

Reactie art. 3.1.1. Contactweg

Intern

Ronald de Graaf juridisch adviseur R.O. Stadsdeel Nieuw-West	
Toelichting. De omschrijving van de doelstelling (2.2.) is niet erg duidelijk. Graag verduidelijken aan de hand van concreet kaartmateriaal, afbeeldingen en/of impressies. De exacte ligging van de ondergang ten opzichte van de kruisende wegen moet concreter in beeld worden gebracht om een helder beeld te krijgen van de beoogde situatie. In dat verband: naamgeving is verwarrend; de onderdoorgang komt toch onder de Kabelweg en niet de Contactweg?	Er zijn nog geen afbeeldingen en dergelijke beschikbaar. Ook is de exacte locatie nog niet bekend. Het bestemmingsplan geeft ruimte om de plannen te optimaliseren naar aanleiding van de uitkomst van de aanbestedingsprocedure. We zullen in de toelichting aangeven dat de onderdoorgang ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang [ond]', op de plankaart komt. Aanvullend daarop lichten we toe dat de onderdoorgang op enige afstand van de Kabelweg is gelegd, vanwege de op- en afritten van de A10 en de ligging van een koelwaterkanaal. Over de naamgeving: de onderdoorgang loopt van de Contactweg naar de Nieuwe Hemweg.
De onderdoorgang wordt niet alleen bestemd voor autoverkeer, maar ook voor fietsers en voetgangers (langzaam verkeer). Dit roept vragen op over de uitvoering van de onderdoorgang t.a.v. het fietsverkeer. Komt er aparte tunnel? Wordt rekening gehouden met sociale veiligheidsaspecten, zo ja welke? Het voorontwerp geeft hierover te weinig informatie.	Er komt één tunnel voor fietsers, voetgangers en auto's. In de toelichting wordt dit verduidelijkt. De aanvulling in de toelichting naar aanleiding van dit punt en van het vorige punt luidt als volgt: <i>De onderdoorgang zal plaats gaan bieden aan het gemotoriseerde verkeer en, daarvan gescheiden, aan fietsers en voetgangers. De onderdoorgang vervangt de overweg van de Kabelweg. De locatie die voor de onderdoorgang gekozen is, op de verbeelding aangeduid met de bouwaanduiding 'onderdoorgang [ond]', ligt op enige afstand van de Kabelweg. De afstand is nodig vanwege de op- en afritten van de A10 en vanwege het koelwaterkanaal dat onder de A10 doorstroomt.</i> Het sociale veiligheidsaspect wordt verderop besproken.
Ook de gevolgen voor de voetgangers worden onvoldoende beschreven in het plan. Er staat alleen dat er een reservering wordt opgenomen voor een toekomstige voetverbinding. In de huidige situatie liggen voetpaden langs de Kabelweg. Onduidelijk is wat die reservering voor de toekomst betekent voor de voetgangers. Kan dit betekenen dat eerst de	De eisen en wensen van Haven Stad zijn opgehaald en verwerkt. Het kan zijn dat er bij de uitwerking van de plannen van Haven Stad blijkt dat er ook nog andere oplossingen nodig zijn, maar daar is nu nog niets over te zeggen. Een snelle uitvoering van de onderdoorgang is nodig. We kunnen dus niet wachten op een nadere uitwerking van Haven Stad.

