



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ontwerp-Tracébesluit

Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2016)

Ontwerp-Tracébesluit

Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2016)

I Besluit

Vastgesteld op:

De minister van Infrastructuur en Milieu,

Mw. Drs. M.H. Schultz van Haegen

Inhoud

I - Besluit—8	
II - Tracékaarten—24	
III - Bijlage A Nieuwe referentiepunten en gewijzigde geluidproductieplafonds—25	
III - Bijlage B Overzicht vervallen hogere waarden—29	
III - Bijlage C Overzicht vastgestelde hogere waarden—32	
IV - Toelichting—40	
1	Redenen voor wijziging van de eerder vastgestelde tracébesluiten—41
1.1	Eerder vastgestelde Tracébesluiten—41
1.2	Waarom dit Tracébesluit?—41
2	Beschrijving van de wijziging—43
2.1	Wijzigen van de tunnel ter hoogte van Amstelveen in verdiepte ligging—43
2.1.1	Rijbaan—44
2.1.2	Kunstwerken en onderliggend wegennet—45
2.1.3	Geluidschermen—48
2.1.4	Landschappelijke inpassing—51
2.2	Tijdelijke maatregelen en voorzieningen—51
2.2.1	Werkterreinen—51
2.2.2	Tijdelijke gronddepots—52
2.2.3	Tijdelijke verkeersmaatregelen—52
3	Geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid—53
3.1	Geluidhinder—53
3.1.1	Inleiding—53
3.1.2	Wettelijk kader—53
3.1.3	Uitgangspunten akoestisch onderzoek—56
3.1.4	Resultaten onderzoek en geluidmaatregelen—57
3.2	Luchtkwaliteit—64
3.3	Externe veiligheid—67
4	Natuur—71
4.1	Natuurbeschermingswet 1998—71
4.2	Flora- en faunawet—72
4.3	Boswet—72
4.4	EHS en Weidevogelleefgebied—72
4.5	Rode Lijst soorten—73
4.6	Maatregelen tijdens de aanlegfase en de gebruiksfase—73
5	Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie—76
5.1	Landschap—76
5.2	Cultuurhistorie en archeologie—78
5.2.1	Cultuurhistorie—78
5.2.2	Archeologie—79

6	Bodem en water—81
6.1	Bodem—81
6.1.1	Bodem—81
6.1.2	Grondwater—81
6.1.3	Waterbodem—81
6.2	Watertoets en waterhuishoudingsplan—81
7	Verkeer en verkeersveiligheid—83
7.1	Verkeer—83
7.2	Verkeersveiligheid—85
7.2.1	Verkeersveiligheidseffectbeoordeling—85
7.2.2	Verkeersveiligheidsaudit—85
8	Maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase—86
8.1	Hinder voor omwonenden—86
8.2	Hinder voor weggebruiker—86
9	Opleveringstoets—88
10	Vervolgprocedures en relevante zaken na vaststelling tracébesluit—89
Bijlage A	Landschapsplan—92
Bijlage B	Akoestisch onderzoek hoofdrapport—93
Bijlage C	Akoestisch onderzoek deelrapport algemeen—94
Bijlage D	Akoestisch onderzoek deelrapport specifiek—95
Bijlage E	Akoestisch onderzoek deelrapport referentiepunten—96
Bijlage F	Akoestisch onderzoek deelrapport OWN—97
Bijlage G	Objecten binnenwaarde onderzoek geluid—98
Bijlage H	Externe veiligheid—99
Bijlage I	Natuurtoets—100
Bijlage J	Actualisatie archeologisch bureauonderzoek—101
Bijlage K	Actualisatie historisch (water)bodemonderzoek—102
Bijlage L	Waterhuishoudingsplan—103
Bijlage M	Watersysteem—104
Bijlage N	Beschrijving gehanteerd verkeersmodel—105
Bijlage O	Verkeersveiligheidseffectbeoordeling—106

I - Besluit

Gelet op de Tracéwet en onder toedeling van de benodigde ontwikkelingsruimte, als bedoeld in artikel 19 van de Natuurbeschermingswet 1998, heb ik, de Minister van Infrastructuur en Milieu, het voornemen om, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Economische Zaken, vast te stellen het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2016).

Het betreft hier een wijziging van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, zoals vastgesteld op 21 maart 2011 en gewijzigd bij Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 14 september 2011, 21 maart 2013 en 23 september 2014. Hierna te noemen Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere.

Dit Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2016) bestaat uit:

- deze besluittekst (I),
- de tracékaarten (II),
- bijlage A: nieuwe referentiepunten en nieuwe en gewijzigde geluidproductieplan fonds (III),
- bijlage B: vervallen hogere waarden (III);
- bijlage C: vastgestelde hogere waarden (III).

Bij dit Tracébesluit hoort een toelichting (IV) met vijftien bijlagen die van dit besluit geen deel uitmaken.

Artikel 1 Wijziging tracé en kunstwerken

1. Aan de aanheftekst van artikel 1, lid 1 van het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere wordt aan het eind de volgende zin toegevoegd: 'De tracéwijzigingen die ter hoogte van Amstelveen zijn gesitueerd in een open bak worden gerealiseerd binnen het op de tracékaarten aangeduide 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden, zone open bak'.
2. In tabel 2, behorende bij artikel 1 van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, worden de regels:

(A9 vanaf knooppunt Badhoevedorp tot en met knooppunt Holendrecht)*		
Realisatie van een tunnel tussen km 29,4/29,5 en km 27,6	Realisatie van een tunnel, bestaande uit 2 buizen met elk 4 rijstroken en een reservering voor een toekomstige extra rijstrook aan de rechterzijde, van ca 1,8 km lengte tussen km 29,4 en km 27,6 voor verkeer richting Badhoevedorp en tussen km 29,5 en km 27,6 voor verkeer richting Almere.	Realisatie afrit ter plaatse van km 29,6 voor verkeer van Badhoevedorp richting Keizer Karelweg, waarbij deze tussen km 29,5 en 29,1 in een buis is gelegen.
		Realisatie toerit ter plaatse van km 29,6 voor verkeer van Keizer Karelweg richting Badhoevedorp, waarbij deze tussen km 29,1 en 29,4 in een buis is gelegen.
		Realisatie verbindingsweg tussen de Keizer Karelweg en de Beneluxbaan op de tunnelbak.

Wijziging van de A9 tussen km 27,6 en km 23,3	Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 4 rijstroken tussen km 27,6 en km 26,2.	Realisatie uitvoegstrook ter plaatse van km 27,4 voor verkeer van Badhoevedorp richting Ouderkerk aan de Amstel.
	Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 6 rijstroken tussen km 26,2 en km 25,2.	Realisatie toerit ter plaatse van km 26,2 voor verkeer van Keerpuntweg/Meander richting Almere.
		Realisatie toerit ter plaatse van km 26,2 voor verkeer van Ouderkerk aan de Amstel richting Almere.
	<i>(Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 5 rijstroken tussen km 25,2 en km 24,9.)</i>	<i>(Realisatie verbindingsweg ter plaatse van km 25,2 voor verkeer van Badhoevedorp (A9) naar brandstofverkoop-punt en verzorgingsplaats.)</i>
	<i>(Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 4 rijstroken tussen km 24,9 en km 24,3.)</i>	
	<i>(Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 5 rijstroken tussen km 24,3 en km 23,3.)</i>	<i>(Realisatie verbindingsweg ter plaatse van km 24,3 voor verkeer van brandstofverkoop-punt en verzorgings-plaats richting Almere (A9).)</i>
	Uitbreiding van de noordelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 4 rijstroken tussen km 27,6 en km 26,1.	Realisatie invoegstrook ter plaatse van km 26,8 voor van Ouderkerk aan de Amstel richting Badhoevedorp.
	<i>(Uitbreiding van de noordelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 5 rijstroken tussen km 26,1 en km 25,1)</i>	Realisatie afrit ter plaatse van km 26,1 voor verkeer van Almere richting Keerpuntweg/Meander.
		Realisatie afrit ter plaatse van km 26,1 voor verkeer van Almere richting Ouderkerk aan de Amstel.
	Uitbreiding van de noordelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 4 rijstroken tussen km 25,1 en km 23,9.	

vervangen door de regels:

(A9 vanaf knooppunt Badhoevedorp tot en met knooppunt Holendrecht)*		
Wijziging van de A9 tussen km 29,4 en km 23,3	Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 4 rijstroken tussen km 29,4 en km 26,6	
	Uitbreiding van de noordelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 4 rijstroken tussen km 29,4 en km 26,1	

Realisatie wijziging van de A9 in een verdiepte ligging (open bak) tussen km 29,4 en km 28,0	Uitbreiding van de noordelijke en zuidelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 4 rijstroken wordt tussen km 29,4 en km 28,0 in een verdiepte ligging (open bak) gerealiseerd	Realisatie afrit ter plaatse van km 29,6 voor verkeer van Badhoevedorp richting Keizer Karelweg
		Realisatie toerit ter plaatse van km 28,6 voor verkeer van Keizer Karelweg richting Badhoevedorp
		Realisatie toerit ter plaatse van km 28,3 voor verkeer van Keizer Karelweg richting Holendrecht
		Realisatie afrit ter plaatse van km 28,0 voor verkeer van Holendrecht richting Keizer Karelweg
		Realisatie overkapping met een maximale lengte van 249 m**, ten behoeve van Amstelweg, museumtrambaan en Kazernepad tussen km 29,4 en km 29,1
		Realisatie overkapping met een maximale lengte van 249 m**, ten behoeve van aansluitingen toe- en afrit Amstelveen op onderliggend wegennet tussen km 28,7 en km 28,4
	Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 6 rijstroken tussen km 26,6 en km 25,2	Realisatie afrit ter plaatse van km 27,5 voor verkeer van Badhoevedorp richting Amstelveen-Oost en Ouderkerk aan de Amstel
		Realisatie toerit ter plaatse van km 27,0 voor verkeer van Amstelveen-Oost en Ouderkerk aan de Amstel richting Almere
	<i>(Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 5 rijstroken tussen km 25,2 en km 24,9)</i>	<i>(Realisatie verbindingsweg ter plaatse van km 25,2 voor verkeer van Badhoevedorp (A9) naar brandstofverkoop-punt en verzorgingsplaats)</i>
	<i>(Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 4 rijstroken tussen km 24,9 en km 24,3)</i>	
	<i>(Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 5 rijstroken tussen km 24,3 en km 23,3)</i>	<i>(Realisatie verbindingsweg ter plaatse van km 24,3 voor verkeer van brandstofverkoop-punt en verzorgings-plaats richting Almere (A9))</i>

	<i>(Uitbreiding van de noordelijke rijbaan van de A9 van 3 naar 5 rijstroken tussen km 26,1 en km 25,1)</i>	Realisatie afrit ter plaatse van km 26,1 voor verkeer van Almere richting Amstelveen-Oost en Ouderkerk aan de Amstel
		Realisatie toerit ter plaatse van km 26,7 voor verkeer van Amstelveen-Oost en Ouderkerk aan de Amstel richting Badhoevedorp
Wijziging van de A9 tussen km 28,0 en 27,5		Realisatie weefstrook in zuidelijke rijbaan van de A9 tussen km 28,0 en km 27,5
		Realisatie weefstrook in noordelijke rijbaan van de A9 tussen km 28,1 en 27,3

* De in dit lid opgenomen tabellen bevatten omwille van de leesbaarheid een aantal cursief en tussen haakjes geplaatste teksten. Deze teksten, opgenomen in het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere, blijven met dit Tracébesluit ongewijzigd.

