



## Bestemmingsplan Contactweg, Onderdoorgang

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam  
Ruimte en Duurzaamheid  
bestemmingsplan Contactweg, onderdoorgang

## Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO\_idn NL.IMRO.0363.B1801BPGST-VG01

Datum print 10 December 2018

Planstatus vastgesteld

## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>		<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Aanleiding	7
1.2	Crisis- en herstelwet	8
1.3	Leeswijzer	8
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Plankader</b>	<b>9</b>
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Doelstelling	9
2.3	Geldend planologisch kader	9
2.4	Beschrijving van het plangebied	11
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>13</b>
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Regionaal beleid	14
3.4	Gemeentelijk beleid	15
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Beschrijving van de ontwikkeling</b>	<b>17</b>
4.1	Huidige situatie	17
4.2	Onderzoek	17
4.3	Toekomstige situatie	19
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Omgevingsaspecten en onderzoek</b>	<b>23</b>
5.1	Milieueffectrapportage	23
5.2	Natuur en ecologie	24
5.3	Water	28
5.4	Bodem	31
5.5	Archeologie en cultuurhistorie	31
5.6	Geluid	31
5.7	Luchtkwaliteit	32
5.8	Externe veiligheid	33
5.9	Trillingen	34
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Juridische planbeschrijving</b>	<b>35</b>
6.1	Algemeen	35
6.2	Planvorm	35
6.3	Artikelsgewijze toelichting	35
<b>Hoofdstuk 7</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>39</b>
7.1	Investerings en opbrengsten	39
7.2	Kostenverhaal	39
<b>Hoofdstuk 8</b>	<b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>41</b>
8.1	Overleg op grond van artikel 3.1.1 Bro	41
8.2	Participatie	46
8.3	Zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan	46



# Toelichting



## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het bestemmingsplan Contactweg, onderdoorgang is project het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Amsterdam Centraal (voorkeursbesluit ministerie van Infrastructuur & Milieu in 2014). In kader van het PHS gaan er meer reizigerstreinen over het spoortraject Eindhoven – Amsterdam Centraal rijden. Naar verwachting groeit ook het aantal goederentreinen van en naar de Amsterdamse Haven. Vanwege de aanleg van nieuwe opstelsporen voor reizigerstreinen naast het huidige goederenemplacement in Westpoort bij de Westhavenweg, zal het spoor tussen het Centraal Station en de Westhavenweg intensiever gebruikt worden. Op dit traject ligt de huidige gelijkvloerse overweg Kabelweg.



De verkeersafwikkeling bij deze overweg is momenteel verre van optimaal en veroorzaakt onder andere filevorming op de A10. Uit verkeersonderzoek blijkt dat dit knelpunt bij meer treinverkeer zal toenemen. Hierbij komt ook de bereikbaarheid van de Haven, zowel over de weg en als over het spoor, onder druk te staan, wat een negatief effect heeft op het gebruik en de ontwikkeling van de haventerreinen. De komende decennia speelt ook de ontwikkeling van het Sloterdijkgebied en Haven-Stad in het gebied ten oosten van de A10 een rol. De transformatie van de aanwezige bedrijfs- en havenfuncties naar een hoogwaardig woongebied zal tot nog meer verkeersbewegingen leiden in het gebied.

De realisatie van een onderdoorgang onder het spoor biedt een oplossing voor de huidige en toekomstige doorstromingsproblematiek op de overweg Kabelweg. Om ervoor te zorgen dat het goederenemplacement Westhavenweg ook in de toekomst blijft beschikken over een hoogwaardige spoorverbinding voor goederen- en reizigerstreinen, wordt de aanleg van een derde spoor bij de stamlijn voorbereid.

## **1.2 Crisis- en herstelwet**

Dit bestemmingsplan valt onder categorie 3.4 van bijlage I van de Crisis- en herstelwet. Daarmee is deze wet van toepassing op dit bestemmingsplan, zodat bijvoorbeeld de behandelingstermijn van beroepen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort is.

## **1.3 Leeswijzer**

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 8 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Het plankader bestaat uit een beschrijving van de huidige toestand van het plangebied en van het doel van dit bestemmingsplan. Hoofdstuk 3 beschrijft het huidige beleid. In hoofdstuk 4 staan de ontwikkelingen beschreven die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. In hoofdstuk 5 worden de omgevingsaspecten besproken die verband houden met de ontwikkeling en het onderzoek naar het effect op die aspecten. Hoofdstuk 6 bevat de juridische uitleg van de regeling. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

De relevante rapporten zijn als bijlagen bij de toelichting gevoegd.



## Hoofdstuk 2 Plankader

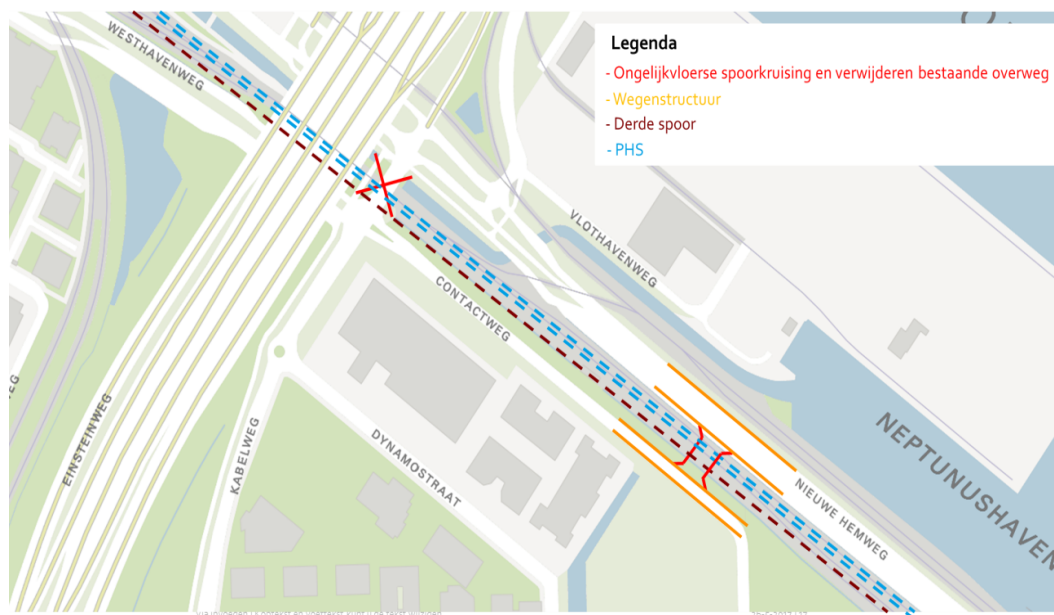
### 2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt binnen de ring van de A10 in het Westelijk havengebied van Amsterdam. Het plangebied wordt afgebakend door de Kabelweg, Contactweg en Nieuwe Hemweg. Het plangebied van het bestemmingsplan Contactweg, onderdoorgang wordt globaal begrensd door de Nieuwe Hemweg, de Contactweg voor zover die weg parallel aan het spoor loopt en de westzijde van de A10. Het plangebied omvat verder, ten oosten van de locatie waar de Contactweg van het spoor afbuigt, het spoor en de strook ten zuiden daarvan, voor zover nodig om het derde spoor te kunnen aanleggen.

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding.

### 2.2 Doelstelling

Dit bestemmingsplan beoogt de bouw van de onderdoorgang onder de sporen mogelijk te maken, de aanleg van de weg die vanaf het kruispunt van de Westhavenweg-Kabelweg over de Contactweg door de onderdoorgang loopt en via de Nieuwe Hemweg weer op de Kabelweg uitkomt en de aanleg van een derde spoorbaan.



Verder wordt met dit bestemmingsplan een onduidelijkheid in de regeling van bestemmingsplan Westrandweg-2e Coentunnel hersteld.

### 2.3 Geldend planologisch kader

In het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Petroleumhaven, vastgesteld op 18 december 2013, met de bestemmingen Verkeer - 1 (wegen en spoor), Verkeer - 2 (alleen voor spoorweg), Groen, Water - 3 en Leiding - Water (de dubbelbestemming die deels over de bestemmingen Verkeer - 1 en Verkeer - 2 valt);
- Alfadriehoek, vastgesteld op 3 juli 2013 met de bestemmingen Verkeer - 1 (wegen), Verkeer - 3 (spoor), Groen en Water en

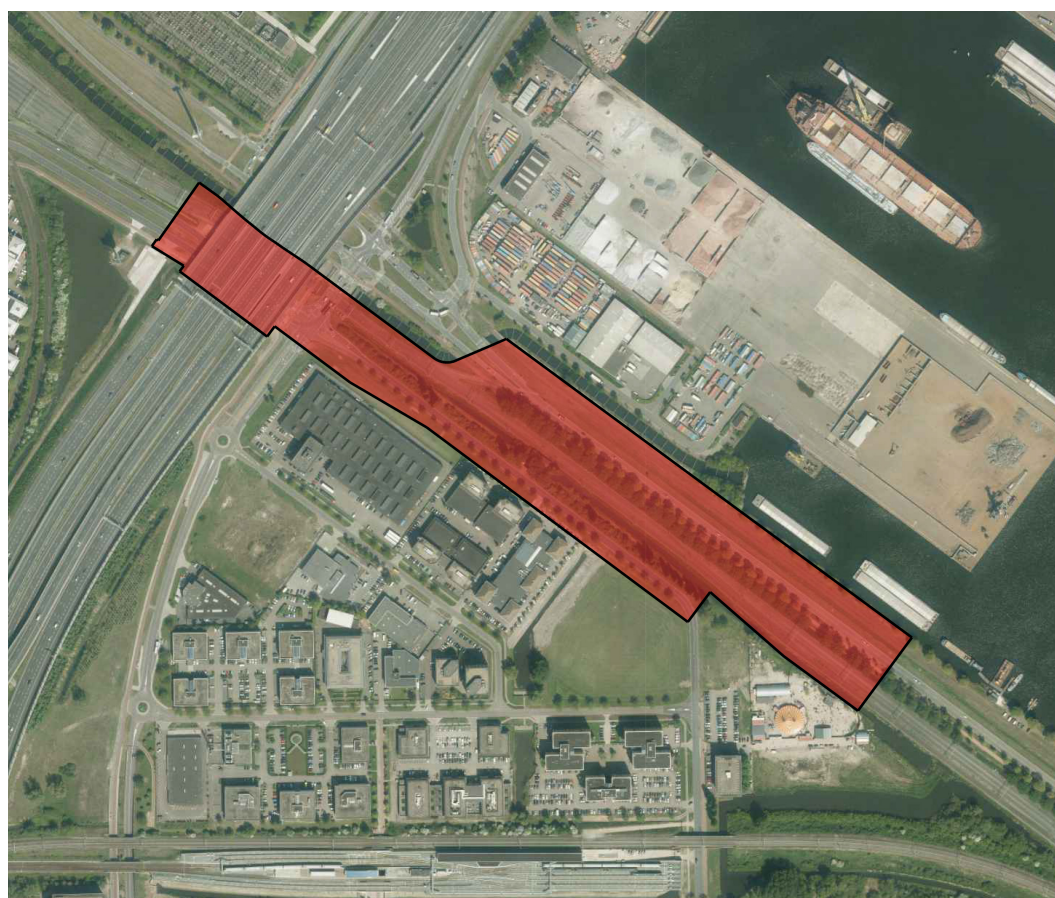
- Westrandweg - 2e Coentunnel, vastgesteld op 27 mei 2011, met de bestemming Verkeer - 4.