onderdoorgang voor auto en fietsers wordt gerealiseerd, en later, apart dus, voor voetgangers? Rekening houdend met de transformatieplannen in Haven-stad / Sloterdijk – 1 ligt het in de rede om de voetgangersdoorgangen ook gelijktijdig aan te leggen.	
Stadsdeel West hecht er aan dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de factor sociale (on)veiligheid. Een slecht voorbeeld is de huidige onderdoorgang van de Transformatorweg onder het spoor. Deze wordt door fietsers en voetgangers als onveilig ervaren. Stadsdeel West vraagt zich dan ook af of er alternatieven voor een onderdoorgang zijn onderzocht.	Er zijn inderdaad alternatieven onderzocht, waarbij ook naar het aspect sociale veiligheid is gekeken. De commissies CVC en WVA hebben de plannen ook op dit aspect getoetst. De zichtlijnen die van belang zijn voor de sociale veiligheid zijn in orde. Bij het ontwerp moet gezorgd worden dat de fiets- en voetpaden vanuit de passerende auto's te zien zijn. Het bestemmingsplan biedt hiervoor voldoende ruimte.
Zijn er inderdaad geen andere geluidgevoelige objecten aanwezig in de directe omgeving (pag 28). Ik meen dat er een school in de Alfadriehoek gevestigd is.	Er zijn inderdaad onderwijsinstellingen in de Alfadriehoek (Zekeringstraat 38 en 45).. Daarom wordt er aanvullend onderzoek gedaan door RHDHV. Dit onderzoek is op 04-09-2018 aangeleverd. Uit de resultaten blijkt dat er geen sprake is van een overschrijding van de toetswaarde van 48 dB. De geluidbelasting in de toekomstige situatie neemt af omdat de nieuwe Contactweg meer naar het noorden wordt verlegd en ook deels verdiept wordt aangelegd. Er is dus geen sprake van reconstructie volgens de Wet geluidhinder. Ten aanzien van de wijzigingen aan de overige wegen (Nieuwe Hemweg, Kabelweg en Westhavenweg) is, gezien de afstand van deze wegen tot de nabij gelegen geluidgevoelige objecten en de intensiteiten, uitgesloten dat sprake zal zijn van reconstructie volgens de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder stelt geen aanvullende eisen aan de wijziging aan de Contactweg en de aansluitende wegvakken.
Regels/Verbeelding. De bouwaanduiding "onderdoorgang" op de verbeelding komt niet terug in de regels bij bestemming Verkeer-2. In de planbeschrijving wordt vermeld dat er een aanduiding "tunnel" wordt mogelijk gemaakt bij Verkeer-3. Wordt hiermee de aanduiding onderdoorgang bedoeld? Moet deze dan niet in Verkeer- 3 worden geregeld. Kortom, check dit goed en maak de beoogde situering in de toelichting beter inzichtelijk	De artikelsgewijze toelichting is hier inderdaad niet duidelijk. Die zal worden aangepast. Het woord 'tunnel' wordt in de toelichting van artikel 1 vervangen door 'onderdoorgang'. In artikel 2 zal worden toegevoegd dat de onderdoorgang ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' [ond] zal worden gebouwd. De toelichting van artikel 3 verwijst ten onrechte naar de aanduiding 'tunnel'. Dat moet zijn de aanduiding 'brug'.

Verder lijkt de aanduiding "brug" het volledige bestemmingsvlak Verkeer-3 te omvatten. Als dat de bedoeling is stel ik voor om de brug in de bestemmingsomschrijving op te nemen en niet te werken met een aanduiding omdat die impliceert dat het slechts betrekking heeft op een specifiek gedeelte van de bestemming.	De regeling van artikel 3 is letterlijk overgenomen uit het bestemmingsplan Westrandweg - 2e Coentunnel en is alleen bedoeld om die bestemming aan te vullen met de functie railverkeer. Afgezien van de aanvulling willen we geen veranderingen aanbrengen.
Tot slot, het stadsdeel vindt de keuze van een ongelijkvloerse onderdoorgang logisch en verstandig; In ieder geval voor het trein- en autoverkeer. Stadsdeel West wordt graag op de hoogte gehouden van de verdere ontwikkeling hiervan.	Hiervan wordt kennisgenomen.
M.P. Vroonhof (Merijn) Juridisch Planologisch Medewerker Ruimte en Duurzaamheid	
1. Flexibiliteit voor een betere fietsverbinding In het voorlopig ontwerp voor de onderdoorgang onder het spoor is ook het fietspad in de onderdoorgang opgenomen. Deze treed dan in de plaats van de huidige doorgaande route die op gelijk niveau kruist met het spoor. Daarmee gaat de kwaliteit van deze fietsverbinding flink achter uit, doordat de route veel langer wordt en ook qua beleving en sociale veiligheid flink inboet. We zouden dit aspect graag nader toegelicht zien, alsmede een nadere beschouwing van mogelijk alternatieven (zoals bijvoorbeeld een fietsbrug over het spoor in de huidige lijn die beter aansluit op het gewenste fijnmazige netwerk.) In het bestemmingsplan kan voor de alternatieven ook reeds worden voorzien. Het is tenslotte niet nodig alleen de nu getekende oplossing te bestemmen.	De gevolgen van het maken van de onderdoorgang voor het fietsverkeer is besproken met de vervoerregio en met de fietsersbond. Dit was voor aansluiten van toekomstig fijnmazig fietsnetwerk bekend. Uit het overleg bleek dat de nadelen van de onderdoorgang gezien worden, maar dat er ook voordelen zijn (veiligheid, geen wachttijd bij het spoor) die zorgen dat de onderdoorgang per saldo als een goede oplossing wordt gezien. De commissies CVC en WVA hebben de plannen ook het aspect sociale veiligheid getoetst. De zichtlijnen die van belang zijn voor de sociale veiligheid zijn in orde. Bij het ontwerp moet gezorgd worden dat de fiets- en voetpaden vanuit de passerende auto's te zien zijn. Het bestemmingsplan biedt hiervoor voldoende ruimte. <i>Fietsverbindingen zijn op te nemen in het toekomstige fijnmazige netwerk dat nog verder uitgewerkt wordt bij de transformatie van het gebied.</i>
2. Toelichting op Haven-Stad De paragraaf over Haven-Stad en de aansluiting op aansluitende gebieden zoals ook Sloterdijk I en Centrum is erg summier. Wij zouden graag de doorkijk naar de verdere ontwikkeling van Haven-stad uitgebreider toegelicht zien, inclusief een analyse van deze plannen in het licht van de ambities in de ontwikkelstrategie.	De eisen en wensen van Haven Stad zijn opgehaald en verwerkt. Het kan zijn dat er bij de uitwerking van de plannen van Haven Stad blijkt dat er ook nog andere oplossingen nodig zijn, maar daar is nu nog niets over te zeggen. Een snelle uitvoering van de onderdoorgang is nodig. We kunnen dus niet wachten op een nadere uitwerking van Haven Stad.