** De lengte van de overkapping, zoals weergegeven op het op de Tracékaarten opgenomen lengteprofiel, mag tot deze maximale lengte worden vergroot, onder de voorwaarde dat het op deze kaarten aangegeven 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden, zone open bak met overkapping' niet wordt overschreden.

3. Bijlage 1A, behorende bij artikel 2 van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, wordt als volgt gewijzigd:

a. De regels:

	(Kunstwerk)	(Wegnr .)	(Configuratie)	(Minimale doorgangshoogte (in meters))	(TB kaart)
K006A	<i>Brug over Burgemeester Boersweg</i> Brug in verbindingsweg over Burgemeester Boersweg, parallel aan rijksweg A9	A9	1x1 verbindingsweg + vluchstrook	4,60	28
K006B	<i>Brug over Burgemeester Boersweg</i> Brug in verbindingsweg over toerit, parallel aan rijksweg A9	A9	1x1 verbindingsweg + vluchstrook	4,60	28
K006C	<i>Brug over Burgemeester Boersweg</i> Brug in verbindingsweg, parallel aan en over rijksweg A9	A9	1x1 verbindingsweg + vluchstrook	4,60	28

vervallen.

b. De regels:

	(Kunstwerk)	(Wegnr.)	(Configuratie)	(Minimale doorgangshoogte (in meters))
	<i>Overkapping oudedorp</i> (km 29,4 - km 29,1) Overkapping over verdiepte ligging rijksweg A9 ter hoogte van oude dorp Amstelveen, ten behoeve van Amsterdamseweg, museumtram-baan en Kazernepad	A9	1x1 verbin-dingsweg met fietspad en trottoir, 1x1 fietspad, 1x1 museumtram-baan	4,60
	<i>Overkapping De Traverse</i> (km 28,7 - km 28,4) Overkapping over verdiepte ligging rijksweg A9 ter hoogte van stads-hart Amstelveen, ten behoeve van aansluiting toe-/afrit 5 (Amstel-veen) op onderliggend wegennet	A9	verkeersplein	4,60
KW085	<i>Fietsbrug Traverse</i> (km 28,6) Viaduct over verkeersplein De Tra-verse ten behoeve van langzaam-verkeerverbinding	A9	1x1 fietspad en trottoir	4,60
KW086	<i>Bovenlandpad</i> (km 28,1) Viaduct over verdiepte ligging rijksweg A9 tussen Burgemeester Rijnderslaan en Meanderpark, ten behoeve van langzaamverkeerver-binding	A9	1x1 fietspad en trottoir	4,60

worden toegevoegd.

4. Bijlage 1B, behorende bij artikel 2 van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, wordt als volgt gewijzigd:

a. De regels:

	(Kunstwerk)	(Wegnr.)	(Configuratie)	(TB kaart)
K005	<i>Beneluxbaan</i> Brug in Burgemeester Rijnderslaan over Bene-luxbaan parallel aan rijks-weg A9	A9	1x1 + 1x2 Provinciale weg	27
K006	<i>Burgemeester Boersweg</i> Viaduct in hoofdrijbanen en invoegstroken over Burg. Boersweg verbreden	A9	1x4 autosnelweg + invoeger + vlucht-strook 1x4 autosnelweg + 2 invoegstroken + vluchtstrook	28

K007	Amstelzijde (Amstel) Brug in hoofdrijbanen en in- en uitvoegstroken over Amstelzijde verbreden	A9	1x4 autosnelweg + 2 uitvoegstroken + vluchtstrook	28
			1x4 autosnelweg + 2 invoegstroken + vluchtstrook	

vervallen.

b. De regels:

	kunstwerk	wegnr.	configuratie
KW005	Viaduct Beneluxbaan Brug in hoofdrijbanen A9 verbreden	A9	2x4 autosnelweg + 2x weefstroken + 2x vluchtstroken
KW006	Viaduct Amstelplein Brug in hoofdrijbanen A9 en invoegstrook noordrijbaan verbreden	A9	1x4 autosnelweg + vluchtstrook zuidrijbaan
KW007	Brug over de Amstel Brug in hoofdrijbanen A9 verbreden	A9	1x6 autosnelweg + vluchtstrook zuidrijbaan
			1x5 autosnelweg + vluchtstrook noordrijbaan
			1x4 autosnelweg + vluchtstrook + invoegstrook noordrijbaan

worden toegevoegd.

5. Aan artikel 2, lid 3 van het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere wordt aan de eerste zin, met verwijdering van de punt van deze zin, de volgende tekst toegevoegd: 'en van de overkappingen die worden gerealiseerd binnen het op deze kaarten aangeduide 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden, zone open bak met overkapping'.'
6. Bijlage 2, behorende bij artikel 2 van het Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, wordt als volgt gewijzigd:

a. De regel:

(Gewijzigde wegen onderliggende wegennet)	
Gemeente Amstelveen	Amsterdamseweg, Dorpsstraat, Keerpuntweg, Burgemeester Rijnderslaan en Keizer Karelweg

vervalt.

b. De regels:

(Nieuwe wegen onderliggend wegenet)	
Gemeente Amstelveen	een verbindingsweg tussen Burgemeester Rijnderslaan en Meander op het verkeersplein op overkapping De Traverse
(Gewijzigde wegen onderliggende wegennet)	
Gemeente Amstelveen	Amsterdamseweg, Meander, Burgemeester Rijnderslaan en Keizer Karelweg

worden toegevoegd.

Artikel 2 Tijdelijke werkterreinen

Tijdelijke werken zijn, in afwijking van artikel 6 lid 1 van het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere, toegestaan binnen het gehele plangebied van dit Tracébesluit.

Artikel 3 Geluidmaatregelen en vaststelling geluidproductieplafonds

1. Tabel 3, behorende bij artikel 8 van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, wordt als volgt gewijzigd:

a. de regels:

(wegnummer / straatnaam)	(locatie)	(maatregel)	(km van - tot)	(lengte)	(zijde)
A9	langs parallelweg langs de A9	geluidscherm 4 m	26,75 - 27,64	890 m	noord
A9	direct langs de A9, begint langs toerit naar verzorgingsplaats	geluidscherm 1 m	24,93 - 26,36	1420 m	zuid

vervallen, voor zover deze betrekking hebben op het plangebied van dit besluit, te weten km 29,8 - km 26,1.

b. De regels:

(maatregel)*	(km van - tot)	(lengte)	(zijde)
geluidscherm 3m t.o.v. kant verharding	29,80 - 30,05	260m	noordzijde
geluidscherm 3m t.o.v. rand verdiepte ligging	29,37 - 29,80	420m	noordzijde
geluidscherm 3m t.o.v. rand overkapping**	29,36 - 29,37	60m	kopse kant westzijde overkapping
geluidscherm 4m t.o.v. rand overkapping**	29,11 - 29,12	60m	kopse kant oostzijde overkapping

(maatregel)*	(km van - tot)	(lengte)	(zijde)
geluidscherm 5m t.o.v. rand overkapping	28,66 - 29,13	460m	noordzijde
geluidscherm 2,60m t.o.v. NAP**	28,66 - 28,95	585m	tussenscherm (noord/ kopse kant westzijde/ zuid)
geluidscherm 3,10m t.o.v. NAP**	28,23 - 28,42	430m	tussenscherm (noord/ kopse kant oostzijde/ zuid)
geluidscherm 9m t.o.v. rand verdiepte ligging	28,02 - 28,43	410m	noordzijde
geluidscherm 9m t.o.v. kant verharding	27,57 - 28,02	455m	noordzijde
geluidscherm 5m t.o.v. kant verharding	26,76 - 27,57	800m	noordzijde
geluidscherm 3m t.o.v. kant verharding	26,42 - 26,77	350m	tussen hoofdrijbaan/ toerit/ afrit noordzijde A9
geluidscherm middenberm 6m t.o.v. kant verharding	28,95 - 29,11	160m	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm 8m t.o.v. kant verharding	28,67 - 28,95	275m	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm 8 m t.o.v. kant verharding	27,57 - 28,41	845m	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm 5m t.o.v. kant verharding	26,98 - 27,56	575m	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm 1m t.o.v. kant verharding	29,51 - 29,80	290m	zuidzijde
geluidscherm 3m t.o.v. rand verdiepte ligging	29,36 - 29,51	145m	zuidzijde
geluidscherm 4m t.o.v. rand verdiepte ligging	28,63 - 29,10	455m	zuidzijde
geluidscherm 4m t.o.v. rand verdiepte ligging	28,01 - 28,44	410m	zuidzijde
geluidscherm 4m t.o.v. kant verharding	27,65 - 28,01	365m	zuidzijde
geluidscherm 2m t.o.v. kant verharding	27,23 - 27,65	420m	zuidzijde

* De hoogte van de voorzieningen wordt, in afwijking van de aanhefttekst van artikel 8 lid 1 van het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere, bepaald ten opzichte van het referentiepunt zoals weergegeven in deze tabel.

**Deze geluidschermen worden, in afwijking van de aanhefttekst van artikel 8 lid 1 van het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere, reflecterend uitgevoerd.

worden toegevoegd. Deze geluidmaatregelen zijn tevens aangegeven op de tracékaarten (II), die deel uit maken van dit besluit.

2. In afwijking van artikel 8 lid 1 van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, is het toelaten van een niet geluidabsorberend oppervlak mits dit niet leidt tot een overschrijding van de bij het Tracébesluit vastgestelde cq. nieuw vast te stellen hogere waarden of geluidproductieplafonds, niet van toepassing op dit besluit.
3. Voor de in bijlage A (III) 'nieuwe referentiepunten en gewijzigde geluidproductieplafonds' bij dit besluit opgenomen referentiepunten worden de in die bijlage genoemde gewijzigde en nieuwe geluidproductieplafonds vastgesteld.
4. Tabel 4 behorende bij artikel 8 van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, wordt als volgt gewijzigd:
 - a. De tekst in de regels, voor zover deze betrekking heeft op het plangebied van dit besluit, te weten km 29,8 - km 26,1:

(wegnummer / straatnaam)	(km van - tot)	(zijde)	(type wegdek)
A9	29,29 - 30,99	Hoofdrijbaan noord	2L ZOAB
A9	29,34 - 30,99	Hoofdrijbaan zuid	2L ZOAB
A9	27,04 - 27,74	Beide hoofdrijbanen	2L ZOAB
A9	22,10 - 26,94	Hoofdrijbaan noord	2L ZOAB exclusief viaduct bij A9 km 25,5, A9 km 24,3, A9 km 23,55, A9 km 22,95
A9	22,10 - 26,94	Hoofdrijbaan zuid	2L ZOAB
A9	26,15 - 26,74	Verbindingsrijbaan zuid	2L ZOAB

vervalt.

- b. De regel:

(wegnummer / straatnaam)	(km van - tot)	(zijde)	(type wegdek)
A9	26,10 - 29,80	Beide hoofdrijbanen	2L ZOAB Fijn

wordt toegevoegd.

Artikel 4 Vastgestelde hogere waarden geluid

1. Bijlage 3c, behorende bij artikel 9 van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, wordt als volgt gewijzigd:
 - a. de regels zoals opgenomen in bijlage B (III) bij dit besluit vervallen;
 - b. de regels zoals opgenomen in bijlage C (III) bij dit besluit worden toegevoegd.
2. De in lid 1b van dit artikel genoemde hogere waarden worden op grond van artikel 104a Wet geluidhinder vastgesteld vanwege het geluid op het onderliggend wegennet.