Verder geldt het provinciale inpassingsplan Aanpassing Geluidzones Westpoort en HoogTij, waarin met de "Gebiedsaanduiding wetgevingzone - wet geluidhinder 1" de geluidszonering van industrieterreinen, waaronder de terreinen die rond de plangrenzen van dit bestemmingplan liggen, geregeld is. In het verlengde hiervan heeft de raad van Amsterdam heeft op 14 maart 2018 het bestemmingsplan Geluidverdeelplan Westpoort vastgesteld, Dit bestemmingsplan verdeelt de beschikbare geluidsruimte van Westpoort op kavelniveau. Zowel het inpassingsplan als het bestemmingsplan Geluidverdeelplan Westpoort is voor dit bestemmingsplan niet relevant, omdat dit bestemmingsplan geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt.

De voorgenomen ontwikkeling is in strijd met:

- het bestemmingsplan Petroleumhaven, voor zover de weg voor gemotoriseerd verkeer op gronden met de bestemming Groen valt en
- het bestemmingsplan Alfadriehoek voor zover de weg voor gemotoriseerd verkeer op gronden met de bestemming Groen valt, die weg op gronden met de bestemming Verkeer - 1 meer dan twee rijstroken heeft en de bovengrondse infrastructuur (wegen, fietspaden) binnen de bestemming Water valt; het derde spoor in een variant die het spoor aan de zuidoost kant zo dicht bij de bestemming Water legt, dat de spoordijk bij uitvoering van die variant deels in de bestemming Water zou vallen.

In de bestemming Verkeer 4 van het bestemmingsplan Westrandweg-2e Coentunnel ontbreekt de railbestemming abusievelijk. Die bestemming is overigens wel opgenomen in het Tracébesluit Westrandweg.



## **2.4 Beschrijving van het plangebied**

Het plangebied ligt binnen de ring van de A10 in het Westelijk havengebied van Amsterdam, met aan de noordzijde het bedrijventerrein tussen de Neptunushaven en de Vlothaven en aan de zuidzijde een bedrijventerrein Alfadriehoek met lichte bedrijvigheid.

Het plangebied bestaat uit wegen en sporen, met groenstroken en water daar tussenin. Er staan ook nog twee huizen die gesloopt worden en waarvoor de sloopvergunning al verleend is.

Het huidige profiel van de Kabelweg, Contactweg en Nieuwe Hemweg bestaat uit één rijstrook per rijrichting. Naast de Kabelweg en Nieuwe Hemweg is een vrijliggend twee richtingen fietspad met tussenberm gelegen. Op de Kabelweg ligt nabij de huidige gelijkvloerse kruising ook een vrijliggende busbaan en een voetpad.



## Hoofdstuk 3      Beleidskader

### 3.1      Rijksbeleid

Het Kabinet heeft in 2010 de Voorkeursbeslissing "Programma Hoogfrequent Spoorvervoer" (PHS) genomen (TK 32404, nr. 1). Het PHS is vervolgens als onderdeel van een nationaal belang opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, vastgesteld in 2012).

In de SVIR schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2028. De SVIR met als ondertitel 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040.

In de SVIR is voor het spoor als ambitie opgenomen dat "de reizigers vanaf 2020 spoorboekloos kunnen reizen tussen de belangrijkste bestemmingen. Op de drukste trajecten gaan 6 intercity's en 6 sprinters per uur rijden. De infrastructuur van het spoor wordt minder complex gemaakt. Daardoor neemt de betrouwbaarheid toe."

De realisatie van PHS neemt als gevolg van bezuinigingen een langere periode in beslag en vindt stap voor stap plaats tussen 2013 en 2028 (in plaats van volledige realisatie voor 2020 conform de voorkeursbeslissing in 2010).

Het plan waar dit bestemmingsplan op ziet, past in het hierboven geschetste Rijksbeleid.

### 3.2      Provinciaal beleid

#### *Structuurvisie Noord-Holland 2040*

Op 21 juni 2010 hebben provinciale staten van Noord-Holland de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord-Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

#### *Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland*

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010).

De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen.

#### *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan*

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2007) maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht.

Daarnaast geeft het plan aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op de

veiligheid, het milieu, de economie, de ruimtelijke kwaliteit, de natuur, het landschap en het water.

#### *Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013*

In het *Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013* heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolken of een explosie ontstaat. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd.

#### *Conclusie*

Dit bestemmingsplan doorkruist het provinciale beleid niet. Zie ook de behandeling van de diverse milieuaspecten in hoofdstuk 5.

### **3.3 Regionaal beleid**

#### **3.3.1 Metropoolregio Amsterdam**

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordMeugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

#### **3.3.2 Stadsregio Amsterdam**

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld.

#### **3.3.3 Regionaal Verkeer & Vervoerplan**

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit 2004 is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de Stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering.

### **3.4 Gemeentelijk beleid**

#### **3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'**

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.

#### **3.4.2 Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam'**

De centrale doelstelling van het Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam' (2001) is het realiseren van een ecologisch gezond en veilig functionerend watersysteem met een hoge belevingswaarde, dat evenwichtig en duurzaam wordt gebruikt en dat de identiteit van Amsterdam als waterstad versterkt. Het Waterplan Amsterdam buigt zich over vier thema's: ruimtelijke structuur en kwaliteit van het water, functies en gebruik van het water, onderhoud en beheer en beperken van grondwateroverlast. Het streefbeeld voor 2030 is zo uitgewerkt, dat het aansluit op de doelstellingen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

#### **3.4.3 Ontwikkelingsstrategie Haven-Stad**

In de Ontwikkelstrategie is beschreven hoe de gemeente "Haven-Stad" de komende decennia willen ontwikkelen tot een aantrekkelijk woon-werkgebied. Bij de ontwikkeling houdt de gemeente rekening met de specifieke kenmerken van de verschillende deellootjes, met de bedrijven en andere functies die nu in het gebied zitten en dat de wereld er over 10 jaar anders uitziet.

In paragraaf 5.3 gaat de Ontwikkelingsstrategie in op het beperken van autoverkeer en de daarvoor benodigde netwerkingrepen. In verband met het tegengaan van sluipverkeer en het verbeteren van het netwerk wordt ingezet op het opheffen van de overweg Kabelweg door een onderdoorgang van de Contactweg naar de Nieuwe Hemweg te realiseren.

Het opheffen van het kruispunt Kabelweg-Nieuwe Hemweg is ook nodig voor de opwaardering van de Nieuwe Hemweg die door de Ontwikkelingsstrategie wordt nagestreefd.

#### **3.4.4 Beleidskader Verkeersnetten**

De gemeenteraad heeft op woensdag 24 januari 2018 het Beleidskader Verkeersnetten vastgesteld. Daarin staat aangegeven waar de belangrijkste routes voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto liggen, welk doel ze hebben en aan welke kwaliteitseisen ze moeten voldoen. De functie van de netten is onder andere de stad bereikbaar houden, het zorgen voor een goede bereikbaarheid tussen stadsdelen en voor een goede en veilige doorstroming van het verkeer. De verkeersnetwerken zijn ingedeeld in plusnetten die gericht zijn op het bieden van (doorstroom)kwaliteit voor grote verkeersstromen, hoofdnetten die gericht zijn op het behouden van voldoende ruimte om het verkeer af te kunnen wikkelen en basisnetten met standaard-inrichtingseisen.

De autoverbinding over de Nieuwe Hemweg, de fietsverbindingen over De Nieuwe Hemweg en de Kabelweg en de busverbinding op de op- en afritten van de A10 maken deel uit van het plusnet. De busverbinding over de Kabelweg en de afslag naar de Nieuwe Hemweg onder de A10 valt in het hoofdnet.

De voetpaden in het plangebied behoren niet tot het hoofdnet of plusnet voor voetgangers.



## Hoofdstuk 4 Beschrijving van de ontwikkeling

### 4.1 Huidige situatie

#### 4.1.1 Huidig planologisch gebruik

In het plangebied liggen een aantal wegen met de bijbehorende bermen en sloten, een spoorbaan en het viaduct van de snelweg A10/A5. Het gebied wordt bijna alleen door passanten gebruikt. Voor de twee aanwezige woningen aan de Contactweg is een sloopvergunning afgegeven. Het plangebied heeft geen verblijfsfunctie.

Op de Amsterdamse themakaart 'Ecologische passages en structuur' (bereikbaar via [maps.amsterdam.nl](https://maps.amsterdam.nl)) staat het spoor in het projectgebied als Ecologische structuur weergegeven, zie paragraaf 5.2.2. Er bevindt zich geen ecopassage in het projectgebied.

### 4.2 Onderzoek

#### 4.2.1 Onderzoeksvraag

Door de aanleg van een nieuw reizigeremplacement voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en de optimalisering en uitbreiding van de spoor aansluiting ontstaat een situatie waarbij de verkeersdruk op de overweg Kabelweg verder zal toenemen. Om inzicht te krijgen in de verkeerseffecten voor de overweg Kabelweg als gevolg van de aanleg van een reizigeremplacement bij de Westhavenweg, is onderzoek nodig. Het onderzoek brengt de effecten in beeld aan de hand van de huidige inrichting van de overweg en van varianten waarin de overweg geautomatiseerd is en verplaatst is.