3. Externe veiligheid Het rijk werkt nog steeds aan aanpassing van Basisnet, waarbij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor momenteel prioriteit heeft. In het plan wordt dit onderwerp nu afgedaan als 'er verandert niets'. Dit is echter in het licht van de aanpassing van Basisnet, de ontwikkeling van Haven-Stad (zie ook coalitieakkoord) en de gewenste transformatie van het havengebied naar een industriegebied zonder fossiele brandstoffen iets te kort door de bocht. Het zou goed zijn meer inzicht te geven in de feitelijke, toekomstige en wenselijk transporten van gevaarlijke stoffen over dit tracé alsmede de impact op de omliggende ontwikkelingen.	Dit bestemmingsplan is bedoeld om deze verkeersoplossing mogelijk te maken. Het onderzoek is daarop gericht en ook beperkt tot wat er nu aan beleid en ontwikkelingen bekend is. Onderzoek naar nieuwe ontwikkelingen rond het vervoer van gevaarlijke stoffen of zelfs beleidsontwikkeling in gang zetten valt buiten het kader van dit bestemmingsplan en zou ook teveel vertraging veroorzaken. ProRail heeft het plan getoetst op basis van de nu geldende regelgeving; daar voldoet het plan aan.
Vincent Dijkdrenth Medewerker Planadvies Waternet Amsterdam Ik zie graag voordat het ontwerp bestemmingsplan de inspraak in gaat, een aangepaste waterparagraaf tegemoet.	Dit wordt gerealiseerd
Algemeen Ik wil je vragen om de verschillende waterthema's apart in de waterparagraaf te behandelen. Daarbij doel ik op de thema's als waterkwaliteit, waterkwantiteit, waterveiligheid, riolering, rainproof en grondwater.	Dit is in onderstaande reactie uitgewerkt en verwerkt in het bestemmingsplan
Namens de gemeente Amsterdam Ik adviseer om de thema's grondwater, riolering en rainproof te beschrijven, te benoemen hoe met deze thema's om wordt gegaan in het plan en welke conclusie hieruit kan worden getrokken.	Dit is in onderstaande reactie uitgewerkt en verwerkt in het bestemmingsplan
<i>Grondwater</i> Verwijs hierbij naar het gemeentelijk rioleringsplan van de gemeente Amsterdam. Daarin staat de grondwaternorm omschreven. Ik ga ervanuit dat in het project wordt aangetoond dat de constructies geen effect hebben op de grondwaterstand en stroming in de omgeving. Mocht dit wel het geval zijn, zullen er maatregelen moeten worden getroffen.	In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021 is de gemeentelijke grondwaterzorgplicht beschreven. Ontwikkelingen mogen geen negatieve grondwatereffecten hebben voor de aan de grond gegeven functies. Dit gaat om de nieuwe eindsituatie die ontstaat. Bij de onderdoorgang zijn de barrierewerking voor de grondwaterstroming en de grondwatereffecten op de omgeving verwaarloosbaar klein, omdat aan de noord- en zuidzijde watergangen aanwezig blijven die een geohydrologische scheiding vormen in het freatische pakket. Ter plaatse van het spoor ontstaat mogelijk een geringe stijging van het grondwater, omdat de watergang ten noordoosten van het spoor wordt ingekort. De huidige ontwatering is voldoende. In de uitwerking wordt een