Artikel 5 Mitigerende maatregelen voor natuur (Flora- en faunawet)

1. Om negatieve effecten op de natuur ongedaan te maken of te beperken en om te voldoen aan de Flora- en faunawet, wordt tabel 5 behorende bij artikel 10

van het Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere als volgt gewijzigd: de volgende mitigerende maatregelen tijdens de aanlegfase en mitigerende maatregelen in de gebruiksfase worden toegevoegd:

Mitigerende maatregelen aanlegfase Flora- en faunawet

Soort	Maatregel
Vleermuizen	In de aanlegfase wordt de onderdoorgang van de brug over de Landscheidingsvaart vrijgehouden en wordt directe belichting en geluidsbelasting boven 80 dB voorkomen op de vliegroute van de watervleermuis en de meervleermuis in de actieve periode van vleermuizen tussen zonsopgang en zonsopgang.
	In de aanlegfase worden verblijfplaatsen in te amoveren woningen in het oude dorp ongeschikt gemaakt en wordt directe belichting van invliegopeningen en geluidsbelasting boven de 80 dB voorkomen ter plaatse van overige woningen in het oude dorp met verblijfplaatsen.
	Schermen of damwanden worden geplaatst ter afscherming van licht en geluid van de A9 bij tijdelijke verwijdering van (bestaande) geluidschermen en ten behoeve van afscherming van werkzaamheden en als geleiding en beschutting voor vleermuizen.
	Bomen aan de noordzijde langs de A9 tussen de Beneluxbaan en Burgemeester Boersweg en in de groenstrook parallel aan de Burgemeester Boersweg en Fideliolaan tot aan de Oranjebaan worden ontzien van kap.
	In de aanlegfase wordt alternatieve foerageergelegenheid gerealiseerd door extra aanplant van bomen buiten het plangebied en door het realiseren van een tijdelijke alternatieve vliegroute ter plaatse van het Kazernepad naar foerageergebied aan de noordzijde van de A9, totdat de overkapping bij het oude dorp is aangelegd en beplant. De alternatieve vliegroute sluit aan op bestaande beplanting en is functioneel voordat de bestaande beplanting tussen het oude dorp en de A9 wordt verwijderd.
Vogels met jaarrond beschermde nesten	De bomenrij ten zuiden van de A9 tussen circa km 27,3 - 27,5 waar het nest van de buizerd is gesitueerd wordt ontzien van kap.

Mitigerende maatregelen gebruiksfase Flora- en faunawet

Soort	Maatregel
Vleermuizen	Op de overkapping ter plaatse van het oude dorp worden tenminste twee rijen met struweel of bomen aangeplant ten behoeve van een noord-zuidverbinding tussen de verblijfplaatsen in het oude dorp en de foerageergebieden ten noorden van de A9.
	De groenstructuren rondom het Keizer Karelpark worden zoveel mogelijk doorgetrokken langs de Keizer Karelweg ten behoeve van voldoende verbinding in het landschap tussen de foerageergebieden langs de Burgemeester Rijnderslaan en de Ouderkerkerlaan.

- De in lid 1 van dit artikel genoemde mitigerende maatregelen worden, voor zover sprake is van ruimtebeslag binnen de begrenzing van het Tracébesluit, in afwijking van artikel 10 lid 3 van het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere, gerealiseerd binnen het op de tracékaarten aangeduide 'Maatregelvlak Ver-

keersdoeleinden', 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden, zone open bak met overkapping' en 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden, zone kunstwerken'.

Artikel 6 Boscompensatie

1. Tabel 7, behorende bij artikel 12 van het Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, wordt als volgt gewijzigd:

a. De regel:

<i>(Aantasting)</i>	<i>(Locatie(s) compensatie)</i>
<i>(A9 vanaf knooppunt Badhoevedorp tot en met knooppunt Holendrecht)</i>	
Passage door Amstelveen: 3,3 ha	

vervalt.

b. De regel:

<i>(Aantasting)</i>	<i>(Locatie(s) compensatie)</i>
<i>(A9 vanaf knooppunt Badhoevedorp tot en met knooppunt Holendrecht)</i>	
Passage door Amstelveen: 2,26 ha	

wordt toegevoegd.

2. De in lid 1 bedoelde compensatiemaatregelen worden voor zover sprake is van ruimtebeslag binnen de begrenzing van het Tracébesluit, in afwijking van artikel 12 lid 2 van het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere, gerealiseerd binnen het op de tracékaarten aangeduide 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden'.

Artikel 7 Landschappelijke inpassing

1. Tabel 8, behorende bij artikel 13 van het Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, wordt als volgt gewijzigd:

a. De regel:

<i>(A9 vanaf knooppunt Badhoevedorp tot en met knooppunt Holendrecht)</i>
De A9 ter hoogte van Amstelveen wordt over een lengte van circa 1,8 kilometer tussen km 29,5 en km 27,6 in een tunnel gelegd.

vervalt.

b. De regels:

<i>(A9 vanaf knooppunt Badhoevedorp tot en met knooppunt Holendrecht)</i>
De geluidschermen aan de noord- en zuidzijde van de A9 in het plangebied hebben een natuurlijke groene uitstraling aan de stadzijde van de schermen.
Aan de buitenzijde van het geluidscherm aan de noordzijde van de A9 in het gehele plangebied worden houtige opstanden geplaatst om het zicht op het geluidscherm vanaf de stadzijde te camoufleren.

worden toegevoegd.

2. De in lid 1 bedoelde compensatiemaatregelen worden voor zover sprake is van ruimtebeslag binnen de begrenzing van het Tracébesluit, in afwijking van artikel

13 lid 2 van het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere, gerealiseerd binnen het op de tracékaarten aangeduide 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden'.

Artikel 8 Waterhuishoudingsmaatregelen

1. Bijlage 4, behorende bij artikel 14 van het Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, wordt als volgt gewijzigd:

a. De regels:

(Nummer)	(Trajectdeel)	(Locatie ingreep)	(Maatregel)
W004	A9 Amstelveen: bij Keizer Kareltunnel	Tunnelmond Keizer Kareltunnel westzijde (Burg. Colijnweg)	Aanleg van een helofytenveld van 470 m2
W005	A9 Amstelveen: bij Keizer Kareltunnel	Tunnelmond Keizer Kareltunnel westzijde	Inrichting hoofdkelder
W006	A9 Amstelveen: bij Keizer Kareltunnel	Tunnelmond Keizer Kareltunnel westzijde, bij het uitstroompunt van de tunnelpomp	Uitdiepen en verbreden watergang om tunnelafvoer mogelijk te maken en compensatie voor peilvak de Poel te realiseren
W007	A9 Amstelveen: bij Keizer Kareltunnel	Tunnelmond Keizer Kareltunnel westzijde	Waterkering rond tunnelmond aanpassen
W009	A9 Amstelveen: bij Keizer Kareltunnel	1) Ten westen van Keizer Karelweg 2) Ten oosten van Keizer Karelweg	1) Aanleg watergang: lengte 75 meter bij 5 meter breed 2) Aanleg verbinding naar Meander
W010	A9 Amstelveen: bij Keizer Kareltunnel	Ter hoogte van tunnelmond Keizer Kareltunnel oostzijde	Instandhouden bemalingen op peilvak 32b en 32c via Peilvak 54
W011	A9 Amstelveen: bij Keizer Kareltunnel	Ten zuiden van tunnel (gebied de Bovenlanden)	Tunnelwand doorzetten tot maaiveld en aanleg infiltratiesloten
W012	A9 Amstelveen: bij Keizer Kareltunnel	Tunnelmond Keizer Kareltunnel oostzijde (Ten noorden van A9 ten zuiden van de Muziekwijk)	Aanleg van een helofytenveld van 670 m2
	A9 Amstelveen: bij Keizer Kareltunnel	Tussen aan te leggen helofytenveld en overige watergang aan oostzijde Keizer Kareltunnel	Plaatsen stuw opdat helofytenveld bij langer gelegen peilvak hoort en overige deel van de watergang bij het hoge gelegen peilvak
W013	A9 Amstelveen: bij Keizer Kareltunnel	Tunnelmond Keizer Kareltunnel oostzijde	Inrichting hoofdkelder
W014	A9 Amstelveen: bij Keizer Kareltunnel	Noordzijde A9 ten zuiden van de Muziekwijk	Aanleg watergang van 350 bij 6,6 meter. Uitbreiding bestaande waterpartij ten behoeve

(Nummer)	(Trajectdeel)	(Locatie ingreep)	(Maatregel)
			van compensatie
	A9 Amstelveen: bij Keizer Karel tunnel	Zuidwestkant kruising Oranjebaan en Burgemeester Boersweg	Aanleg watergang: lengte 100 meter bij 7 meter breed

vervallen.

b. De regels:

Trajectdeel	Locatie ingreep	Maatregel
A9 Amstelveen	Noordzijde A9 ter hoogte van Amsterdamseweg	Aanleg watergang: 398 m ²
A9 Amstelveen	Noordzijde A9 ter hoogte van Amsterdamseweg	Dempen bestaande watergang: 398 m ²
A9 Amstelveen	Zuidzijde A9 ter hoogte van Burgemeester A. Colijnweg	Aanleg watergang: 580 m ²
A9 Amstelveen	Zuidzijde A9 ter hoogte van Burgemeester A. Colijnweg	Dempen bestaande watergang: 580 m ²
A9 Amstelveen	Rondom westelijke toerit naar bestaande verdiepte ligging nabij het oude dorp	Waterkering aanpassen
A9 Amstelveen	Nabij westelijke toerit naar bestaande verdiepte ligging nabij het oude dorp	Verwijderen bestaande waterkelder
A9 Amstelveen	Nabij westelijke toerit naar bestaande verdiepte ligging nabij het oude dorp	Aanleg waterkelder
A9 Amstelveen	Noordzijde A9 ter hoogte van Kazernepad	Dempen bestaande watergang: 432 m ²
A9 Amstelveen	Zuidzijde A9 ter hoogte van Middeldorpstraat	Aanleg watergang: 1.052 m ²
A9 Amstelveen	Zuidzijde A9 ter hoogte van Middeldorpstraat	Dempen bestaande watergang: 1.052 m ²
A9 Amstelveen	Zuidzijde A9 ter hoogte van Keizer Karel College	Aanleg watergang: 1.461 m ²
A9 Amstelveen	Ten oosten van Keizer Karel College	Aanleg waterberging: 3.030 m ²
A9 Amstelveen	Zuidzijde A9 ten westen van Keizer Karelweg	Dempen bestaande watergang: 1.875 m ²
A9 Amstelveen	Ter hoogte van de verdiepte ligging van de A9	Aanleg centrale waterkelder
A9 Amstelveen	Noordzijde A9 Meanderpark	Dempen bestaande watergang: 637 m ²
A9 Amstelveen	Zuidzijde A9 ter hoogte van Burgemeester Rijnderslaan	Dempen bestaande watergang: 2.550 m ²
A9 Amstelveen	Noordzijde A9 ten westen van Burgemeester Boersweg	Aanleg watergang: 1.963 m ²
A9 Amstelveen	Noordzijde A9 ten westen van Burgemeester Boersweg	Dempen bestaande watergang: 1.122 m ²
A9 Amstelveen	Noordzijde A9 ten westen van Burgemeester Boersweg	Aanleg nieuwe watergang: 1.327 m ²
A9 Amstelveen	In westelijke oksel Burgemeester Boersweg - Oranjebaan	Aanleg nieuwe watergang: 3.205 m ²

Trajectdeel	Locatie ingreep	Maatregel
A9 Amstelveen	Noordzijde A9 ter hoogte van afrit Amstelveen-Oost	Dempen bestaande watergang: 425 m2

worden toegevoegd.