#### 4.2.2 Opzet onderzoek

In mei 2016 heeft de gemeente Amsterdam een eerste onderzoek gedaan. (Onderzoek: "Overweg Kabelweg en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)").

Met het onderzoek is verkend welke variant voor de overweg Kabelweg geschikt is om het trein- en wegverkeer adequaat af te wikkelen en waarbij voldaan wordt aan de eisen en richtlijnen die Amsterdam (vastgestelde gemiddelde wachttijden per vervoerswijze uit de gemeentelijke beleidskaders voor verkeerslichtenregelingen) en Rijkswaterstaat (geen file terugslag op de A10) hanteren voor een goede doorstroming en regelbaarheid van het verkeer.

Het onderzoek heeft met simulaties de volgende overwegvarianten bekeken:

- de huidige, handbediende overweg Kabelweg, situatie 2018, vóór de uitvoering van het PHS;
- de huidige overweg Kabelweg, automatisch bediend, situatie 2025, na uitvoering van het PHS;
- een nieuwe overweg op een locatie bij de Contactweg, automatisch bediend, situatie 2025, na uitvoering van het PHS.

Het onderzoek is uitgevoerd met het simulatiemodel Vissim. Dit model is met name geschikt voor een stedelijke omgeving waarin de lokale verkeerssituatie bestudeerd moet worden. Naast het kwalificeren van indicatoren geeft Vissim ook een visualisatie van de verkeersstromen en laat het de bottlenecks binnen een verkeersontwerp zien.

Het simulatienetwerk bij het onderzoek bestaat uit de Nieuwe Hemweg, de Kabelweg, de Vlothavenweg, de Westhavenweg, de Contactweg, de afrit A10 en een deel van de A10 vanaf de Coentunnel.

Bij de simulaties is gebruik gemaakt van de door ProRail geleverde treinaantallen voor reizigers-, goederen- en aannemerstreinen en van de door ProRail geleverde gegevens over de duur waarop de overweg dicht is.

Daarnaast is gebruik gemaakt van verkeersgegevens van RWS voor de A10 en van de gemeente Amsterdam voor het stedelijk wegennet voor de situaties 2018 en 2025.

In het onderzoek zijn de intensiteiten op de A10 en de oprit vanaf de Petroleumhavenweg verwerkt. Het verkeer vanaf de Petroleumhavenweg naar de A10 is voor 2020 geprognoseerd op circa 800 motorvoertuigen per uur (bron RWS).

Voor het openbaar vervoer zijn de volgende gegevens gebruikt: door het netwerk rijdt bus 36; tot 7.00 uur is dit een half uursdienst, daarna een tien minutendienst.

Voor de overweg Kabelweg is een 4 uur durende ochtendperiode gesimuleerd: van 6.00 tot 10.00 uur. Dagelijks rijden er gedurende deze uren de meeste treinen. Deze situatie is 5 keer gesimuleerd, elk met een andere variatie op de voeding van het netwerk. Hierdoor verschillen de momenten dat voertuigen op het netwerk komen, waardoor het aankomstpatroon bij het kruispunt varieert.

#### **4.2.3 Uitkomst van het onderzoek**

Uit de simulaties komen de volgende knelpunten naar voren:

- Bij de handbediende overweg Kabelweg, situatie 2018, ontstaan knelpunten op zowel het stedelijk wegennet als op de rijksweg A10. Hierbij is de maximale wachtrijlengte 850 meter en bereikt de wachtrij de uitvoegstrook van de A10 tijdens de spits. Ook raken er kruispunten geblokkeerd en ontstaat er filevorming als gevolg van rijstrookblokkades op het stedelijk wegennet. Daarmee is deze situatie niet acceptabel.
- Bij de automatisch bediende overweg Kabelweg, situatie 2025, zullen de wachtrijen tijdens treinpassages snel toenemen. Ook zijn er meer piekmomenten (6 keer) ten opzichte van de situatie 2018 (4 keer) die ook nog meer in de drukste periode van de ochtendspits plaatsvinden. Dit wordt veroorzaakt door de extra reizigerstreinen van PHS. Doordat automatische spoorbomen de weg in het geval van een passerende trein korter afsluiten, blijven de consequenties ten opzichte van de situatie 2018 beperkt. De maximale wachtrijlengte is 680 meter. Hierbij bereikt de wachtrij niet de A10. Wel raken er verschillende kruispunten geblokkeerd en ontstaat er filevorming als gevolg van rijstrookblokkades op het stedelijk wegennet. Daarmee is deze situatie niet acceptabel.
- Bij de nieuwe overweg Contactweg situatie 2025 ontstaan er, ondanks aanleg van een extra rijstrook en een extra opstelvak bij de overweg, toch wachtrijen bij de Nieuwe Hemweg. De maximale wachtrijlengte is 500 meter. Bij de kruispunten ontstaan verliestijden en wachtrijen die boven de Amsterdamse richtlijnen liggen. Ook deze oplossing is voor de Amsterdamse partijen (de Vervoersregio, het Havenbedrijf en de gemeente) onwenselijk.

De simulaties tonen aan dat bij alle onderzochte varianten knelpunten in de doorstroming van het verkeer optreden die niet acceptabel zijn en die conflicteren met het beleid dat Amsterdam hanteert bij verliestijden en wachtrijen bij de verkeersafwikkeling op kruispunten in het stedelijk wegennet. Ook de gunstigste variant die uitgaat van een nieuwe, volledig beveiligde overweg tussen de Contactweg en de Nieuwe Hemweg laat vertragingen en wachtrijen zien die boven de Amsterdamse richtlijnen liggen. In het slechtste geval, de variant die uitgaat van de huidige situatie, ontstaan er zelfs files op de A10.

In dit verkeersonderzoek is nog geen rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen als het uitplaatsen van het emplacement Zaanstraat (derde fase emplacement Westhavenweg) en de gebiedsontwikkeling van Haven-Stad met onder meer de transformatie van het Sloterdijkgebied. Deze ontwikkelingen veroorzaken een toename van het trein- en wegverkeer waardoor de knelpunten groter worden. Om de doorstromingsproblematiek adequaat aan te pakken is daarom een robuuste, toekomstbestendige oplossing nodig. Een onderdoorgang onder het spoor ligt dan voor de hand, omdat

daarmee files en vertraging door het wachten op passerende treinen worden opgelost.

In een vervolgonderzoek (R&D, 18 oktober 2016) heeft Ruimte en Duurzaamheid verder verkend wat de gevolgen zijn als wel rekening wordt gehouden met de ruimtelijke ontwikkeling van Haven-Stad. Hiervoor zijn aanvullende simulatiestudies uitgevoerd, waarbij gekeken is naar de effecten van de ruimtelijk ontwikkeling zowel bij handhaving van de overweg Kabelweg als bij de aanleg van een onderdoorgang tussen de Contactweg en de Nieuwe Hemweg. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de problematiek bij de overweg Kabelweg door de ruimtelijke ontwikkelingen verder toeneemt. Het vervolgonderzoek toont ook aan dat alleen een onderdoorgang Contactweg een adequate en toekomst vaste oplossing biedt voor de verkeersafwikkeling (de fileopbouw is maximaal 50 à 60 meter) die voldoet de richtlijnen die Amsterdam hiervoor hanteert.

#### **4.2.4 Conclusie**

Uit het onderzoek blijkt dat alleen een onderdoorgang een toekomstbestendige oplossing biedt voor de verwachte toename van het rail- en wegverkeer.

Daar komt bij dat de aanleg van de onderdoorgang Contactweg ook nodig is, omdat een gelijkvloerse overweg niet langer toegestaan is, als er een derde spoor wordt gerealiseerd.

### **4.3 Toekomstige situatie**

In de beoogde, nieuwe situatie verandert het gebied functioneel niet, maar de infrastructuur voor zowel het wegverkeer als het spoorverkeer zal extra ruimte vragen.

In deze paragraaf worden de uitgangspunten van het ontwerp voor de verkeersstructuur met een onderdoorgang onder het spoor beschreven.

#### **4.3.1 Uitgangspunten**

De gemeente heeft de eisen en wensen geïnventariseerd van de partijen met belangen die door de ontwikkeling in het geding kunnen komen. Op basis van die inventarisatie zijn de uitgangspunten voor het ontwerp van de onderdoorgang onder het spoor tussen de Contactweg en de Nieuwe Hemweg opgesteld. Hieronder worden die uitgangspunten, voor zover van belang voor dit bestemmingsplan, weergegeven.

##### *Spoor:*

- het spoor blijft op de huidige hoogte liggen;
- er wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van de spoorwegovergang in de Nieuwe Hemweg en met de goederenopstelsporen aan de noordzijde van de Nieuwe Hemweg;
- er wordt rekening gehouden met de aanleg van een derde spoor langs de twee bestaande sporen.

##### *Gemotoriseerd verkeer, fietsen en voetgangers:*

- de onderdoorgang moet geschikt zijn voor vrachtauto's, personenauto's, bussen, fietsers en voetgangers;
- buslijn 36 die nu van de overweg Kabelweg rijdt moet ook bij een onderdoorgang zijn route kunnen volgen;
- de onderdoorgang moet zoveel mogelijk aansluiten op bestaande verkeersrelaties en verbindingen;
- er wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om de Nieuwe Hemweg in de toekomst op te waarderen naar 2 x 2 rijstroken en 70 km/uur;
- de Contactweg krijgt een profiel van 2 x 1 rijstrook;
- er voldoende opstelvakken zijn voor het verkeer, als er verkeerslichten komen;
- de uitwerkingen van de weg en van de fiets- en voetpaden voldoen aan de richtlijnen van de CVC en

Duurzaam veilig.

*Omgeving:*

- er wordt rekening gehouden met de bedrijven, toegangswegen, erfpachtrechten en uit te geven kavels;
- de huizen langs het spoor die op het tracé van het derde spoor staan worden gesloopt (de sloopvergunning is al verleend);
- er wordt een zone vrijgehouden voor de omleiding van kabels en leidingen die buiten de spoorzone zijn gesitueerd;
- de inrichting is gericht op het in stand houden van de ecologische structuur;
- als de watergang aan de zuidzijde bij de Contactweg voor de onderdoorgang geknipt wordt, moet voor het westelijk deel een doorkoppeling worden gemaakt met de watergang die centraal is gelegen in de Alfadriehoek.