	stabiliteitsberekening gemaakt voor het spoor; indien de ontwatering onvoldoende is, wordt een grondwatermaatregel getroffen tussen inrit en spoor (bijvoorbeeld drainage of grindkoffer). Ook bij het emplacement is er geen grondwatereffect in de omgeving, omdat aan de flanken van het emplacement watergangen aanwezig blijven. Op het emplacement zelf voldoet de ontwatering niet aan de eisen, waarvoor drainage wordt aangelegd. Ook de effecten in het wadzandpakket zijn verwaarloosbaar klein. In het eerste watervoerend pakket zijn geen effecten, omdat de onderdoorgang niet zo diep reikt. Tijdens de bouwfase zullen voor de bouwwerkzaamheden de benodigde vergunningen worden aangevraagd voor grondwateronttrekkingen en lozingen; de bouwfase valt verder buiten dit bestemmingsplan.
<i>Riolering</i> Graag omschrijven op welke wijze het hemelwater en vuilwater wordt verwerkt in het project.	<i>Zie bij waterkwaliteit, hoe het hemelwater afstroomt.</i> Langs wegen worden hemelwaterriolen aangelegd; de sporen infiltreren het hemelwater in het ballastbed en de bermen. Er is geen sprake van vuilwater noch een vuilwaterriool.
<i>Rainproof</i> Aangeven welke maatregelen er worden getroffen, waardoor het hemelwater zo veel mogelijk wordt vastgehouden en geborgen op maaiveld, zonder dat dit tot hemelwateroverlast leidt. Graag benoemen hoe hier in het project rekening mee wordt gehouden.	Conform het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021 dienen negatieve gevolgen en schades bij extreme neerslag voorkomen te worden. Water vasthouden en bergen op maaiveld is de eerste voorkeur, alvorens het hemelwater wordt afgevoerd. In de huidige situatie is er op de planlocatie geen Rainproof knelpunt. In het plan zijn sporen met ballast aanwezig. De ballast fungeert als infiltratievoorziening naar de ondergrond van het hemelwater, zodat via drainage het hemelwater vervolgens vertraagd wordt afgevoerd. De onderdoorgang kan in een extreme situatie tijdelijk onder water staan; dit belast de omgeving niet, maar het dient opgenomen te worden in de calamiteitenplannen van de gemeente. Bij de wegen zal een kleine laag water op maaiveld staan. Bij extreme neerslag zijn er op korte afstand, langs de sporen, wegen en het emplacement watergangen aanwezig die het overtollig hemelwater kunnen ontvangen. De watergangen staan in direct contact met de Noordzeekanaalboezem.

--	--

Extern

Vincent Dijkdrenth Medewerker Planadvies Waternet Amsterdam Ik zie graag voordat het ontwerp bestemmingsplan de inspraak in gaat, een aangepaste waterparagraaf tegemoet. Namens het waterschap Amstel, Gooi en Vecht	Dit wordt gerealiseerd
Ik adviseer om de thema's waterkwaliteit, waterkwantiteit en waterveiligheid te beschrijven, te benoemen hoe met deze thema's om wordt gegaan in het plan en welke conclusie hieruit kan worden getrokken.	Dit is verwerkt in het bestemmingsplan
<i>Waterkwaliteit</i> Graag benoemen welke maatregelen er worden genomen om de waterkwaliteit te verbeteren en/of op orde te houden als gevolg van het plan.	Het plan heeft geen negatieve effecten op de waterkwaliteit. Het hemelwater dat valt op de sporen infiltreert grotendeels via de bodem. Het overtollig hemelwater stroomt af naar het oppervlaktewater via de bermen, waarin eventuele verontreinigende stoffen achterblijven. Het hemelwater dat terecht komt in de onderdoorgang wordt via een pompkelder opgepompt en wordt eerst gezuiverd in een helofytenveld, alvorens het wordt geloosd op het oppervlaktewater.
<i>Waterkwantiteit</i> Onder deze paragraaf graag benoemen wat de waterbalans is voor het project, dat dempingen 1 op 1 en toename verharding voor 10% wordt gecompenseerd.	Het plan valt in zijn geheel in het beheergebied van waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De watergangen zijn verbonden met en wateren af op de Noordzeekanaalboezem/Havenbekkens, waarvoor Rijkswaterstaat de waterbeheerder is. Alle watergangen maken deel uit van hetzelfde watersysteem Noordzeekanaalboezem, waarin een streefpeil heerst van NAP -0,40 m. Conform de Keur AGV 2017 dienen dempingen 1 op 1 te worden teruggebracht in hetzelfde watersysteem. Verhardingstoenames dienen gecompenseerd te worden door oppervlaktewater te realiseren ter grootte van 10% van de verhardingstoename. Het project heeft dempingen en een verhardingstoename tot gevolg. De wateropgave is berekend en is vermeld in bijlage V van het Waterhuishoudkundig Plan (zie bijlage 6). De benodigde watercompensatie (wateropgave) wordt volledig ingevuld in hetzelfde watersysteem, in de vorm van oppervlaktewater. Er worden watergangen aangelegd en verbreed en er