Artikel 9 Te amoveren objecten

1. Bijlage 5, behorende artikel 16 van het Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, wordt als volgt gewijzigd:

a. De regels:

(kadasternummer)	(straat en huisnummer)	(plaats)	(kadastrale omschrijving object)
Amstelveen H 13207	Burgemeester Rijnderslaan	1185 MD Amstelveen	bedrijvigheid (kantoor) wegen
Amstelveen H 17427	Doctor Schaepmanlaan 5	1182 GM Amstelveen	onderwijs wegen
Amstelveen V 592	Schipholdijk 6	1182 AH Amstelveen	wonen
Amstelveen V 593	Nieuwe Meerlaan 9	1182 DB Amstelveen	wonen erf - tuin
Amstelveen V 649	Schipholdijk 5A	1182 AH Amstelveen	wonen
Amstelveen V 651	Bij Schipholdijk 5A	Amstelveen	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Amstelveen V 653	Bij Schipholdijk 3	Amstelveen	berging - stalling (garage - schuur)
Amstelveen V 657	Schipholdijk 3	1182 AH Amstelveen	wonen
Amstelveen V 659	Schipholdijk 1	1182 AH Amstelveen	wonen
Amstelveen V 669	Schipholdijk 2	1182 AH Amstelveen	wonen
Amstelveen V 765	Rijksweg A9 Noordzijde	Amstelveen	wegen
Amstelveen V 763	Burgemeester Colijnweg 68	1182 AL Amstelveen	bedrijvigheid (detailhandel)

vervallen.

b. De regels:

(kadasternummer)	(straat en huisnummer)	(plaats)	(kadastrale omschrijving object)
Amstelveen	Burgemeester Colijnweg 2	1182 AL Amstelveen	bedrijvigheid (kantoor)
Amstelveen G4322	Middeldorpstraat 10	1182 HZ Amstelveen	wonen
Amstelveen G3354	Middeldorpstraat 12	1182 HZ Amstelveen	wonen
Amstelveen G3355	Middeldorpstraat 14	1182 HZ Amstelveen	wonen
Amstelveen G3356	Middeldorpstraat 16	1182 HZ Amstelveen	wonen
Amstelveen G3357	Middeldorpstraat 18	1182 HZ Amstelveen	wonen
Amstelveen G3358	Middeldorpstraat 20	1182 HZ Amstelveen	wonen
Amstelveen	Middeldorpstraat 22 t/m 36	1182 HZ Amstelveen	wonen
Amstelveen G4064	Smedemanstraat 2	1182 HT Amstelveen	wonen
Amstelveen G3365	Smedemanstraat 4	1182 HT Amstelveen	wonen
Amstelveen	Smedemanplein 5B	1182 HV Amstelveen	geen opstal

<i>(kadasternummer)</i>	<i>(straat en huisnummer)</i>	<i>(plaats)</i>	<i>(kadastrale omschrijving object)</i>
Amstelveen G4484	Smedemanplein 6	1182 HV Amstelveen	wonen
Amstelveen G3361	Smedemanplein 7	1182 HV Amstelveen	wonen
Amstelveen G3362	Smedemanplein 8	1182 HV Amstelveen	wonen

worden toegevoegd.

Artikel 10 Wijziging tracégrens

De tracégrens zoals vastgelegd in het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere wordt gewijzigd conform de tracékaarten (II), die deel uitmaken van dit besluit.

Artikel 11 Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere

1. De bij dit Besluit behorende Tracékaarten vervangen de desbetreffende delen van de Tracékaarten van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere.
2. Het bepaalde in het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere blijft voor het overige onverminderd van kracht.

Artikel 12 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling

Voor dit Tracébesluit geldt, in aanvulling op artikel 17 van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, de volgende voorwaarde: de afwijkingen leiden niet tot overschrijding van geluidproductieplafonds, zoals opgenomen in het geluidregister als bedoeld in artikel 11.25 van de Wet milieubeheer.

Artikel 13 Opleveringstoets

1. De minister van Infrastructuur en Milieu zal, conform artikel 23 Tracéwet, de gevolgen van de aanpassingen als bedoeld in artikelen 1 en 2 van dit Tracébesluit onderzoeken. Het onderzoek heeft betrekking op het aspect geluid.
2. Indien uit het onderzoek blijkt dat sprake is van een overschrijding van normen die gelden voor het in het eerste lid genoemde milieuaspect, wordt via het daarvoor geldende wettelijke beschermingsregime, zo nodig planmatig, in maatregelen voorzien.
3. Het onderzoek zal aan vangen 1 jaar na ingebruikname van de weg met bijbehorende voorzieningen en uiterlijk binnen 1 jaar worden afgerond.

Artikel 14 Schadevergoeding

Artikel 20 (schadevergoeding) van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere van maart 2011 is van overeenkomstige toepassing op het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere (2016), met dien verstande dat daar waar lid 1 van artikel 20 verwijst naar 'artikel 20 d, eerste lid van de Tracéwet' thans moet worden gelezen 'artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet' en daar waar lid 1 verwijst naar de 'Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' thans moet worden gelezen 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014'.

Artikel 15 Toepasbaarheid Crisis- en herstelwet

Op dit Tracébesluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Artikel 16 Slotbepaling

Dit Tracébesluit wordt aangehaald als: Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2016).

Inspraak

De vervolprocedure om te komen tot een Tracébesluit is als volgt:

Zienswijzen op Ontwerp-Tracébesluit

De minister van Infrastructuur en Milieu zendt het Ontwerp-Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere (2016) toe aan de betrokken overheden.

Het Ontwerp-Tracébesluit wordt zes weken ter inzage gelegd bij:

- het gemeentehuis van de gemeente Amstelveen;
- het provinciehuis van de provincie Noord-Holland;
- het kantoor van Rijkswaterstaat dienst Noord-Holland (Haarlem) en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (in de eigen openbare bibliotheek in Den Haag);
- het kantoor van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (Amsterdam).

U kunt het Ontwerp-Tracébesluit ook inzien op www.platformparticipatie.nl.

Ingevolge artikel 6.13 van de Algemene wet bestuursrecht kan geen beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld tegen het Tracébesluit door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijze heeft ingediend tegen dit Ontwerp-Tracébesluit.

Gedurende zes weken met ingang van de dag van ter inzage legging kan iedereen zijn zienswijze over het Ontwerp-Tracébesluit naar voren brengen bij de:

Directie Participatie

O.v.v. Zienswijze Ontwerp-Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2016)

Postbus 30316

2500 GH Den Haag

U kunt uw zienswijze ook kenbaar maken via internet (online invullen van een reactieformulier) via www.platformparticipatie.nl.

De Directie Participatie heette voorheen het Centrum Publiekparticipatie.

Naast het geven van een schriftelijke reactie kan een zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2016) mondeling naar voren worden gebracht. Hiertoe wordt op een nader te bepalen tijdstip tijdens de ter inzage legging de mogelijkheid geboden.

De data en locaties van de terinzagelegging en informatiebijeenkomsten worden bekend gemaakt door middel van advertenties in de digitale Staatscourant en in enkele dagbladen en huis-aan-huisbladen.

II - Tracékaarten

III - Bijlage A Nieuwe referentiepunten en gewijzigde geluidproductieplafonds

In tabel A.1 is de nummering en de ligging van de nieuwe referentiepunten aangegeven (in rijkdriehoekcoördinaten), alsmede de waarde van de vast te stellen geluidproductieplafonds op die punten.

Tabel A.1 Nieuwe referentiepunten

Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductie plafond (GPP) [dB]
	X	Y	
62531	118799,96	479317,44	54,7
62532	118886,66	479265,98	54,9
62533	118980,08	479230,27	52,7
62534	119074,08	479196,29	52,1
62535	119168,58	479163,55	52,5
62536	119264,68	479135,53	53,1
62537	119359,10	479102,50	54,2
62538	119452,90	479068,52	54,1
62539	119504,40	479203,10	47,8
62540	119410,90	479236,94	47,5
62541	119317,01	479271,64	46,9
62542	119224,86	479310,50	47,3
62543	119134,14	479352,84	47,4
62544	119042,70	479393,52	48,4
62545	118948,65	479427,86	53,3
62546	118850,89	479449,62	53,1

In tabel A.2 zijn de referentiepunten aangegeven waarop het geluidproductieplafond moet worden gewijzigd als gevolg van de uitvoering van de maatregelen uit het akoestisch onderzoek op woningniveau.

Tabel A.2 Gewijzigde geluidproductieplafonds

Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP) [dB]
	X	Y	
29768	117116,33	479909,79	68,8
29769	117210,21	479875,31	68,0
29770	117304,92	479843,38	67,4
29771	117401,01	479815,63	68,0
29772	117497,09	479787,88	66,7
29773	117593,71	479762,26	66,3
29774	117691,41	479740,90	64,6
29775	117789,12	479719,55	63,2
29776	117886,82	479698,19	63,2
29777	117984,52	479676,84	59,6
29778	118081,37	479651,94	54,8
29779	118178,02	479626,24	52,7
29780	118270,32	479588,69	52,0

Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP)
29781	118360,45	479545,35	51,7
29782	118443,17	479489,30	51,8
29783	118525,15	479432,02	51,3
29784	118611,15	479381,66	51,0
29785	118704,26	479345,14	52,6
29791	119539,52	479020,59	53,2
29792	119631,50	478981,33	53,0
29793	119725,34	478947,01	55,2
29794	119820,49	478916,21	55,6
29795	119915,63	478885,42	56,9
29796	120010,79	478854,62	61,8
29797	120105,94	478823,82	64,1
29798	120201,09	478793,02	63,0
29799	120298,50	478770,44	63,4
29800	120395,96	478747,99	64,3
29801	120493,69	478727,31	65,5
29802	120593,32	478719,06	65,8
29803	120691,76	478701,74	65,9
29804	120788,58	478676,65	65,8
29805	120885,39	478651,57	65,8
29806	120980,39	478620,38	65,0
29807	121075,21	478588,57	62,6
29808	121166,61	478548,04	62,0
29809	121257,80	478506,97	60,7
29810	121346,39	478460,71	61,0
29811	121433,84	478412,18	61,4
29812	121521,28	478363,65	61,8
29813	121608,73	478315,13	63,1
29814	121697,56	478269,22	63,4
29815	121787,03	478224,53	63,4
29816	121876,50	478179,83	64,5
29817	121967,21	478137,80	63,1
29818	122058,95	478097,99	67,1
29819	122150,69	478058,17	66,9
29820	122242,99	478019,75	68,3
29821	122336,90	477985,35	67,9
29822	122430,80	477950,95	67,9
29823	122525,25	477918,09	68,2
29824	122620,30	477887,01	59,2
29825	122715,36	477855,93	56,9
34666	122758,68	477997,70	53,4
34667	122663,75	478029,17	52,4
34668	122568,82	478060,64	52,2
34669	122473,89	478092,11	52,1
34670	122380,50	478127,86	51,5
34671	122287,30	478164,13	51,9
34672	122194,10	478200,39	52,0
34673	122102,62	478240,80	51,5
34674	122011,27	478281,51	51,2
34675	121919,92	478322,22	51,3

Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP)
34676	121828,83	478363,49	51,8
34677	121739,02	478407,49	52,5
34678	121649,99	478453,00	51,9
34679	121562,35	478501,17	51,5
34680	121474,70	478549,33	51,0
34681	121387,05	478597,50	51,2
34682	121298,87	478644,61	51,9
34683	121208,12	478686,64	55,7
34684	121117,37	478728,66	59,0
34685	121026,62	478770,69	62,3
34686	120935,87	478812,71	61,5
34687	120845,11	478854,74	61,9
34688	120760,11	478905,78	63,8
34689	120697,71	478982,44	63,6
34690	120637,26	479061,30	61,2
34691	120548,84	479107,23	61,0
34692	120455,10	479135,41	59,4
34693	120413,56	479054,52	60,0
34694	120452,97	478969,12	57,5
34695	120366,48	478948,00	54,4
34696	120268,68	478968,91	52,8
34697	120170,88	478989,81	52,3
34698	120073,08	479010,71	51,1
34699	119975,73	479033,51	50,9
34700	119879,00	479058,93	50,2
34701	119783,64	479088,99	49,7
34702	119690,18	479124,52	49,2
34703	119591,17	479153,22	48,4
34709	118757,22	479484,67	53,6
34710	118665,83	479524,84	51,1
34711	118582,52	479580,16	50,8
34712	118499,21	479635,49	51,2
34713	118415,89	479690,82	51,9
34714	118327,36	479737,19	51,8
34715	118234,72	479774,73	52,5
34716	118138,52	479801,45	53,9
34717	118039,93	479817,80	54,7
34718	117940,88	479831,70	56,7
34719	117842,29	479848,18	59,1
34720	117744,29	479868,12	62,1
34721	117646,71	479889,91	58,5
34722	117549,83	479914,73	58,9
34723	117453,30	479940,82	66,1
34724	117357,67	479970,10	67,2
34725	117262,62	480001,07	67,9
34726	117168,82	480035,78	68,4
62531	118799,96	479317,44	54,7
62532	118886,66	479265,98	54,9
62533	118980,08	479230,27	52,7
62534	119074,08	479196,29	52,1

Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP)
62535	119168,58	479163,55	52,5
62536	119264,68	479135,53	53,1
62537	119359,10	479102,50	54,2
62538	119452,90	479068,52	54,1
62539	119504,40	479203,10	47,8
62540	119410,90	479236,94	47,5
62541	119317,01	479271,64	46,9
62542	119224,86	479310,50	47,3
62543	119134,14	479352,84	47,4
62544	119042,70	479393,52	48,4
62545	118948,65	479427,86	53,3
62546	118850,89	479449,62	53,1

III - Bijlage B Overzicht vervallen hogere waarden

Adres			Waar- neem- hoogte	Gevel- zijde	Hogere waarde	Wegnummer/ straatnaam	Regime Wgh
Meander 799	1181WN	Amstelveen	7,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 801	1181WN	Amstelveen	7,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 803	1181WN	Amstelveen	7,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 807	1181WN	Amstelveen	10,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 809	1181WN	Amstelveen	10,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 811	1181WN	Amstelveen	10,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 815	1181WN	Amstelveen	13,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 817	1181WN	Amstelveen	13,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 819	1181WN	Amstelveen	13,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 823	1181WN	Amstelveen	16,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 825	1181WN	Amstelveen	16,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 827	1181WN	Amstelveen	16,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 831	1181WN	Amstelveen	19,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 833	1181WN	Amstelveen	19,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 835	1181WN	Amstelveen	19,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 839	1181WN	Amstelveen	22,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 841	1181WN	Amstelveen	22,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 843	1181WN	Amstelveen	22,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 847	1181WN	Amstelveen	25,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 849	1181WN	Amstelveen	25,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 851	1181WN	Amstelveen	25,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 855	1181WN	Amstelveen	28,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 857	1181WN	Amstelveen	28,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 859	1181WN	Amstelveen	28,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 863	1181WN	Amstelveen	31,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 865	1181WN	Amstelveen	31,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 867	1181WN	Amstelveen	31,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 871	1181WN	Amstelveen	34,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 873	1181WN	Amstelveen	34,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 875	1181WN	Amstelveen	34,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 879	1181WN	Amstelveen	34,5	Z	49	Verl. Rijndersln/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 959	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53		Meander Art. 87f
Meander 961	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53		Meander Art. 87f
Meander 963	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54		Meander Art. 87f
Meander 965	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53		Meander Art. 87f
Meander 965	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54		Meander Art. 87f
Meander 965	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54		Meander Art. 87f
Meander 967	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53		Meander Art. 87f
Meander 967	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54		Meander Art. 87f
Meander 967	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54		Meander Art. 87f
Meander 969	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53		Meander Art. 87f
Meander 969	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54		Meander Art. 87f
Meander 969	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54		Meander Art. 87f
Meander 971	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53		Meander Art. 87f
Meander 971	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54		Meander Art. 87f
Meander 971	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54		Meander Art. 87f
Meander 973	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53		Meander Art. 87f
Meander 973	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54		Meander Art. 87f
Meander 973	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54		Meander Art. 87f
Meander 975	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53		Meander Art. 87f
Meander 975	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54		Meander Art. 87f

Adres			Waar- neem- hoogte	Gevel- zijde	Hogere waarde	Wegnummer/ straatnaam	Regime Wgh
Meander 975	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 977	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53	Meander	Art. 87f
Meander 977	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 977	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 979	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53	Meander	Art. 87f
Meander 979	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 979	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 981	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53	Meander	Art. 87f
Meander 981	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 981	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 983	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53	Meander	Art. 87f
Meander 983	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 983	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 985	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53	Meander	Art. 87f
Meander 985	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 985	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 987	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53	Meander	Art. 87f
Meander 987	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 987	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 989	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53	Meander	Art. 87f
Meander 989	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 989	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 989	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 991	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53	Meander	Art. 87f
Meander 991	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 991	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 991	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 993	1181WP	Amstelveen	1,5	O	53	Meander	Art. 87f
Meander 993	1181WP	Amstelveen	4,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 993	1181WP	Amstelveen	7,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 993	1181WP	Amstelveen	7,5	O	54	Meander	Art. 87f
Meander 995	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 995	1181WP	Amstelveen	7,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 997	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 997	1181WP	Amstelveen	7,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 999	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 999	1181WP	Amstelveen	7,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1001	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1001	1181WP	Amstelveen	7,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1003	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1003	1181WP	Amstelveen	7,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1005	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1005	1181WP	Amstelveen	7,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1007	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1007	1181WP	Amstelveen	7,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1009	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1009	1181WP	Amstelveen	7,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1011	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1011	1181WP	Amstelveen	7,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1013	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1013	1181WP	Amstelveen	7,5	N	58	Meander	Art. 87f

Adres			Waarneemhoogte	Gevelzijde	Hogere waarde	Wegnummer/ straatnaam	Regime Wgh
Meander 1015	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1015	1181WP	Amstelveen	7,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1017	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1017	1181WP	Amstelveen	7,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1019	1181WP	Amstelveen	4,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1019	1181WP	Amstelveen	7,5	N	58	Meander	Art. 87f
Meander 1021	1181WP	Amstelveen	4,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1023	1181WP	Amstelveen	4,5	N	57	Meander	Art. 87f
Meander 1025	1181WP	Amstelveen	4,5	N	57	Meander	Art. 87f
Meander 1025	1181WP	Amstelveen	4,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1027	1181WP	Amstelveen	4,5	N	57	Meander	Art. 87f
Meander 1029	1181WP	Amstelveen	7,5	O	51	Meander	Art. 87f
Meander 1031	1181WP	Amstelveen	7,5	N	57	Meander	Art. 87f
Meander 1031	1181WP	Amstelveen	7,5	O	51	Meander	Art. 87f
Meander 1033	1181WP	Amstelveen	7,5	N	57	Meander	Art. 87f
Meander 1035	1181WP	Amstelveen	7,5	N	57	Meander	Art. 87f
Meander 1037	1181WP	Amstelveen	10,5	O	51	Meander	Art. 87f
Meander 1039	1181WP	Amstelveen	10,5	N	57	Meander	Art. 87f
Meander 1039	1181WP	Amstelveen	10,5	O	51	Meander	Art. 87f
Meander 1041	1181WP	Amstelveen	10,5	N	57	Meander	Art. 87f
Meander 1043	1181WP	Amstelveen	10,5	N	57	Meander	Art. 87f
Meander 1045	1181WP	Amstelveen	13,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1049	1181WP	Amstelveen	13,5	N	56	Meander	Art. 87f
Meander 1051	1181WP	Amstelveen	13,5	N	56	Meander	Art. 87f
Meander 1053	1181WP	Amstelveen	16,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1055	1181WP	Amstelveen	16,5	N	56	Meander	Art. 87f
Meander 1055	1181WP	Amstelveen	16,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1057	1181WP	Amstelveen	16,5	N	56	Meander	Art. 87f
Meander 1059	1181WP	Amstelveen	16,5	N	56	Meander	Art. 87f
Meander 1061	1181WP	Amstelveen	19,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1063	1181WP	Amstelveen	19,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1069	1181WP	Amstelveen	22,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1071	1181WP	Amstelveen	22,5	N	55	Meander	Art. 87f
Meander 1071	1181WP	Amstelveen	22,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1073	1181WP	Amstelveen	22,5	N	55	Meander	Art. 87f
Meander 1075	1181WP	Amstelveen	22,5	N	55	Meander	Art. 87f
Meander 1077	1181WP	Amstelveen	25,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1079	1181WP	Amstelveen	25,5	N	55	Meander	Art. 87f
Meander 1079	1181WP	Amstelveen	25,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1081	1181WP	Amstelveen	25,5	N	55	Meander	Art. 87f
Meander 1085	1181WP	Amstelveen	28,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1087	1181WP	Amstelveen	28,5	N	54	Meander	Art. 87f
Meander 1087	1181WP	Amstelveen	28,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1091	1181WP	Amstelveen	28,5	N	54	Meander	Art. 87f
Meander 1093	1181WP	Amstelveen	31,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1095	1181WP	Amstelveen	31,5	N	54	Meander	Art. 87f
Meander 1095	1181WP	Amstelveen	31,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1097	1181WP	Amstelveen	31,5	N	54	Meander	Art. 87f
Meander 1099	1181WP	Amstelveen	31,5	N	54	Meander	Art. 87f
Meander 1101	1181WP	Amstelveen	34,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1103	1181WP	Amstelveen	34,5	N	53	Meander	Art. 87f
Adres			Waarneemhoogte	Gevelzijde	Hogere waarde	Wegnummer/ straatnaam	Regime Wgh
Meander 1103	1181WP	Amstelveen	34,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1103	1181WP	Amstelveen	34,5	Z	49	Verl. RijndersIn/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 1105	1181WP	Amstelveen	34,5	N	53	Meander	Art. 87f
Meander 1105	1181WP	Amstelveen	34,5	Z	49	Verl. RijndersIn/N. Keerpuntw	Art. 87f
Meander 1109	1181WP	Amstelveen	34,5	O	50	Meander	Art. 87f
Meander 1111	1181WP	Amstelveen	34,5	N	53	Meander	Art. 87f
Meander 1111	1181WP	Amstelveen	34,5	Z	49	Verl. RijndersIn/N. Keerpuntw	Art. 87f

III - Bijlage C Overzicht vast te stellen hogere waarden

Vast te stellen hogere waarde ten gevolge van Keizer Karelweg

postcode	adres	Hogere waarde
1185 JC	Fokkerln 62	57
1181 WN	Meander 41	57
1181 WN	Meander 43	57
1181 WN	Meander 45	57
1181 WN	Meander 47	57
1181 WN	Meander 49	57
1181 WN	Meander 51	57
1181 WN	Meander 53	57
1181 WN	Meander 55	57
1181 WN	Meander 57	57
1181 WN	Meander 59	57
1181 WN	Meander 61	57
1181 WN	Meander 63	57
1181 WN	Meander 65	57
1181 WN	Meander 67	57
1181 WN	Meander 69	57
1181 WN	Meander 71	57
1181 WN	Meander 73	57
1181 WN	Meander 75	57
1181 WN	Meander 77	57
1181 WN	Meander 79	57
1181 WN	Meander 81	57
1181 WN	Meander 83	57
1181 WN	Meander 85	57
1181 WN	Meander 87	57
1181 WN	Meander 89	57
1181 WN	Meander 91	57
1181 ZV	Meester F A van Hallweg 102	51
1181 ZV	Meester F A van Hallweg 104	51
1181 ZV	Meester F A van Hallweg 106	51
1181 ZV	Meester F A van Hallweg 108	51
1181 ZV	Meester F A van Hallweg 110	51
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 39	51
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 40	51

