open te breken moet vooraf contact worden opgenomen met de beheerder. Werkzaamheden in de trambaan worden door of namens de beheerder uitgevoerd en hiervoor zal bij de aanvrager een offerte worden ingediend. Uitvoering van de werkzaamheden geschiedt uitsluitend na ontvangst van schriftelijke opdracht hiertoe. Indien het voor de werkzaamheden noodzakelijk is de tramsporen tijdelijk te verwijderen zal de hieronder staande principe-doorsnede als leidraad worden gehanteerd:



X = Diepte van onderkant buis tot onderkant onderbedbeton

Aantal zandlagen afhankelijk van diepte X

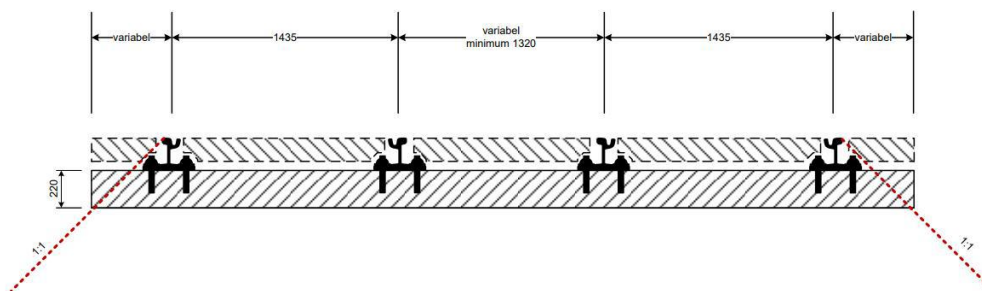
De verdichtingsgraad moet tenminste 98% bedragen. De gemiddelde waardes dienen 100% of groter te zijn.

Figuur 3: Langsdoorsnede open ontgravingen in de trambaan

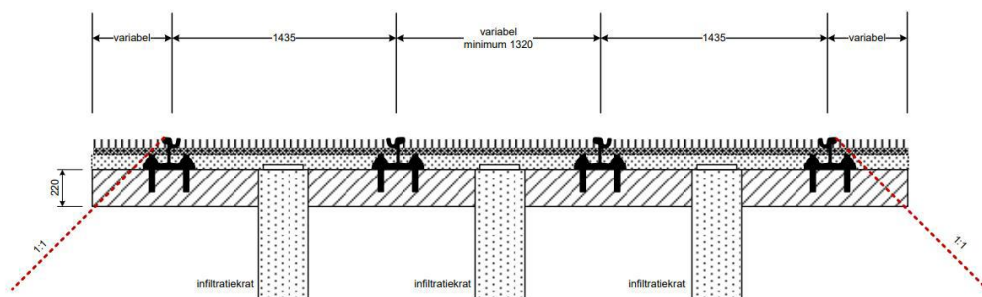
4.2.2 Open ontgravingen in de nabijheid van de trambaan

Indien werkzaamheden langs de trambaan moeten worden uitgevoerd waarbij risico's kunnen ontstaan ten aanzien van deformaties van de trambaan, moet uiterlijk acht weken voorafgaand aan de start van de werkzaamheden contact worden opgenomen met de beheerder.

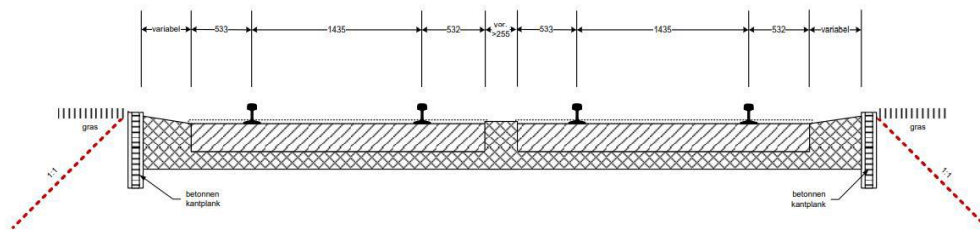
Uitgangspunt hierbij zijn ontgravingen die binnen de natuurlijke druklijn van de trambaan plaatsvinden, zoals weergegeven in onderstaande afbeeldingen (figuren 2, 3, 4) met principe-doorsnedes voor de trambaan.



Figuur 4: Dwarsdoorsnede trambaan in weg, bedekking met asfalt, trambaanplaat, betonstraatstenen of met bovenbedbeton. Natuurlijke druklijn (in rood) verloopt vanaf bovenkant spoor, buitenste sporen. Niet op schaal, alle maten in mm.



Figuur 5: Dwarsdoorsnede trambaan in grasbaan. Natuurlijke druklijn (in rood) verloopt vanaf bovenkant spoor, buitenste sporen. Niet op schaal, alle maten in mm.



Figuur 6: Dwarsdoorsnede trambaan op ballastbaan. Natuurlijke druklijn (in rood) verloopt vanaf de bovenkant van de betonnen kantplaten. Niet op schaal, alle maten in mm.

In alle voorkomende gevallen dienen afspraken te worden gemaakt met de beheerder over het maken van een nulmeting van de trambaan en een monitoringsplan voor de periode gedurende de werkzaamheden.

4.3 Het leggen van een drukleiding

Bij een spoor op maaiveld dienen parallel lopende drukleidingen in het algemeen 9,65 meter uit het hart van het naastliggende spoor te worden gelegd. Hiervan kan worden afgeweken indien dit wordt onderbouwd met een explosiekraterberekening, conform NEN 3651. Parallel lopende drukleidingen mogen in geen geval worden gelegd binnen de lijn, welke vanuit een punt gelegen op 2,3 meter uit het hart van het naastliggende spoor op bovenzijde-spoor-hoogte, onder een helling van 1:1 naar beneden gaat.