#### **4.3.2 Beschrijving van de ontwerpinstelling van het gebied**

De onderdoorgang zal plaats gaan bieden aan het gemotoriseerd 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.

*Autoverkeer*

Belangrijkste verbinding in het gebied is de snelweg A10/A5 van en naar de Coentunnel. Deze weg kruist het plangebied in noord zuid richting en heeft op- en afritten naar de Nieuwe Hemweg (S101).

De Nieuwe Hemweg (S101) maakt deel uit van het S-netwerk van Amsterdam, een netwerk met wegverbindingen die een stroomfunctie hebben en grote delen van het stedelijk gebied van Amsterdam ontsluiten richting het rijkswegennet. De Nieuwe Hemweg is een onderdeel van het "plusnet auto" (zie paragraaf 3.4.4) en zal in de toekomst uitgebreid worden naar een rijweg met twee rijbanen met elk twee rijstroken. Hierbij is het ook de bedoeling de snelheid te verhogen naar 70 km/uur.

Ter hoogte van de aan te leggen onderdoorgang zal de snelheid vanwege hellingen, zicht en veiligheid 50 km/uur bedragen. Hier zal het profiel van de Nieuwe Hemweg bestaan uit meerdere rijbanen en rijstroken. De twee rijbanen met elk twee rijstroken worden verdiept aangelegd. Eén extra rijbaan blijft op maaiveldniveau en kan op termijn verbreed worden met een tweede rijstrook richting de A10. De verdiepte rijbanen worden met verkeerslichten aangesloten op de onderdoorgang Contactweg.

De onderdoorgang Contactweg bestaat uit twee rijbanen waarbij één rijbaan beschikt over één rijstrook en de tweede rijbaan bestaat uit twee opstelvakken voor de verkeerslichten installatie.

De onderdoorgang sluit aan de zuidzijde via een hellingbaan aan op het stedelijk wegennet richting de Kabelweg. Het profiel bestaat uit twee rijbanen die na de helling overgaan in één rijbaan met twee rijstroken. De weg heeft een maximale snelheid van 50 km/uur.

De huidige Contactweg wordt omgebouwd naar een éénrichtingsparallelweg met een maximum snelheid van 50 km/uur ter ontsluiting van een bedrijfslocatie.

Met de aanleg van de onderdoorgang Contactweg en het derde spoor komt de overweg Kabelweg te vervallen. Dit leidt tot een reconstructie van het kruispunt Kabelweg – Westhavenweg - Contactweg en het kruispunt Nieuwe Hemweg – A10.

*Openbaar vervoer*

In het gebied komt één buslijn voor, namelijk lijn 36, die een route heeft via de Kabelweg en de huidige overweg van en naar de A10 en Coentunnel. Bij het sluiten van de overweg zal de route van deze buslijn

worden omgeleid via de onderdoorgang Contactweg. Deze omleiding heeft geen gevolgen voor de aanwezige haltes bij de Dynamostraat en de oprit A10/Nieuwe Hemweg.

In de directe omgeving van het plangebied bevindt zich ook infrastructuur voor de trein. Het gaat hier om een bestaand emplacement voor goederentreinen en een nieuw emplacement voor reizigerstreinen van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Ook gaat het om een stamlijn naar dit emplacement dat wordt uitgebreid met een derde spoor.

#### *Langzaam verkeer*

Bij de aanleg van de onderdoorgang Contactweg worden de bestaande fietsverbindingen langs de Nieuwe Hemweg, het tweerichtingen fietspad behorende tot het "plusnet fiets" (zie paragraaf 3.4.4) en het tweerichtingen fietspad langs de Kabelweg, gehandhaafd. De fietsverbinding die nu via de overweg Kabelweg loopt wordt omgeleid via de onderdoorgang Contactweg waarbij de fietsers ongehinderd het spoor kunnen passeren. Daarnaast wordt een twee richtingen fietspad aangelegd langs de Contactweg, tussen de Kabelweg en Zekeringstraat, waarmee een ontbrekende fietsschakel wordt ingevuld.

Voor de voetgangers zijn weinig voorzieningen aanwezig in het plangebied. Dit heeft te maken met de aard van het gebied namelijk een havengebied met grootschalige bedrijfsgebieden die alleen per auto bereikbaar zijn. Alleen langs de Kabelweg zijn er voetpaden. Bij de onderdoorgang wordt al wel rekening gehouden met de toekomstige transformatie van het havengebied naar stedelijk woongebied en is daarom al een reservering opgenomen voor een toekomstige voetverbinding onder het spoor door.



## **Hoofdstuk 5            Omgevingsaspecten en onderzoek**

### **5.1      Milieueffectrapportage**

#### **5.1.1    M.e.r.-plicht**

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Op grond van de Wet milieubeheer moet voor sommige plannen een milieueffectrapport (MER) opgesteld worden en er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen (de “m.e.r.-beoordeling”) of hij het nodig vindt om een MER op te stellen. In het Besluit m.e.r. is bepaald voor welke activiteiten de m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht bestaat.

Dit bestemmingsplan voorziet in de realisering van het project om de bestaande overweg Kabelweg te vervangen door een onderdoorgang onder het spoor en de aanleg van een derde spoor ter hoogte van deze kruising. Deze ontwikkeling is geen project waarvoor vanwege de activiteit en/of de omvang op grond van de C-lijst van het Besluit m.e.r. een m.e.r.-plicht geldt. Evenmin bestaat gezien onderdeel D2.2 van het Besluit m.e.r. een verplichting tot een m.e.r.-beoordeling. Daarbij is van belang dat de spoorweg niet in een gevoelig gebied ligt als bedoeld onder a of b van onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Conclusie:

Er is geen plicht of aanleiding voor het volgen van de m.e.r.-procedure of het doen van een m.e.r.-beoordeling. Uit de onderzoeken die voor dit bestemmingsplan gedaan zijn, blijkt dat het plan geen belangrijke gevolgen voor het milieu heeft.

#### **5.1.2    Relatie met Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)**

Het project PHS Amsterdam heeft als doel om de capaciteit, de kwaliteit en de robuustheid van de railinfrastructuur de komende jaren te vergroten. Een aantal fysieke maatregelen moet het rijden met hogere intensiteiten en hogere snelheden van zowel goederen- als reizigerstreinen mogelijk maken. Het gaat bijvoorbeeld om het verlengen en verbreden van perrons, het aanpassen van tunnels (oost en west) en het maken van een vrije spoor kruising ter hoogte van de Dijkgracht. Hiervoor wordt een tracébesluit genomen. Dit project is m.e.r.-plichtig (de m.e.r.-procedure is reeds gestart met het uitbrengen van de Notitie Reikwijdte en detailniveau in september 2016). Het MER zal deel uitmaken van het tracébesluit.

Ook zal het goederenemplacement Westhaven worden uitgebreid met nieuwe opstelsporen voor het parkeren van reizigerstreinen. Met deze ontwikkeling is in het vigerend bestemmingsplan Westhaven al rekening gehouden. Zoals in paragraaf 1.1 geschetst is het wenselijk om te garanderen dat het opstel terrein Westhaven ook in de toekomst blijft beschikken over een hoogwaardige spoorverbinding, door een derde (toeleidend) spoor naar het opstel terrein aan te leggen. Deze ontwikkeling is door de aanleg van de ongelijkvloerse spoor kruising goed te realiseren.

## 5.2 Natuur en ecologie

### 5.2.1 Inleiding

Op grond van dit bestemmingsplan kan een ruimtelijke ontwikkeling uitgevoerd worden die effect kan hebben op beschermde natuurwaarden. Om inzicht te krijgen in die effecten is onderzoek gedaan. Het onderzoek is uitgevoerd in de vorm van een zogenaamde 'quickscan'. Het onderzoek (Rapport Movares: Herinrichting Amsterdam Westhaven: Quickscan Ecologie, d.d. 28-11-2017, v3.0) is bijgevoegd als Bijlage 2 van de toelichting. Met het onderzoek wordt voldaan aan de natuurwetgeving. In het onderzoek zijn de effecten onderzocht op:

- beschermde natuurgebieden (Natura 2000, Natuurnetwerk Nederland);
- de Amsterdamse ecologische structuur;
- beschermde soorten (Flora en fauna).

Een nader ecologisch onderzoek is uitgevoerd (Rapport Movares: Herinrichting Amsterdam Westhaven Nader ecologisch onderzoek, d.d. 19 oktober 2018, v2.0) en is als Bijlage 3 van de toelichting bijgevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat de bomen langs de Contactweg een essentiële viegroute vormen voor vleermuizen (ruige dwergvleermuis). Indien deze geheel worden gekapt, is er sprake van overtreding van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming (art. 3.5 lid 4). Er is ontheffing nodig. Dit is van toepassing op de aanleg van de nieuwe onderdoorgang tussen Hemweg en Contactweg. Verder zijn geen soorten aangetroffen waar ontheffing voor nodig is op de Wet natuurbescherming.

De volgende maatregelen worden geadviseerd. Er dient rekening te worden gehouden met de aanwezige algemene soorten grondgebonden zoogdieren door vegetatie te verwijderen en grondwerkzaamheden vanuit één kant uit te voeren, zodat de dieren de kans krijgen om te vluchten. In het kader van het 3e spoor is geen ontheffing benodigd. Wel dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van vleermuizen. Dit kan door gebruik te maken van gerichte verlichting, niet na zonsondergang te werken in de omgeving van vegetatie en geen materiaal te plaatsen tussen de bomen van de viegroute. Deze materialen kunnen namelijk de viegroute blokkeren. De genoemde maatregelen dienen uitgewerkt te worden in een ecologisch werkprotocol.