Vast te stellen hogere waarde ten gevolge van Keizer Karelweg

postcode	adres	Hogere waarde
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 42	53
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 43	53
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 45	53
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 47	52
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 49	52
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 51	52
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 53	52
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 55	51
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 57	51
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 59	51
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 61	51
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 63	51
1181 ZT	Meester F A van Hallweg 65	51

Vast te stellen hogere waarde ten gevolge van Meander

postcode	adres	hogere waarde
1181 ZJ	Binnenhof 60	59
1181 ZJ	Binnenhof 61A	59
1181 ZJ	Binnenhof 62	59
1181 ZJ	Binnenhof 62A	59
1181 ZJ	Binnenhof 63	59
1181 ZB	Buitenplein 1	59
1181 ZB	Buitenplein 10	59
1181 ZB	Buitenplein 11	59
1181 ZB	Buitenplein 12	59
1181 ZB	Buitenplein 13	59
1181 ZB	Buitenplein 14	59
1181 ZB	Buitenplein 2	59
1181 ZB	Buitenplein 3	59
1181 ZB	Buitenplein 4	59
1181 ZB	Buitenplein 5	59
1181 ZB	Buitenplein 6	59
1181 ZB	Buitenplein 7	59
1181 ZE	Buitenplein 78	58
1181 ZB	Buitenplein 8	59
1181 ZE	Buitenplein 84	58
1181 ZE	Buitenplein 85	58
1181 ZE	Buitenplein 88	58
1181 ZB	Buitenplein 9	59
1181 WN	Meander 101	50
1181 WN	Meander 103	50
1181 WN	Meander 105	50
1181 WN	Meander 107	50
1181 WN	Meander 109	51
1181 WN	Meander 111	51
1181 WN	Meander 113	51
1181 WN	Meander 115	51
1181 WN	Meander 117	52
1181 WN	Meander 119	52
1181 WN	Meander 121	52
1181 WN	Meander 123	52
1181 WN	Meander 125	52
1181 WN	Meander 127	52
1181 WN	Meander 129	52
1181 WN	Meander 131	52
1181 WN	Meander 133	53
1181 WN	Meander 135	53
1181 WN	Meander 137	53
1181 WN	Meander 139	53

Vast te stellen hogere waarde ten gevolge van Meander

postcode	adres	hogere waarde
1181 WN	Meander 141	53
1181 WN	Meander 143	53
1181 WN	Meander 145	53
1181 WN	Meander 147	53
1181 WN	Meander 149	52
1181 WN	Meander 151	52
1181 WN	Meander 153	52
1181 WN	Meander 155	52
1181 WN	Meander 157	52
1181 WN	Meander 159	52
1181 WN	Meander 161	52
1181 WN	Meander 163	52
1181 WN	Meander 165	52
1181 WN	Meander 167	52
1181 WN	Meander 169	52
1181 WN	Meander 17	50
1181 WN	Meander 171	52
1181 WN	Meander 173	52
1181 WN	Meander 175	52
1181 WN	Meander 177	52
1181 WN	Meander 179	52
1181 WN	Meander 183	52
1181 WN	Meander 19	50
1181 WN	Meander 203	58
1181 WN	Meander 205	58
1181 WN	Meander 207	58
1181 WN	Meander 209	58
1181 WN	Meander 21	50
1181 WN	Meander 211	58
1181 WN	Meander 213	58
1181 WN	Meander 215	58
1181 WN	Meander 217	58
1181 WN	Meander 219	58
1181 WN	Meander 221	58
1181 WN	Meander 223	58
1181 WN	Meander 225	58
1181 WN	Meander 227	58
1181 WN	Meander 229	58
1181 WN	Meander 23	50
1181 WN	Meander 231	58
1181 WN	Meander 233	58
1181 WN	Meander 235	58
1181 WN	Meander 237	58

Vast te stellen hogere waarde ten gevolge van Meander

postcode	adres	hogere waarde
1181 WN	Meander 239	58
1181 WN	Meander 241	58
1181 WN	Meander 243	58
1181 WN	Meander 245	58
1181 WN	Meander 247	58
1181 WN	Meander 249	58
1181 WN	Meander 25	50
1181 WN	Meander 251	58
1181 WN	Meander 253	58
1181 WN	Meander 255	58
1181 WN	Meander 257	58
1181 WN	Meander 259	58
1181 WN	Meander 261	58
1181 WN	Meander 27	50
1181 WN	Meander 271	50
1181 WN	Meander 273	50
1181 WN	Meander 285	50
1181 WN	Meander 287	50
1181 WN	Meander 29	50
1181 WN	Meander 297	50
1181 WN	Meander 31	50
1181 WN	Meander 33	50
1181 WN	Meander 35	50
1181 WN	Meander 37	50
1181 WN	Meander 39	50
1181 WN	Meander 41	50
1181 WN	Meander 421	50
1181 WN	Meander 423	50
1181 WN	Meander 425	51
1181 WN	Meander 427	51
1181 WN	Meander 43	50
1181 WN	Meander 431	50
1181 WN	Meander 433	51
1181 WN	Meander 435	57
1181 WN	Meander 437	57
1181 WN	Meander 439	57
1181 WN	Meander 441	58
1181 WN	Meander 443	58
1181 WN	Meander 445	58
1181 WN	Meander 447	58
1181 WN	Meander 449	58
1181 WN	Meander 45	50
1181 WN	Meander 451	58

Vast te stellen hogere waarde ten gevolge van Meander

postcode	adres	hogere waarde
1181 WN	Meander 453	57
1181 WN	Meander 455	57
1181 WN	Meander 457	58
1181 WN	Meander 459	58
1181 WN	Meander 461	58
1181 WN	Meander 463	58
1181 WN	Meander 465	57
1181 WN	Meander 467	57
1181 WN	Meander 469	58
1181 WN	Meander 47	50
1181 WN	Meander 471	58
1181 WN	Meander 473	58
1181 WN	Meander 475	58
1181 WN	Meander 477	57
1181 WN	Meander 479	57
1181 WN	Meander 481	57
1181 WN	Meander 483	58
1181 WN	Meander 485	58
1181 WN	Meander 487	58
1181 WN	Meander 489	58
1181 WN	Meander 49	50
1181 WN	Meander 491	58
1181 WN	Meander 493	58
1181 WN	Meander 50	59
1181 WN	Meander 51	50
1181 WN	Meander 52	59
1181 WN	Meander 53	50
1181 WN	Meander 54	59
1181 WN	Meander 55	50
1181 WN	Meander 56	59
1181 WN	Meander 57	50
1181 WN	Meander 58	59
1181 WN	Meander 59	50
1181 WN	Meander 60	59
1181 WN	Meander 61	50
1181 WN	Meander 62	59
1181 WN	Meander 63	50
1181 WN	Meander 64	59
1181 WN	Meander 65	50
1181 WN	Meander 653	50
1181 WN	Meander 655	50
1181 WN	Meander 657	51
1181 WN	Meander 659	51

Vast te stellen hogere waarde ten gevolge van Meander

postcode	adres	hogere waarde
1181 WN	Meander 66	59
1181 WN	Meander 663	50
1181 WN	Meander 665	51
1181 WN	Meander 667	57
1181 WN	Meander 669	57
1181 WN	Meander 67	50
1181 WN	Meander 671	57
1181 WN	Meander 673	58
1181 WN	Meander 675	58
1181 WN	Meander 677	58
1181 WN	Meander 679	58
1181 WN	Meander 68	59
1181 WN	Meander 681	58
1181 WN	Meander 683	58
1181 WN	Meander 685	57
1181 WN	Meander 687	57
1181 WN	Meander 689	58
1181 WN	Meander 69	50
1181 WN	Meander 691	58
1181 WN	Meander 693	58
1181 WN	Meander 695	58
1181 WN	Meander 697	57
1181 WN	Meander 699	57
1181 WN	Meander 70	59
1181 WN	Meander 701	58
1181 WN	Meander 703	58
1181 WN	Meander 705	58
1181 WN	Meander 707	58
1181 WN	Meander 709	57
1181 WN	Meander 71	50
1181 WN	Meander 711	57
1181 WN	Meander 713	57
1181 WN	Meander 715	58
1181 WN	Meander 717	58
1181 WN	Meander 719	58
1181 WN	Meander 72	59
1181 WN	Meander 721	58
1181 WN	Meander 723	58
1181 WN	Meander 725	58
1181 WN	Meander 73	50

Vast te stellen hogere waarde ten gevolge van Meander

postcode	adres	hogere waarde
1181 WN	Meander 74	59
1181 WN	Meander 75	50
1181 WN	Meander 76	59
1181 WN	Meander 77	50
1181 WN	Meander 78	59
1181 WN	Meander 79	50
1181 WN	Meander 80	59
1181 WN	Meander 81	50
1181 WN	Meander 82	59
1181 WN	Meander 83	50
1181 WN	Meander 85	50
1181 WN	Meander 87	50
1181 WN	Meander 89	50
1181 WN	Meander 91	50
1181 WN	Meander 93	50
1181 WN	Meander 93	50
1181 WN	Meander 95	50
1181 WN	Meander 95	50
1181 WN	Meander 97	50
1181 WN	Meander 99	50
1181 ZM	Stadsplein 100	58
1181 ZM	Stadsplein 96	59
1181 ZM	Stadsplein 97	58
1181 ZM	Stadsplein 99	58

Vast te stellen hogere waarde ten gevolge van Amsterdamseweg

postcode	adres	hogere waarde
1182HX	Middeldorpstraat 3	51

IV - Toelichting

1 Redenen voor wijziging van de eerder vastgestelde tracébesluiten

1.1 Eerder vastgestelde Tracébesluiten

Op 21 maart 2011 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere vastgesteld (hierna: TB SAA maart 2011). Het TB SAA maart 2011 maakt de wijziging mogelijk van bestaande wegen en knooppunten in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Het gaat hierbij om (delen van) de A9, de A2, de A10-oost, de A1 en de A6 en de knooppunten Holendrecht, Badhoevedorp, Diemen, Amstel, Muiderberg en Almere. Het TB SAA maart 2011 is gewijzigd op 14 september 2011 (hierna: TB SAA september 2011), op 21 maart 2013 (hierna: TB SAA 2013) en op 23 september 2014 (hierna: TB SAA 2014). Het TB SAA maart 2011 en het TB SAA september 2011 (hierna gezamenlijk: TB SAA 2011) zijn bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 4 januari 2012 onherroepelijk geworden¹. Het TB SAA 2013 is bij uitspraak van 30 oktober 2013 onherroepelijk geworden². Het TB SAA 2014 is bij uitspraak van 25 maart 2015 onherroepelijk geworden³.