	wordt een betonnen watergang aangelegd naast de inrit Contactweg. Alle dempingen en nieuwe watergangen zijn op kaart aangegeven in bijlage IV van het Waterhuishoudkundig Plan (zie bijlage 6). De watergangen maken deel uit van het waterstelsel van Haven-Stad. In de MER Haven-Stad wordt het toekomstig hoofdwatersysteem in hoofdlijnen geschetst. Het plan sluit daar op aan, door de hoofdwatergang langs de Contactweg ten zuidwesten van het spoor in stand te houden met een robuuste afmeting. Deze watergang kan in de toekomst verder worden doorgetrokken naar het westen als onderdeel van het watersysteem Haven-Stad.
<i>Waterveiligheid</i> Advies om ook in de waterparagraaf mee te nemen welke risico's er zijn voor de onderdoorgang bij mogelijke overstroming vanuit het Noordzeekanaal-ARK boezemgebied. Mocht er een overstroming plaatsvinden, dan zal de onderdoorgang onder water komen te staan. Hierdoor kan de route niet meer worden gebruikt voor calamiteiten.	Bij de ontwikkeling van Haven-Stad zijn de opties voor de waterveiligheid van het gehele gebied onderzocht (Wateradvies MER Haven-Stad, gemeente Amsterdam, 7 juni 2017). Dijkkring 44, waar een groot deel van Havenstad en het volledige plan PHS Westhaven binnen valt, heeft nu een overstromingskans van eens per 1.250 jaar. Volgens de huidige planning zijn in het jaar 2029 een aantal verbeteringen aan de Lekdijk en de waterkering van IJmuiden uitgevoerd. Hierdoor stijgt het beschermingsniveau naar eens per 10.000 jaar bij de Lekdijk en eens per 30.000 jaar bij IJmuiden. Zodoende worden ook Haven-Stad en PHS Westhaven na 2029 beter beschermd. De kans op overstroming blijft echter altijd aanwezig. Daarbij wordt een waterpeil verwacht van NAP +1,3 m. Het emplacement en de onderdoorgang zullen dan onder water staan. De verkeersroute is dan niet meer bruikbaar voor calamiteiten. De gevolgen hiervan voor de stad, inclusief de afgeleide keteneffecten als de verkeersroute/emplacement niet bruikbaar zijn, worden opgenomen in de evacuatie-/veiligheidsplannen van de gemeente Amsterdam. Daarbij kunnen calamiteiten- en evacuatieroutes worden vastgesteld. Gezien de keteneffecten is dit een planoverstijgende opgave.
Ton Gerlings J.A. Oortman Gerlings Beleidsmedewerker Sector Ruimtelijke Ordening Directie Beleid Provincie Noord-Holland	

In de toelichting staat in § 1.3: “Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting.” Dit is gelet op de Crisis- en herstelwet onjuist. In het bericht met de aankondiging van het <i>Concept ontwerpbestemmingsplan Contactweg, onderdoorgang</i> staat gelet op het bepaalde in de Crisis- en herstelwet met juistheid: “Het concept ontwerpbestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding.”. De toelichting maakt dus, ander dan bij een plan op voet van de Wet ruimtelijke ordening, deel uit van het bestemmingsplan. Dit betekent dat de raad ook de toelichting moet vaststellen. Dat geldt ook wijzigingen van de toelichting in reactie op zienswijzen en bij ambtshalve wijzigingen. Zie voor het wettelijk kader art. 2.1, tweede lid, van de Crisis- en herstelwet: “In deze afdeling en de daarop berustende bepalingen wordt onder bestemmingsplan mede verstaan: de bij het bestemmingsplan behorende toelichting dan wel het exploitatieplan.”	De suggestie om de eerste zin van § 1.3 te vervangen door “Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding” is opgevolgd.
Overigens geeft het voorontwerp bestemmingsplan “Contactweg, onderdoorgang” geen aanleiding tot opmerkingen.	Hiervan wordt kennis genomen.