### 5.2.2 Natuurgebieden en structuren

#### *Beschermde Natuurgebieden*

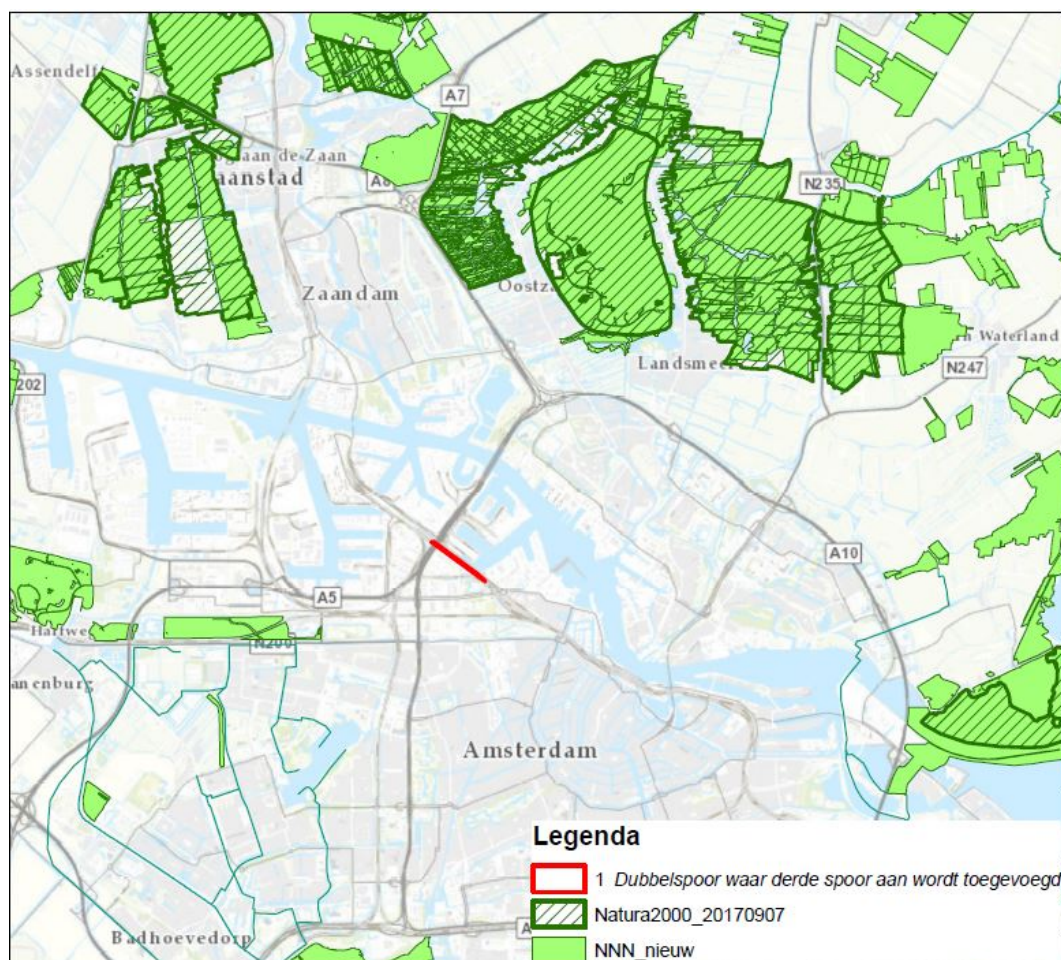
Het plangebied van het bestemmingsplan ligt niet binnen een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Polder Westzaan' bevindt zich op een afstand van ongeveer 3,2 kilometer afstand (zie figuur 1).

#### *Natuurnetwerk Nederland*

Het plangebied van het bestemmingsplan maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde gebied dat deel uitmaakt van dat netwerk bevindt zich op een afstand van hemelsbreed ongeveer 2,7 kilometer (zie figuur 1).

Het plangebied legt geen ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland. Gezien de aard van de werkzaamheden, de afstand en bebouwing tussen het plangebied en het netwerk, worden ook indirecte negatieve effecten (zoals licht, geluid, trillingen) op de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland uitgesloten.



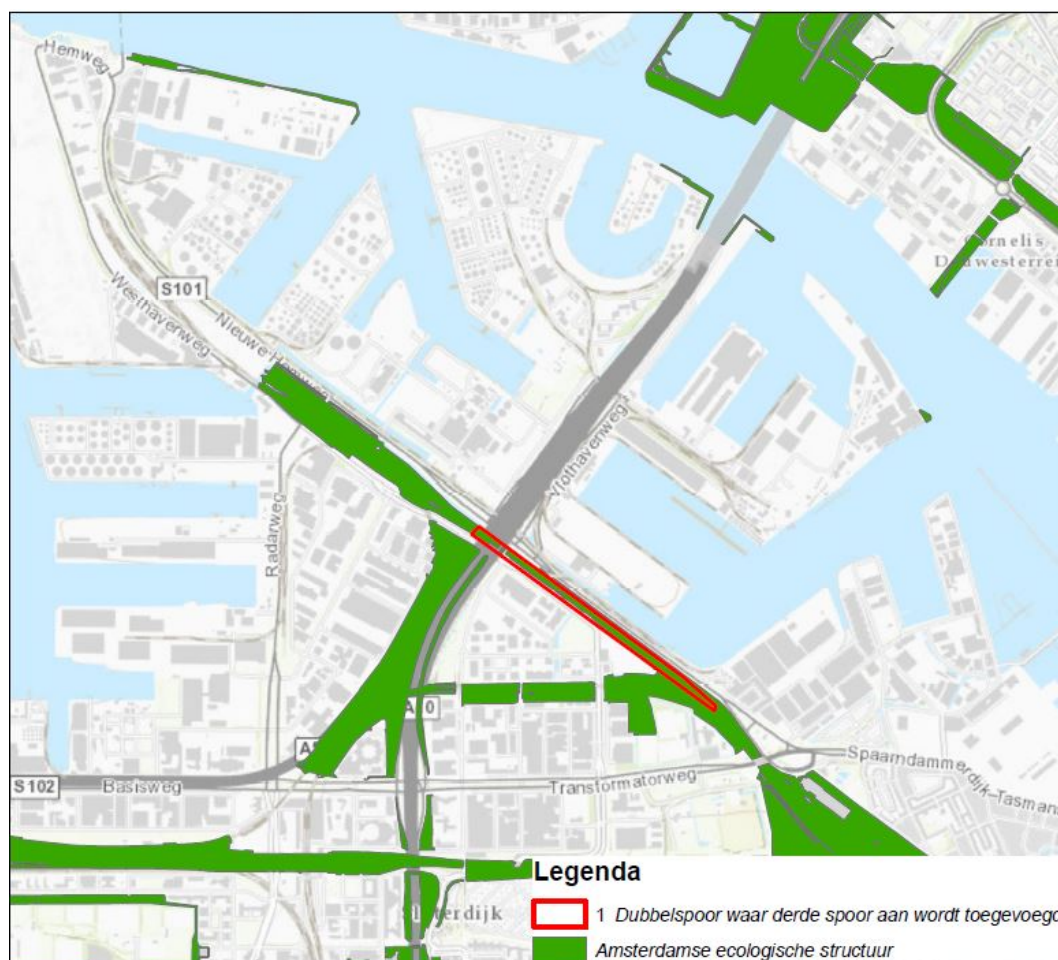


figuur 1: ligging onderzoeksgebied ten opzichte van Natuurnetwerk Nederland en Natura 2000 (bron: provincie Noord-Holland)

#### Amsterdamse ecologische structuur

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) zijn de ecologische verbindingen weergegeven (pagina 138) en is de Hoofdgroenstructuur vastgelegd. Het plangebied bevat geen gronden die tot deze structuren behoren.

De locatie van het toe te voegen derde spoor is op de kaart van de ecologische structuur van Amsterdam wel als onderdeel van de ecologische structuur weergegeven (zie figuur 2).



figuur 2: ligging van het projectgebied ten opzichte van de Amsterdamse ecologische structuur (bron: gemeente Amsterdam – maps.amsterdam.nl)

Deze ecologische structuur verbindt de groene gebieden van Amsterdam met elkaar en vergroot daarmee het leefgebied voor dier- en plantensoorten. De Amsterdamse ecologische structuur betreft een netwerk van zowel grote als kleine 'groene' en 'blauwe' gebieden en maakt het verbindende groene netwerk binnen de stad en de verbinding met het omringende landschap zichtbaar en is essentieel voor de biodiversiteit.

Om het stelsel van groene verbindingen goed te laten functioneren is het van belang dat ecologische knelpunten worden opgelost. Op de kaart van de ecologische structuur zijn de op te heffen knelpunten in beeld gebracht. Op de locatie van het derde spoor bevinden zich in de huidige situatie geen knelpunten. Ter hoogte van de autoweg A10 is in 2017 middels een onderdoorgang (faunapassage) een barrière voor kleine zoogdieren, reptielen en vleermuizen, opgeheven.

Het toevoegen van het derde spoor zal voornoemde faunapassage niet in gevaar brengen. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp vindt afstemming plaats met een ecooloog van de gemeente Amsterdam om te waarborgen dat de aanwezige ecologische verbinding in stand wordt gehouden.

### 5.2.3 Beschermde planten- en diersoorten

Om te bepalen of er in het plangebied beschermde plant- of diersoorten aanwezig zijn is het gebied, middels bureau- en veldonderzoek onderzocht op de aanwezigheid van deze soorten.

*Planten*

In het plangebied zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen.

*Vogels, amfibieën en grondgebonden zoogdieren*

Het maken van de onderdoorgang en het toevoegen van het derde spoor hebben geen effect op beschermde natuurgebieden of op de Amsterdamse ecologische structuur. De aanwezigheid van jaarrond beschermde vogelnesten, de rugstreeppad, mogelijke verblijfplaatsen van vleermuizen en de wezel is onderzocht. Er zijn geen vogels met jaarrond beschermde nesten, kleine marterachtigen of andere Habitatrichtlijnsoorten of beschermde amfibieën rugstreeppadden aangetroffen. Effecten op deze soorten zijn daarmee ook uitgesloten. Wel is binnen het projectgebied geschikt broedbiotoop voor algemene broedvogels aanwezig. Om effecten op broedende vogels te voorkomen dienen werkzaamheden waarbij vegetatie wordt verwijderd, bomen worden gekapt of water wordt gedempt, buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd. Om verstoring van hun leefgebied te voorkomen, dient rekening te worden gehouden met algemene soorten amfibieën (kleine watersalamander, gewone pad en bruine kikker) en grondgebonden zoogdieren (bosmuis en konijn). Dit is mogelijk door bij het dempen van sloten vanuit één kant te werken zodat dieren kunnen vluchten.