1.2 Waarom dit Tracébesluit?

Het TB SAA 2011 maakt de verbreding van onder andere de A9 tussen de knooppunten Holendrecht en Badhoevedorp mogelijk. Ter hoogte van de bebouwde kom van de gemeente Amstelveen is in het TB SAA 2011 een tunnel opgenomen als onderdeel van die verbreding. Deze tunnel zou mede gefinancierd worden door de gemeente Amstelveen. Op 28 februari 2012 heeft het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amstelveen per brief met kenmerk Z-2011/029181 aangegeven dat de bijdrage van de gemeente van € 100 miljoen zoals vastgelegd in de Overeenkomst SAA niet langer haalbaar en verantwoord is. Op 18 april 2012 is in een bestuurlijk overleg met alle ondertekenaars van de Stroomlijnovereenkomst (de minister, provincie Noord-Holland, provincie Flevoland, Stadsregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Almere en gemeente Amstelveen) afgesproken dat de functionele eis voor de verbreding van de A9 van 2*3 naar 2*4 rijstroken onverkort van kracht blijft en dat er binnen het beschikbare budget van de gemeente wordt gekeken wat er mogelijk is aan additionele inpassingsmaatregelen ten opzichte van een verbreding zonder additionele maatregelen.

Het ontwerp voor dit deel van de A9 is, in afstemming tussen de partijen uit de Stroomlijnovereenkomst, vervolgens versoerd. Belangrijkste uitgangspunten naast het terugdringen van kosten en de verbreding naar 2x4 rijstroken zijn:

- het verbeteren van de inpassing van de A9;
- het herstellen van de eenheid van het oude dorp, dat door de aanleg van de A9 in de jaren 60 is doorsneden;
- het behoud van de aansluiting ter hoogte van het stadshart.

De tunnel uit het Tracébesluit SAA 2011 is daarbij in het ontwerp vervangen door een verdiepte ligging over een lengte van circa 1.300 m. Ter hoogte van het oude dorp en ter hoogte van het stadshart komen overkappingen en de aansluiting ter hoogte van het stadshart blijft gehandhaafd. Dit is vastgelegd in de wijziging op onderdelen van de raamovereenkomst Stroomlijn alternatief (maart 2014). Ten

¹ AbRvS 4 januari 2012, zaaknummers 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4.

² AbRvS 30 oktober 2013, zaaknummer 201304538/1/R6.

³ AbRvS 25 maart 2015, zaaknummer 201409259/1/R6.

behoefte van de verdere uitwerking van dit ontwerp, het opstellen van een ontwerp Tracébesluit en Tracébesluit, de financiering en de wijze van samenwerking tussen partijen is een Samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en het Rijk opgesteld. Deze is op 10 maart 2014 getekend. De gemeente Amstelveen heeft de inwoners van de gemeente geïnformeerd over deze wijziging.

Het versoberde ontwerp is vervolgens door middel van ontwerpateliers verder uitgewerkt en geoptimaliseerd. Zo is ter hoogte van het stadshart een tweede overkapping in het ontwerp gekomen zodat het verkeer soepeler afgewikkeld kan worden en de entreefunctie naar Amstelveen verbeterd wordt. Het geoptimaliseerde ontwerp is opgenomen in dit (ontwerp) Tracébesluit. Met dit (Ontwerp-)Tracébesluit wordt het TB SAA 2011 gewijzigd zodat dit deel van de A9 verdiept aangelegd kan worden.

Voor het TB SAA 2011 en de Trajectnota/MER uit 2009 zijn reeds diverse effectonderzoeken uitgevoerd. Voor het onderhavige TB SAA 2016 zijn nieuwe effectonderzoeken uitgevoerd. Voor deze nieuwe onderzoeken zijn de effectonderzoeken voor TB SAA 2011 en de Trajectnota/MER als uitgangspunt genomen waarbij de wijziging van de tunnel naar de verdiepte ligging nader is onderzocht. Het betreft onderzoeken naar geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water, verkeer en verkeersveiligheid. De resultaten van deze effectonderzoeken voor het TB SAA 2016 zijn weergegeven in de hoofdstukken 3 tot en met 8 van deze Toelichting en in de bijlagen bij de Toelichting. Hierin is waar relevant een vergelijking gemaakt met de eerder uitgevoerde effectonderzoeken. De nu uitgevoerde effectonderzoeken geven geen aanleiding om de keuze voor het alternatief ter hoogte van Amstelveen (de te realiseren verbreding van de A9 naar 2x4 rijstroken) te herzien. Over het algemeen is er sprake van slechts geringe verschillen in effecten en/of effecten voor de omgeving in positieve zin. Het project kan nog steeds zijn bijdrage leveren aan de doelstelling van het programma SAA, te weten het verbeteren van de doorstroming bereikbaarheid en leefbaarheid in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. De enige belangrijke wijziging is dat niet langer kan worden gekozen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief zoals dit eerder is vastgelegd in de standpuntbepaling, omdat daarin een tunnel ter hoogte van Amstelveen was voorzien. Voor het TB SAA 2016 hoeft geen MER te worden opgesteld, omdat de m.e.r.-procedure voor het TB SAA al is afgerond. Op basis van de uitkomsten van de effectonderzoeken kan worden geconcludeerd dat er geen (milieu)belemmeringen zijn om dit Tracébesluit vast te stellen.

Toelichting op de opzet van het Besluit

Dit Tracébesluit is een wijzigingsbesluit op het TB SAA. Dit betekent dat de tekst van het Besluit zodanig is opgesteld, dat deze niet zelfstandig, maar in samenhang moet worden gelezen met het Besluit van het TB SAA 2011 en de daarop volgende reeds genomen wijzigingsbesluiten, zoals die hiervoor in paragraaf 1.1 zijn weergegeven. Voor zover er in het Besluit van onderhavig Tracébesluit niet wordt afgeweken van het TB SAA 2011 en daarop volgende wijzigingsbesluiten, blijft het daarin geregelde onverkort van kracht.

In dit Besluit wordt een aantal tabellen uit het Besluit van het TB SAA 2011 ten dele verwijderd. Ten behoeve van de leesbaarheid van de tabellen in artikel 1 van dit Besluit is een aantal teksten uit het TB SAA 2011 die enkel omwille van de leesbaarheid worden weergegeven, cursief en tussen haakjes geplaatst. De teksten zijn opgenomen zodat duidelijk is op welke plek in de tabellen uit het TB SAA 2011 nieuwe teksten worden opgenomen. Dit is ook als noot bij de tabellen weergegeven.

2 Beschrijving van de wijziging

2.1 Wijzigen van de tunnel ter hoogte van Amstelveen in verdiepte ligging

Dit Tracébesluit maakt het mogelijk de reeds in het TB SAA 2011 vastgelegde verbreding van de A9 ter hoogte van Amstelveen verdiept aan te leggen. Het plangebied loopt van km 29,8 tot km 26,1 op de hoofdrijbaan van de A9, met een kleine afwijking naast de A9 ten behoeve van plaatsing van geluidsschermen aan de westzijde van het plangebied. Het plangebied is weergegeven op afbeeldingen 2.1 en 2.2. De A9 wordt op basis van het TB SAA 2011 verbreed tot 2x4 rijbanen met vluchtstrook. De verbrede weg wordt over een lengte van circa 1.300 verdiept aangelegd. Ter hoogte van het oude dorp en ter hoogte van het stadshart (De Traverse) komen overkappingen. Een overzicht van de belangrijkste elementen van de verbreding en verdiepte ligging van de A9 in het plangebied is weergegeven in afbeelding 2.3.

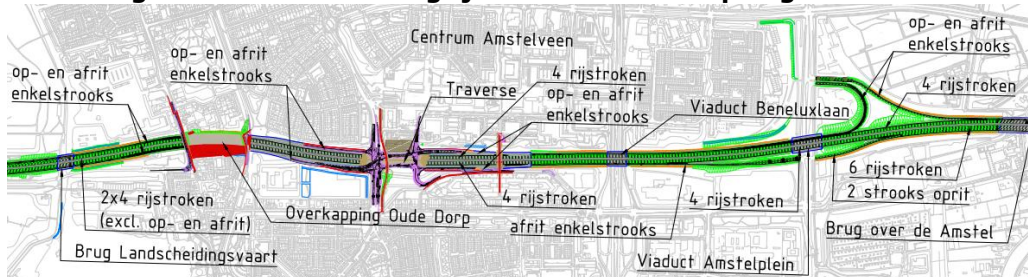
Afbeelding 2.1 Ligging plangebied



Afbeelding 2.2 Begrenzing plangebied



Afbeelding 2.3. Overzicht belangrijkste elementen in plangebied



De overkappingen ter hoogte van het oude dorp en ter hoogte van het stadshart (De Traverse) zijn gemaximaliseerd op een lengte van 249 meter. De veiligheidsvoorzieningen die worden getroffen op de hoofdrijbaan corresponderen met deze lengte. Het voorzieningenniveau voor de hele verdiepte ligging inclusief de overkappingen (het veiligheidsconcept) is getoetst aan de wet- en regelgeving aangaande veiligheid en afgestemd met de Veiligheidsregio's Amsterdam-Amstelland en Kennemerland. Bij het vaststellen van de voorzieningen is zowel het vluchten uit de verdiepte ligging als het kunnen verlenen van hulp in de verdiepte ligging het uitgangspunt geweest. Dit is gewaarborgd in onder andere het ruimtebeslag voor de vluchstroken in de gehele verdiepte ligging, vluchtpaden achter barriers aan de rechterzijde van de hoofdrijbanen tussen de toe- en afritten, vluchstroken langs de toe- en afritten en door 2 vluchtrappen onder de kappen de overkapping van De Traverse (Keizer Karelweg). Het veiligheidsconcept is goedgekeurd door de Veiligheidsregio's.

2.1.1

Rijbaan

De rijbaan van de A9 wordt, zoals in het TB SAA 2011 reeds vastgelegd, verbreed tot 2x4 rijstrooks met vluchstrook. Dit Tracébesluit ziet niet op de verbreding. Deze voorziene uitbreiding wijzigt als gevolg van dit Tracébesluit niet. De wegas uit het TB SAA 2011 wordt aangehouden.

Dwarsprofielen

De toegepaste dwarsprofielen zijn weergegeven op de tracékaarten.

Op specifieke locaties kan de configuratie van het standaard dwarsprofiel wijzigen, bijvoorbeeld door extra elementen zoals invoegstroken, uitvoegstroken of stroken ten behoeve van een weefvak.

Verticaal alignement

Het verticaal alignement is als volgt:

- aan de oostzijde van het plangebied komt de A9 op NAP +7,0 m vanaf kunstwerk Amstel;
- langzaam daalt de A9 met behoud van voldoende doorrijhoogte bij de ongelijkvloerse kruising met de Burgemeester Boersweg en Beneluxbaan tot een hoogte van circa NAP +2,3 m om vervolgens sterk te dalen naar circa NAP -10,6 m in de verdiepte ligging ter plaatse van De Traverse;
- na De Traverse stijgt de A9 naar NAP -5,6 m om voldoende ruimte te behouden voor de overkapping bij het oude dorp, waarbij er naar gestreefd wordt zo lang mogelijk gebruik te maken van de huidige verhardingshoogte;
- na de overkapping bij het oude dorp stijgt de A9 naar de huidige ligging om aan te sluiten op de brug over de Landscheidingsvaart.

Weefvakken

Binnen het plangebied bevindt zich voor beide richtingen een weefvak tussen aansluiting 5 (Amstelveen) en 4 (Ouderkerk aan de Amstel). Daarnaast zijn aan de randen van het plangebied ook weefvakken, richting wisselbaan en verzorgingsplaats De Ronde Hoep.

2.1.2

Kunstwerken en onderliggend wegennet

Dit Tracébesluit omvat de realisatie en/of aanpassing van diverse kunstwerken, die voor een belangrijk deel samenhangen met (aanpassingen aan) het onderliggend wegennet. Deze worden hierna beschreven, van oost naar west.