4.4 Gestuurde boring

4.4.1 Gestuurde boringen met diameter kleiner dan 160mm

Het tracé van de boring dient haaks op de trambaan te worden uitgevoerd.

De minimale diepte van de gestuurde boring (bovenkant buis) bedraagt 1,20 meter onder bovenkant-spoorstaaf (BS).

De druk- en/of persleidingen dienen in mantelbuis te worden aangebracht.

Bij de aanvraag van de vergunning worden tekening(en) aangeleverd waarin duidelijk locatie, diepteligging en buistypes staat aangegeven. Figuur 1 kan hier als leidraad worden gehanteerd.

4.4.2 Gestuurde boringen met een diameter groter dan 160 mm

Het tracé van de boring dient haaks op de trambaan te worden uitgevoerd, of op een dusdanige diepte dat er geen enkel risico is op verstoring van de traminfrastructuur.

De minimale diepte van gestuurde boring (bovenkant buis) is afhankelijk van risico's op verstoring van de traminfrastructuur, doch minimaal 1,20 meter onder bovenkant-spoorstaaf.

De druk- en/of persleidingen dienen in mantelbuis te worden aangebracht. Bij grotere risico's dienen explosiekraterberekeningen te worden overlegd.

Bij de aanvraag van de vergunning worden tekening(en) aangeleverd waarin duidelijk locatie, diepteligging en buistypes staat aangegeven. Figuur 1 kan hier als leidraad worden gehanteerd.

Risicovolle gestuurde boringen dienen tijdig met de beheerder te worden besproken.

4.5 Werken in de nabijheid van de bovenleiding

4.5.1 Algemeen

Kranen, stellingen en andere werktuigen en/of materieel (statisch en dynamisch) in de nabijheid van de trambaan dienen op versterkte ondergrond (bijv. rijplaten en/of draglineschotten) te staan.

Kranen, stellingen en andere werktuigen en/of materieel (statisch en dynamisch) in de nabijheid van de trambaan dienen van hoogtebegrenzer (indien van toepassing) en van een zichtbare aarding voorzien te zijn.

In situaties die niet door het bovenstaande worden ondervangen en/of bij twijfel dient men contact op te nemen met de beheerder.

4.5.2 Bovenleidingsinstallatie

Er mag niet binnen een straal van 3 meter rond een bovenleidingpaal ontgraven worden. Het eventueel verwijderen, verplaatsen of schoren van een bovenleidingpaal mag alleen door of namens de beheerder worden uitgevoerd.

Voor werken in de nabijheid van bovenleiding tot 3 meter zijn geen additionele maatregelen nodig.

Werken binnen 1,5 meter van de bovenleiding is alleen toegestaan tijdens buitendienststelling en spanningloosstelling: dit geschiedt door of namens de beheerder op kosten van de aanvrager. Hierbij dient er een zichtbare kortsluitverbinding tussen bovenleidinggijdraad en trambaan aanwezig te zijn.

Kortsluiten mag uitsluitend geschieden door daartoe door de beheerder aangewezen personen.

4.6 Signalering en telecommunicatie

Het beheer van kabels en leidingen is opgenomen in de voorschriften in Werken in de openbare ruimte (WIOR) en Kabels en Leidingen Informatiecentrum (KLIC). Dit valt buiten de bevoegdheid van het dagelijks bestuur.

Ten behoeve van wisselbesturing en communicatie zijn in vele halteplaatsen kabelsystemen opgenomen. Bij werkzaamheden in de halteplaatsen dient men hier rekening mee te houden. Deze systemen zijn in de KLIC opgenomen.

Ten behoeve van wisselbesturingen, tram- en busdetectie en communicatie zijn op vele plaatsen in de trambaan lussen opgenomen. Bij werkzaamheden aan het wegdek dient men hier rekening mee te houden en dit vóóraf met de beheerder af te stemmen.

4.7 Overige werkzaamheden in de nabijheid van de trambaan

In het geval dat werkzaamheden langs de trambaan moeten worden uitgevoerd waarbij risico's kunnen ontstaan ten aanzien van deformaties van de trambaan, dient dit uiterlijk acht weken voorafgaand aan de start van de werkzaamheden met de beheerder te worden besproken.

Dit geldt met name voor werkzaamheden waarbij trillingen ontstaan door bijvoorbeeld het intrillen/trekken van damwanden en overige funderingstechnieken.

In alle voorkomende gevallen dient de betreffende partij afspraken te maken met de beheerder over het maken van een nulmeting van de trambaan en een monitoringsplan voor de periode van de werkzaamheden.

Indien tijdens de werkzaamheden de onderstaande voorschriften overschreden worden, dan dient de uitvoering onmiddellijk te worden gestaakt en moet de beheerder hiervan direct in kennis worden gesteld.

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

artikel 5.1 vervallenverklaring

Met de inwerkingtreding van dit ruimtelijk profiel vervalt het document 'Ruimtelijk Profiel Tram' van de gemeente Amsterdam, Metro en Tram, Eigendom en Beheer van 9 november 2015 met kenmerk CEB/OVG/03172.

artikel 5.2 inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op 15 december 2023 en wordt aangehaald als 'Ruimtelijk profiel tram'.

Dit besluit is vastgesteld in de vergadering van het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam op 14 december 2023.

*Gerard Slegers
Portefeuillehouder Wet lokaal spoor*

*Roel Salden
Secretaris-directeur*