*Vleermuizen*

Er zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen binnen het plangebied. Er zijn foerageergebieden aanwezig binnen het plangebied. In de omgeving zijn echter voldoende alternatieven aanwezig. Het gaat daarom niet om essentieel foerageergebied. In het plangebied vormen de bomen langs de Contactweg een essentiële vliegroute voor vleermuizen (ruige dwergvleermuis). Indien deze geheel worden gekapt is er sprake van overtreding van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming (art. 3.5 lid 4). Er is ontheffing nodig. Dit is van toepassing op de aanleg van de nieuwe onderdoorgang tussen Hemweg en Contactweg.

*Mitigerende maatregelen*

Mitigerende maatregelen ten behoeve van vleermuizen, algemene soorten broedvogels, algemene grondgebonden zoogdieren en amfibieën dienen uitgewerkt te worden in een ecologisch werkprotocol. Dit zijn gebruikelijke maatregelen die veelal voortvloeien uit de soortenprotocollen die door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO.nl) en de provincie Noord-Holland worden gehanteerd. Deze protocollen worden regelmatig in soortgelijke projecten toegepast. Gelet op het bovenstaande is het op voorhand in redelijkheid aannemelijk dat de Wet natuurbescherming niet aan de uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan in de weg staat.

**5.2.4 Bomen**

In het projectgebied staan twee type bomen, de Italiaanse populier (*populus nigra italica*) en de treurwilg (*salix sepulcralis chrysocoma*). In totaal gaat het om ongeveer 100 bomen aan weerszijden van het spoor. Op de Nieuwe Hemweg staan de bomen aan beide kanten van het fietspad, op de Contactweg staan de bomen in de groenstrook aangrenzend aan het spoor.

Bomen die als gevolg van de uitvoering van het project niet behouden kunnen blijven, zullen gecompenseerd worden. De gemeentelijke bomenverordening zal daarbij uiteraard gevolgd worden.

Door de firma Pius Floris boomverzorging is op 6 september 2018 op de bomen aan de Nieuwe Hemweg en de Contactweg een waardebeoordeling uitgevoerd. Zie hiervoor bijlage 4.

In opdracht van de gemeente Amsterdam zijn de bomen in het gebied gelegen in het westelijk havengebied langs de Nieuwe Hemweg en de Contactweg te Amsterdam op 6 september 2018 geïventariseerd en is de waarde van de bomen bepaald. De bomen maakten onderdeel uit van de

openbare ruimte en zijn eigendom van de gemeente Amsterdam en Prorail. De bomen vervullen de functie van groenbuffer en wegafscheiding van het openbaar gebied.

In verband met de herinrichting van het gebied heeft de gemeente Amsterdam verzocht de waarde van de geïnventariseerde beplanting inzichtelijk te maken. De doelstelling van deze rapportage is het vaststellen van de boomwaarde. Bij het bepalen van de groenwaarde is een balans gezocht tussen de economische waarde en de groenwaarde voor het westelijk havengebied. Dit betekent dat er niet simpel is gerekend met het vervangen van de aanwezige zaailingen voor eenjarig bosplantsoen maar dat de sortimentskeuze ligt bij het vervangen van de zaailingen voor meerjarige spullen en wortelgoed zodat in het groencompensatieplan voldoende waarde kan worden opgebouwd om opnieuw te investeren in nieuwe aanplant in het gebied.

Voor de aangeplante bomen is een waardebepaling uitgevoerd conform de richtlijnen van de NVTB, versie 2013. In een aantal gevallen is de boomwaarde(berekening) overgenomen van de eerder uitgevoerde waardebepalingen (Movares Projectnr. 17/21785/Prorail). In de Bijlage 4 waardebepaling (Pius Floris Projectnr. PFBA 09P1800409) wordt beschreven dat het gaat om 141 stuks verse boomsoorten met een leeftijd van 5 tot 35 jaar. Het bestand bestaat zowel uit zaailingen, uitgegroeid bosplantsoen en een aantal solitaire bomen. De totaalwaarde van de bomen wordt geschat op € 317.356, - ex BTW.

### **5.2.5 Conclusie**

Het maken van de onderdoorgang en het toevoegen van het derde spoor hebben geen effect op beschermde natuurgebieden of op de Amsterdamse ecologische structuur of op beschermde vogelnesten, de rugstreeppad, mogelijke verblijfplaatsen van vleermuizen en de wezel nog nader onderzocht worden.

Bomen die niet behouden kunnen blijven, zullen conform de bomenverordening gecompenseerd moeten worden.

## **5.3 Water**

Deze paragraaf bevat de beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding (artikel 3.1.6, lid 1, onder b, van het Besluit ruimtelijke ordening).

De gevolgen voor de waterhuishouding zijn in 2018 onderzocht. De adviesnota waarin het onderzoek is vastgelegd is als bijlage 5 bij de toelichting gevoegd.

De aanleg van het derde spoor heeft tot gevolg dat de sloot naast het spoor geheel of gedeeltelijk gedempt wordt. De functie die de sloot heeft voor de waterhuishouding moet gecompenseerd worden. Het nieuwe spoor en de reconstructie van vooral de Contactweg leidt tot een toename van het verharde oppervlak. De gevolgen daarvan op de waterhuishouding moeten ook gecompenseerd worden.

In de adviesnota is aangegeven hoeveel ruimte gemaakt moet worden voor nieuw oppervlaktewater en dat er duikers moeten worden aangelegd voor het afvoeren van water. Ook blijkt uit de nota dat de ruimte voor deze compensatiemaatregelen aanwezig is, zowel in de variant die als uitgangspunt voor dit bestemmingsplan dient ("variant 5B"), als in de variant waarin de ligging van de sporen wordt geoptimaliseerd ("variant 9B").

Bij uitvoering van de variant 5B zal het water gecompenseerd moeten worden binnen de bestemming Bedrijf - 1 van het bestemmingsplan Alfadriehoek. Die bestemming laat het verbreden van de watergang toe. ProRail heeft gelden gereserveerd om, als deze variant wordt uitgevoerd, de benodigde grond te

verwerven.

### **5.3.1 Waterhuishoudkundig plan (Watertoets)**

Er is een waterhuishoudkundig plan opgesteld en op 12 september 2018 opgeleverd. Het plan is als bijlage 6 Waterhuishoudkundig plan bij de toelichting opgenomen. In de watertoets zijn de volgende factoren meegenomen:

Het beleidsmatig en wettelijk kader, de huidige situatie, de betrokken partijen en afstemming, de wijzigingen waterhuishouding viaduct A10-aansluiting S101/S102 en de wijzigingen waterhuishouding emplacement Westhaven.

In document 'Eerste artikel 3.1.1. Bro-overleg' (Bijlage 1) wordt verwezen naar de waterparagraaf en het daarin opnemen van alle watergerelateerde aspecten van het bestemmingsplan. Aan dit verzoek voldoen wij hierbij.

### **5.3.2 Waterkwaliteit**

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.

### **5.3.3 Waterkwantiteit**

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.

#### **5.3.4 Waterveiligheid**

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 Haven-stad 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 evacuatie routes worden vastgesteld. Gezien de keteneffecten is dit een planoverstijgende opgave.

#### **5.3.5 Grondwater**

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 barrièrewerking 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.

#### **5.3.6 Riolering**

*Zie bij waterkwaliteit, hoe het hemelwater afstroomt.*

Langs wegen worden hemelwaterriolen aangelegd; de sporen infiltreren het hemelwater in het ballastbed en de bermen. Er is geen sprake van wilwater noch een wilwaterriool.

### **5.3.7 Rainproof**

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.

## **5.4 Bodem**

Er is onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de bodem, om te bezien in hoeverre het bestemmingsplan uitgevoerd kan worden. Het onderzoeksrapport is als bijlage 7 bij de toelichting opgenomen. De conclusies van het rapport staan hieronder.

Over het geheel genomen zijn de onderzoekslocatie en de omliggende terreinen door de jaren heen gedegen onderzocht (inclusief historisch onderzoek) en waar nodig plaatselijk gesaneerd. Binnen het onderzoeksgebied zijn geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend. Op basis van de beschikbare informatie wordt verwacht dat de bodem langs het spoor en in de directe omgeving van de onderzoekslocatie maximaal licht verontreinigd is. De slootbodems zijn daarbij een aandachtspunt. Ter plaatse kan de slibslaag matig tot sterk verontreinigd zijn. Er worden geen verontreinigingen verwacht die vanuit de omgeving aangevoerd worden en dan belemmering vormen voor de aanleg van de ongelijke kruising.

## **5.5 Archeologie en cultuurhistorie**

Er is een analyse gemaakt van de archeologische verwachting voor het plangebied (zie bijlage 8) bij de toelichting. De conclusie van de analyse is dat in de voorbereiding van de bestemmingsplannen Petroleumhaven en Alfadriehoek onderzocht is of het nodig is om eventuele archeologische resten te beschermen. Uit die onderzoeken blijkt dat door de verstoring van de bodem de kans op resten zo klein is, dat het bestemmingsplan geen beschermende regels hoeft te bevatten.

Het project heeft geen effect op cultuurhistorische waarden in het plangebied of in de omgeving daarvan.

Uit bovenstaande volgt de conclusie dat er geen cultuurhistorische of archeologische belangen in het geding zijn bij de uitvoering van het project dat door dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt.

## **5.6 Geluid**

### **5.6.1 Geluid van wegverkeer**

Op 27 september 2018 heeft Royal Haskoning DHV een rapport uitgebracht waarin de resultaten van het akoestisch onderzoek wegverkeer worden beschreven.

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.

Zie voor inhoudelijke onderbouwing bijlage 9.

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet worden getoetst.

### **5.6.2 Geluid van railverkeer**

Op grond van artikel 107 van de Wet geluidhinder moet de geluidbelasting als gevolg van de voorgenomen aanleg aan de wettelijke eisen getoetst worden. Het daarvoor benodigde onderzoek naar de effecten van de aanleg van een ongelijkvloerse kruising met de Kabelweg en de aanleg van een derde spoor ten behoeve van een nieuw aan te leggen emplacement voor reizigerstreinen railverkeer heeft Movares in 2018 in opdracht van ProRail uitgevoerd (zie bijlage 10). In deze paragraaf is een korte samenvatting van het onderzoek opgenomen.

Movares heeft het onderzoek aangesloten op de wettelijke kaders geldend voor het doorgaande spoor in de Wet milieubeheer (Wm). Dit houdt in dat binnen het studiegebied is getoetst of na het gereedkomen van het project de geluidproductieplafonds (GPP's) worden overschreden.

Uit de resultaten blijkt dat er na uitvoering van het project zes overschrijdingen optreden van de geldende GPP's. In de omgeving van de overschrijdingen zijn twee woningen aanwezig (Westhavenweg 21 en 22). Beide worden afgebroken. In de verdere omgeving zijn geen geluidgevoelige objecten aanwezig. Er is daarom geen nader onderzoek vereist naar geluidbeperkende maatregelen. De wijziging van de GPP's zal plaatsvinden in een andere procedure.

Ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de akoestische effecten van het project beschouwd. Het akoestisch effect van de planvorming op geluid is, gezien de overschrijdingen tot ongeveer 1 dB op een relatief klein aantal referentiepunten, beperkt. Gezien de bestemmingen en het gebruik van de panden in het studiegebied is deze toename vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar. In dit kader zijn er daarom geen bezwaren tegen het project.

## **5.7 Luchtkwaliteit**

Er is onderzoek verricht om te bepalen of de voorziene wijzigingen als gevolg van het project dat op grond van dit bestemmingsplan uitgevoerd kan worden passen binnen de wettelijke kaders voor het aspect *luchtkwaliteit* (zie bijlage 11). Hieronder zijn de resultaten kort beschreven.

Zowel de effecten van de aanleg van het derde spoor met daarbij behorende wijzigingen in treinintensiteiten als de wijzigingen aan de wegen te beoordelen voor het aspect *lucht* zijn getoetst aan



de wettelijke kaders geldend voor luchtkwaliteit in de Wet milieubeheer (Wm). Dit houdt in dat binnen het studiegebied is getoetst of na gereedkomen van het project de normen voor NO<sub>2</sub> en fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) worden overschreden als gevolg van spoorverkeer of wegverkeer. Daarnaast is ook onderzocht wat het effect op de luchtkwaliteit is van de bouwactiviteiten die horen bij de aanlegfase van het project.

Uit de resultaten blijkt dat er na uitvoering van het project geen overschrijdingen van grenswaarden ontstaan als gevolg van het spoor- of wegverkeer. Wel geldt dat in een klein deel van het studiegebied een achtergrondconcentratie voor PM<sub>10</sub> aanwezig is die reeds hoger is dan de grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie. De bijdrage van zowel het spoorverkeer als het wegverkeer als gevolg van het project aan de concentratie is echter klein waardoor, wanneer er al sprake is van overschrijding, deze bijdrage altijd valt onder *niet in betekenende mate*.

De bijdrage van de activiteiten in de aanlegfase aan de concentraties in het studiegebied zijn zeer klein en zullen daardoor niet leiden tot tijdelijke overschrijdingen van grenswaarden.

Conclusie: de uitvoering van het project leidt niet tot strijd met de wettelijke kaders voor luchtkwaliteit.

## 5.8 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Het plangebied van dit bestemmingsplan bevat slechts spoor, wegen en openbaar gebied. ProRail heeft onderzoek laten doen naar het effect dat het aanleggen van het derde spoor heeft op de externe veiligheid. Uit dat onderzoek, dat als bijlage12 bij de toelichting is gevoegd, blijkt dat

- er geen sprake is van een (dreigende) overschrijding van de risicoplafonds;
- er geen afwijkende beoordeling van het groepsrisico noodzakelijk is;
- ten gevolge van het plan geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen de basisnetafstand (10<sup>-6</sup>-contour voor het plaatsgebonden risico) komen te liggen;
- het plan geen effect heeft op de ligging van het plasbrandaandachtsgebied.

De ontwikkeling die het plan mogelijk maakt leidt niet tot verandering van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. Nader onderzoek naar het effect op de omgeving van het plangebied is dan ook niet nodig.

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor en over de binnenwateren. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

De Kabelweg en de Contactweg zijn geen routes voor gevaarlijke stoffen. Dit bestemmingsplan brengt daar geen verandering in.

Het vervoer over de A5 en de A10 wordt met dit bestemmingsplan niet gewijzigd.

Nader onderzoek naar dit aspect is dan ook niet nodig.

Conclusie: vanuit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor het plan.

## 5.9 Trillingen

In 2018 is er trillingsonderzoek gedaan naar de effecten van de aanleg van een derde spoor en het bouwen van een onderdoorgang onder het spoor. Het onderzoek is als bijlage 13 bij de toelichting gevoegd. De conclusies van het onderzoek zijn hieronder weergegeven.

Uit het onderzoek naar trillingshinder volgt dat er geen overschrijdingen van het beoordelingskader voor trillingshinder optreden. Het project leidt tot een beperkte toename van de maximale trillingssterkte ( $V_{max}$ ), doordat de rijsnelheid van goederentreinen toeneemt en doordat deze treinen dichterbij de gebouwen in de Alfadriehoek komen te rijden (op het nieuwe derde spoor). De  $V_{max}$  blijft onder de grenswaarde. De trillingsintensiteiten gedurende de dag-, avond- en nachtperiodes ( $V_{per}$ ) blijven onder de grenswaarden en nemen niet significant toe, ondanks de extra reizigerstreinen. De trillingen van reizigerstreinen zijn naar verwachting niet voelbaar in de omliggende panden, omdat deze treinen verder weg rijden en met een lage snelheid. Gezien het voorgaande is het niet noodzakelijk om mitigerende maatregelen voor trillingshinder te overwegen voor dit project.

Uit het onderzoek naar trillingsschade volgt dat bij een aantal gebouwen trillingsschade als gevolg van bouwwerkzaamheden tijdens de realisatie van de onderdoorgang Contactweg niet op voorhand is uit te sluiten. Daarom wordt geadviseerd om, zodra de detaillering van de onderdoorgang is afgerond, gedetailleerde schadeprognoses te maken. Als vervolgens blijkt dat er nog steeds gebouwen zijn met een kans op schade, dan kan er gekozen worden voor trillingsarme bouwmethodes of het monitoren van de trillingen tijdens de bouw.

Verder is in het onderzoek gekeken naar verstoring van trillingsgevoelige apparatuur. Op dit moment is er geen sprake van bedrijven met gevoelige apparatuur in het onderzoeksgebied. De trillingen wijzigen slechts beperkt door de voorgenomen wijzigingen binnen dit bestemmingsplan, zodat een eventuele toekomstige vestiging van bedrijven met gevoelige apparatuur door deze bestemmingsplanwijziging niet minder mogelijk wordt gemaakt.

### *Conclusie*

Uit bovenstaande volgt dat het niet noodzakelijk is om mitigerende maatregelen voor trillingshinder te overwegen voor dit project. Vanuit het oogpunt van trillingen zijn er geen belemmeringen voor het plan.

## Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

### 6.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding, de regels en de toelichting. De verbeelding (voorheen: plankaart) vormt samen met de regels de juridisch bindende regeling van het bestemmingsplan. De regels bepalen welke bebouwing en welk gebruik is toegestaan. De regels zijn verdeeld over vier hoofdstukken. In hoofdstuk 2 staan de regels die alleen voor een bepaalde bestemming gelden. In de andere hoofdstukken staan regels die voor het hele plangebied gelden. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen deel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

### 6.2 Planvorm

In dit bestemmingsplan zijn de verschillende bestemmingen globaal vastgelegd. De regels staan de ontwikkeling die het bestemmingsplan beoogt mogelijk te maken toe. Op grond van het bestemmingsplan is voor het realiseren van de ontwikkeling geen vergunning nodig.

### 6.3 Artikelsgewijze toelichting

#### 6.3.1 Toelichting op de planregels

Bij het formuleren van de regels zijn de regels van de bestemmingsplannen Alfadriehoek en Petroleumhaven als uitgangspunt genomen.

#### 6.3.2 Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de regels toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

#### HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- **Artikel 1 Begrippen**

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachte achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor zijn de eerdere hoofdstukken van de toelichting bedoeld.

- **Artikel 2 Wijze van meten**

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past

binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven.

## HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

### • **Artikel 3 Verkeer - 1**

In de bestemming Verkeer - 1 mogen de wegen en paden worden aangelegd die nodig zijn voor het gebruiken van de nieuwe onderdoorgang onder het spoor of voor de afwikkeling van doorgaand verkeer dat geen gebruik maakt van de onderdoorgang. De bestemming staat ook het bouwen van een onderdoorgang toe.

Het bestemmingsplan is globaal van opzet, zodat eventuele optimalisaties in het ontwerp van de onderdoorgang en de verkeersstructuur op basis van het plan mogelijk zijn. De groen- en waterstructuur valt ook onder deze bestemming, al is die niet zichtbaar op de verbeelding (plankaart). Bij de uitvoering wordt uiteraard gezorgd voor de aanleg van voldoende voorzieningen voor de afwatering en voor voldoende groen, zoals in hoofdstuk 5 beschreven is.

### • **Artikel 4 Verkeer - 2**

Aan de spoorwegen, de bestaande en het nog aan te leggen derde spoor, is de bestemming Verkeer - 2 toegekend. De systematiek van dit artikel is vergelijkbaar met die van de bestemming Verkeer - 1. De locatie waar de onderdoorgang wordt gebouwd is met de aanduiding 'onderdoorgang [ond]' aangegeven.

### • **Artikel 5 Verkeer - 3**

De regels van de bestemming Verkeer - 3 zijn overgenomen uit het bestemmingsplan Westrandweg - 2e Coentunnel. Railverkeer, dat als doel abusievelijk ontbreekt in dat bestemmingsplan, is toegevoegd.

Binnen deze bestemming zijn alle voorzieningen ten behoeve van het verkeer mogelijk gemaakt (zoals op- en afritten, viaducten, bruggen en andere kunstwerken, bermen, taluds, technische installaties etc.), en voorzieningen ten behoeve van milieu, natuur, landschap etc. Het viaduct van de snelweg over de wegen en het spoor is door middel van een specifieke functieaanduiding "brug" mogelijk gemaakt. Er kunnen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de verkeersbestemming worden gebouwd. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de situering en de afmetingen van de bouwwerken (uitsluitend in de gevallen dat wordt afgeweken van de tracébesluiten).

### • **Artikel 6 Dubbelbestemming Leiding-Gas**

De aanwezige gastransportleiding is bestemd als "Leiding-gas". Voor een zone rond de leiding geldt een aanlegvergunningstelsel voor diverse werkzaamheden. Doel daarvan is om de leiding te beschermen tegen schade. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

## HOOFDSTUK 3

### • **Artikel 7 Anti-dubbelregel**

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt.

### • **Artikel 8 Algemene bouwregels**

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan.

### • **Artikel 9 Algemene gebruiksregels**

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene

gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, noemt dit artikel een aantal activiteiten die in ieder geval niet zijn toegestaan.

- **Artikel 10 Algemene afwijkingsregels**

In dit artikel staan algemene afwijkingsregels voor het afwijken van bestemmingen. Op grond van deze regels kan voor het bouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen. In bepaalde gevallen kan van de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden afgeweken. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen.

#### HOOFDSTUK 4

- **Artikel 11 Overgangsrecht**

In het Besluit ruimtelijke ordening staan overgangsregels met de verplichting om die in elk bestemmingsplan te plaatsen. Deze verplichte regels zijn in artikel 11 opgenomen.

- **Artikel 12 Slotregel**

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer.



## **Hoofdstuk 7          Economische uitvoerbaarheid**

### **7.1      Investerings en opbrengsten**

Voor de vaststelling van dit bestemmingsplan heeft de gemeenteraad van Amsterdam haar goedkeuring gegeven aan het Investeringsbesluit, waarmee de kosten van dit project gedekt zijn. Daarmee kan het project uitgevoerd worden.

### **7.2      Kostenverhaal**

Op grond van artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het bouwen van een tunnel geen bouwplan in de zin van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening. De verplichting om op grond van die wet om kosten te verhalen geldt daarom niet voor dit plan.





## Hoofdstuk 8      Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 8.1      Overleg op grond van artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

1. Ministerie van Infrastructuur & Milieu;
2. Ministerie van Defensie;
3. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie;
4. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
5. Provincie Noord-Holland;
6. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
7. Dagelijks Bestuur van het stadsdeel West;
8. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / Hoogheemraadschap van Rijnland;

Er zijn van verschillende instanties reacties ontvangen en voorzien van een beantwoording (Zie Bijlage 1).

#### *Provincie Noord-Holland*

De Provincie Noord-Holland merkt op dat er in de toelichting in § 1.3 staat : "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 concept ontwerpbestemmingsplan Contactweg, onderdoorgang 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, anders 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.

Reactie:

De suggestie om de eerste zin van § 1.3 te vervangen door "Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding" is opgevolgd.

Tot slot merkt de Provincie op dat het voorontwerp bestemmingsplan "Contactweg, onderdoorgang" geen aanleiding geeft tot opmerkingen.

Reactie: Hiervan wordt kennis genomen.

#### *Stadsdeel West namens het Dagelijks Bestuur*

Het stadsdeel West vraagt verduidelijking van de omschrijving van de doelstelling (2.2.) in de toelichting aan de hand van concreet kaartmateriaal, afbeeldingen en/of impressies.

Reactie:

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 plankkaart 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.

Reactie:

Verder roept de onderdoorgang vragen op over de uitvoering van de onderdoorgang t.a.v. het fietsverkeer omdat de onderdoorgang niet alleen wordt bestemd voor autoverkeer, maar ook voor fietsers en voetgangers.

Reactie:

Er komt één tunnel voor fietsers, voetgangers en auto's. In de toelichting wordt dit verduidelijkt.

Ook worden de gevolgen voor de voetgangers onvoldoende beschreven in het plan. Het stadsdeel West vraagt zich af welke volgorde wordt aangehouden bij het realiseren van de onderdoorgang voor auto, fietsers en voetgangers.

Reactie:

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.

Tevens hecht stadsdeel West er aan dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de factor sociale (on)veiligheid.

Reactie:

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.

Stadsdeel West vraagt zich af of er inderdaad geen andere geluidgevoelige objecten aanwezig zijn in de directe omgeving (pag 28).

Reactie:

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. Er is geen sprake van reconstructie volgens de Wet geluidhinder. Ook stelt de Wet geluidhinder geen aanvullende eisen aan de wijziging aan de Contactweg en de aansluitende wegvakken.

Stadsdeel West geeft aan dat de bouwaanduiding "onderdoorgang" op de verbeelding niet terug komt in de regels bij bestemming Verkeer-2.

Reactie:

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'.

Stadsdeel West geeft aan dat de aanduiding "brug" het volledige bestemmingsvlak Verkeer-3 lijkt te omvatten.

Reactie:

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.

Stadsdeel West vraagt naar flexibiliteit voor een betere fietsverbinding en of het aspect sociale veiligheid nader wordt toegelicht.

Reactie:

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. Fietsverbindingen zijn op te nemen in het toekomstige fijnmazige netwerk dat nog verder uitgewerkt wordt bij de transformatie van het gebied.

Stadsdeel West wil meer inzicht in de feitelijke, toekomstige en wenselijk transporten van gevaarlijke stoffen over dit tracé alsmede de impact op de omliggende ontwikkelingen.

Reactie:

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.

*Waternet namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht*

Waternet ziet graag voordat het ontwerpbestemmingsplan de inspraak ingaat, een aangepaste waterparagraaf tegemoet.

Reactie:

Dit wordt gerealiseerd.

Waternet vraagt om de verschillende waterthema's apart in de waterparagraaf te behandelen. Daarbij wordt bedoeld op de thema's als waterkwaliteit, waterkwantiteit, waterveiligheid, riolering, rainproof en grondwater.

Reactie:

Dit is in onderstaande reactie uitgewerkt en verwerkt in het bestemmingsplan.

Waternet adviseert 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.

Reactie:

Dit is in onderstaande reactie uitgewerkt en verwerkt in het bestemmingsplan.

Waternet vraagt om hierbij te verwijzen naar het gemeentelijk rioleringsplan van de gemeente Amsterdam. Daarin staat de grondwaternorm omschreven. Waternet gaat 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.

Reactie:

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 barrièrewerking 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.

Waternet vraagt te omschrijven op welke wijze het hemelwater en vuilwater wordt verwerkt in het project.

Reactie:

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.

Waternet vraagt ook aan te geven welke maatregelen er worden getroffen, waardoor het hemelwater zo veel mogelijk wordt vastgehouden en geborgen op het maaiveld, zonder dat dit tot hemelwateroverlast leidt. Graag benoemen hoe hier in het project rekening mee wordt gehouden.

Reactie:

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.

Waternet adviseert 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.

Reactie:

Ook vraagt Waternet te 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.

Tevens vraagt Waternet onder de waterparagraaf te benoemen wat de waterbalans is voor het project, dat dempingen 1 op 1 en toename verharding voor 10% wordt gecompenseerd.

Reactie:

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.

Tot slot adviseert Waternet om 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.

Reactie:

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 Haven-stad 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.

## 8.2 Participatie

Dit bestemmingsplan heeft voor de directe omgeving weinig impact. Daarom kan worden volstaan met de participatiemogelijkheden die de procedure van de Wet ruimtelijke ordening biedt.

## 8.3 Zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan

Er zijn de volgende twee zienswijzen ingediend, die zijn samengevat en van een reactie voorzien in de Nota van beantwoording zienswijzen (geanonimiseerd, Bijlage 14).

1. Gasunie Transport Services B.V.
2. Liander Infra N.V.

De zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan zelf (regels en verbeelding) en tot enkele correcties en aanpassingen in de toelichting.

1. *Gasunie Transport Services B.V.*

Gasunie merkt op dat de in het plangebied aanwezige gastransportleiding niet is bestemd. Verzocht wordt de ontbrekende gastransportleiding alsnog in het plan op te nemen, zowel in de verbeelding als in de regels.

### *Reactie gemeente*

Gastransportleidingen vallen onder de externe veiligheid regelgeving. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is van toepassing op buisleidingen met een externeveiligheidsaspect, zoals hogedrukaardgasleidingen, buisleidingen met brandbare vloeistoffen en buisleidingen met overige gevaarlijke (chemische) stoffen. Het Bevb bevat regels voor het vastleggen van deze buisleidingen en haar externeveiligheidsaspecten in bestemmingsplannen.

Bij werken en werkzaamheden dienen de vereisten in acht te worden genomen om de belangen ten aanzien van de gastransportleiding zorgvuldig in de planontwikkeling te betrekken. Daarom wordt er op de planverbeelding en in de planregels een dubbelbestemming Leiding - Gas opgenomen met een vergunningenstelsel om te garanderen dat een belangenafweging plaatsvindt en geadviseerd wordt over de mate van mogelijke verstoring. De beheerder van de leiding dient om advies te worden gevraagd.

### *Conclusie*

De zienswijze van Gasunie leidt tot een wijziging van het bestemmingsplan.

*bestemmingsplan\_Contactweg, onderdoorgang (vastgesteld)*

## 2. *Liander Infra N.V*

Liander Infra N.V. is de eigenaar van een aantal 50 kV-kabelverbindingen in het plangebied en als regionale netbeheerder onder andere belast met het beheer, het onderhoud en de instandhouding van het hoogspanningsnet met een spanningsniveau tot en met 50 kV. Liander merkt op dat de 50 kV-kabelverbindingen niet zijn voorzien van een dubbelbestemming waarmee gebruiksbeperkingen worden gesteld ter bescherming van de verbinding. Verzocht wordt aan de grond waarin de 50kV-kabelverbindingen liggen, een dubbelbestemming toe te kennen en deze te voorzien van passende bouwregels en een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk of werkzaamheden, ter bescherming van de verbindingen.

### *Reactie gemeente*

De 50 kV-kavelverbinding valt niet onder de externe veiligheid regelgeving, op grond waarvan toetsing aan grenswaarden in het bestemmingsplan plaats zou moeten vinden. De 50 Kv leiding wordt beschermd door de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten (WION), op grond waarvan bij graafwerkzaamheden eerst een klic-melding moet worden gedaan.

### *Conclusie*

De zienswijze van Liander leidt niet tot een wijziging van het bestemmingsplan

### *Conclusie*

De ingebrachte zienswijzen geven aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan voor wat betreft de volgende punten:

- In de planregels wordt de dubbelbestemming Leiding - Gas toegevoegd
- Op de planverbeelding wordt de ligging van de gastransportleiding met de dubbelbestemming Leiding - Gas weergegeven