Brug over de Amstel

De brug over de Amstel in de A9 ligt slechts gedeeltelijk binnen het plangebied en wordt geschikt gemaakt voor 1x5 rijbanen plus vluchtstrook op de noordelijke rijbaan en 1x6 rijbanen plus vluchtstrook op de zuidelijke rijbaan. De zuidelijke brug wordt in zijn geheel vervangen.

Viaduct Amstelplein

Het viaduct Amstelplein gaat over de Burgemeester Boersweg en bestaat uit twee kunstwerken. Het noordelijk en zuidelijk viaduct wordt aan de buitenzijden verbreed.

Viaduct Beneluxbaan

Het viaduct Beneluxbaan overbrugt naast de Beneluxbaan ook de trambaan (het toekomstige tracé van de Amstelveenlijn). Het viaduct wordt hiervoor verbreed.

Viaduct Bovenlandpad

In de huidige situatie is het Bovenlandpad een langzaamverkeerverbinding onder de A9 door. In de nieuwe situatie gaat de verbinding over de A9 heen. Over de snelweg komt een voet-/fietsverbinding te liggen met een breedte van minimaal 17 m uitwaaiërend richting de wanden van de verdiepte ligging. Het Bovenlandpad vormt naast een functionele verbinding ook een belangrijke visuele verbinding tussen beide zijden van de A9. Er is voorzien in een fietspad en trottoir op het Bovenlandpad, die worden geflankeerd door ruimte voor groenvoorzieningen. Afbeelding 2.4 toont een impressie van het viaduct Bovenlandpad.

Afbeelding 2.4. Impressie viaduct Bovenlandpad gezien vanaf snelweg



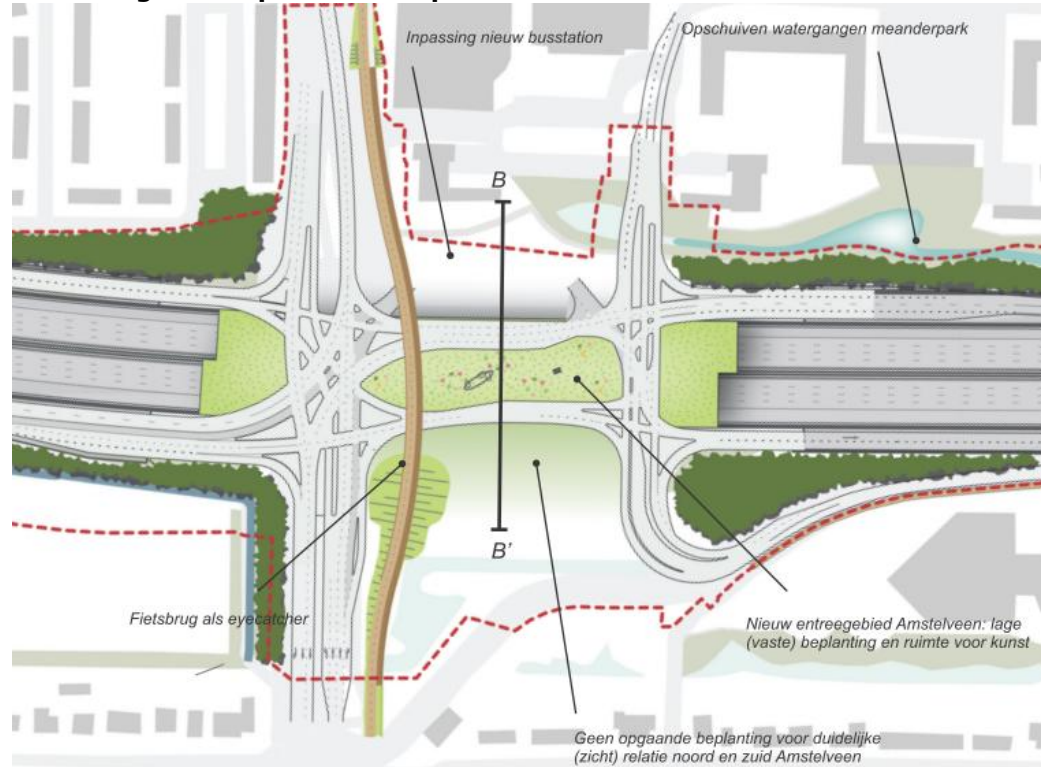
Burgemeester Rijnderslaan

De ligging van de Burgemeester Rijnderslaan wordt aangepast aan de ligging van de oprit van de A9 en de weg wordt aangesloten op de oprit.

De Traverse

Ter hoogte van de Keizer Karelweg/ het Meanderpark komt een overkapping te liggen over de verdiepte ligging van de A9, met een maximale lengte van 249 m. Op deze overkapping komt de aansluiting te liggen tussen de op- en afritten naar en van de A9 op de Keizer Karelweg en een nieuw aan te leggen weg. Er zijn drie vrije rechtsaffers opgenomen. Op de opritten van de A9 moeten de vrije rechtsaffers invoegen op de linker rijstrook. De vrije rechtsaffer vanaf de zuidelijke afrit richting de Keizer Karelweg gaat over in de rechtsaffer richting de Ouderkerkerlaan. Hier is dus sprake van een weefvak. Voor het busverkeer zijn aparte rijstroken/ opstelvakken opgenomen, die aansluiten op het bestaande busstation, maar ook geschikt zijn voor een ontsluiting van een potentieel nieuw busstation aan de noordzijde van De Traverse. Boven de verkeerskruising komt een brug voor het langzaam verkeer te liggen. Het snel verkeer en langzaam verkeer wordt daarmee ontvlochten. Daardoor ontstaat een betere doorstroming en dat is ook gunstig voor het openbaar vervoer op het kruispunt. Afbeelding 2.5 toont een impressie van het kruispunt op het viaduct De Traverse.

Afbeelding 2.5. Impressie kruispunt De Traverse bovenaanzicht



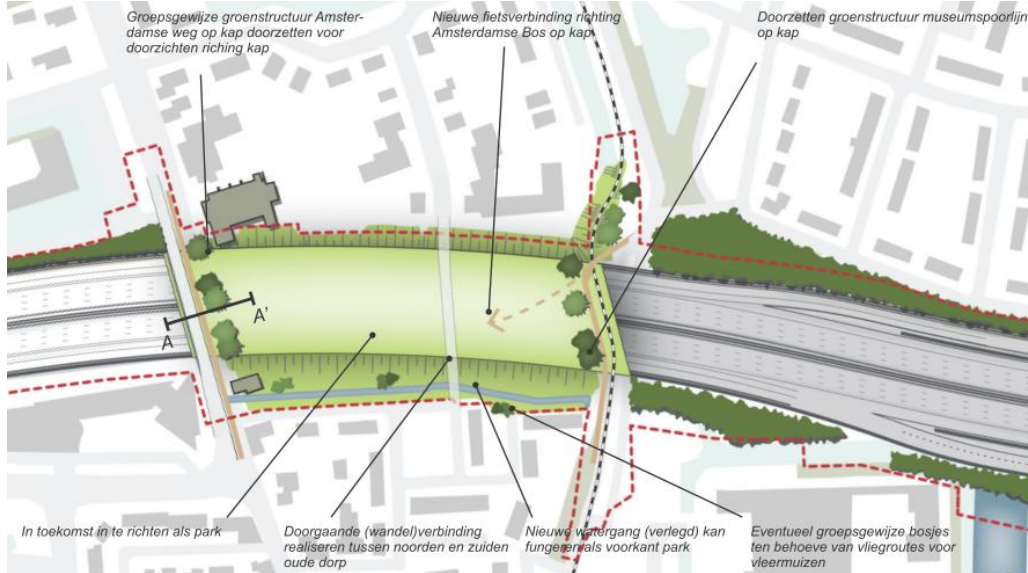
Verdiepte ligging aan weerszijden van De Traverse

Het deel van de verdiepte ligging aan weerszijden van De Traverse dat niet overdekt is, bevat ten noorden en ten zuiden van de hoofdrijbaan de op- en afritten richting het centrum van Amstelveen.

Overkapping oude dorp

Bij het oude dorp wordt een overkapping over de A9 gerealiseerd, van maximaal 249 m lang. Aan de westzijde op de overkapping komt de Amsterdamseweg met een naastliggend fietspad. Aan de oostzijde van de overkapping komen het fietspad Kazernepad en de Museumtrambaan. De inrichting van de overkapping maakt geen deel uit van dit Tracébesluit. Dit zal door de gemeente Amstelveen ter hand worden genomen. Een impressie van de overkapping bij het oude dorp is weergegeven in afbeelding 2.6.

Afbeelding 2.6. Impressie overkapping oude dorp bovenaanzicht



2.1.3

Geluidschermen

De wijziging van een tunnel in de A9 naar een verdiepte ligging heeft een andere geluidbelasting tot gevolg. De in het TB SAA 2011 voorziene geluidmaatregelen binnen het plangebied van onderhavig Tracébesluit komen te vervallen en worden vervangen door andere maatregelen om te kunnen voldoen aan de wettelijk geldende normen.

Bij het bepalen van de maatregelen is naast de wettelijke bepalingen ook aandacht besteed aan inpassing en verkeersveiligheid. In de Samenwerkingsovereenkomst tussen het Rijk en de gemeente Amstelveen is ten aanzien van geluid opgenomen dat de mogelijkheden voor het toepassen van horizontale schermen onderzocht moeten worden. Voorwaarde daarbij is dat het toepassen van dergelijke schermen niet tot meer dan 5 miljoen meerkosten mag leiden. Daarnaast is opgenomen dat ten opzichte van 2008 een 'stand-still' principe gehanteerd wordt. Dat wil zeggen dat de geluidbelasting niet hoger mag zijn dan in 2008.

Als eerste stap is onderzocht of de horizontale schermen ingezet kunnen worden. Binnen de financiële randvoorwaarden blijkt dit echter niet mogelijk. De betonnen balken die de schermen moeten dragen worden omvangrijk door de grote overspanning van de verdiepte ligging. De constructie met horizontale schermen zal daarbij ruim de 5 miljoen aan meerkosten overschrijden. Daarnaast zijn er bezwaren op het gebied van verkeersveiligheid. Door de constructie van balken ontstaat in combinatie met zonlicht een stroboscopisch effect. Hierdoor kunnen automobilisten verblind of gedesoriënteerd raken. Daarnaast wordt bij regenval een deel van de weg nat en blijft een deel droog. Bij het verwisselen van rijstroken kan dit tot onveilige situaties leiden.

Met het wegvallen van horizontale schermen zijn vervolgens de maatregelen bepaald om de geluidbelasting te beperken. Het gaat om de volgende maatregelen:

- geluidreducerend wegdek (tweelaagszoab);
- middenbermscherm (in middenberm tussen de rijbanen);
- zijschermen (aan de buitenzijde van de A9);
- tussenschermen (tussen de hoofdrijbaan en de op- en afritten).

De hoogte van de schermen is in eerste instantie bepaald aan de hand van de langs de A9 geldende geluidproductieplafonds (GPP's) die in het zogeheten Geluidregister⁴ zijn opgenomen. De verbreding van de A9 moet aan deze GPP's getoetst worden. De GPP's zijn in dit geval bepaald door het Tracébesluit SAA 2011. Dat betekent dat de GPP's bij Amstelveen zijn gebaseerd op een tunnel. Dit heeft een lage toetswaarde tot gevolg. Dit leidt tot meer maatregelen dan in een situatie waarbij de GPP's op de huidige situatie zou zijn gebaseerd. Door de lage toetswaarde wordt het stand still principe uit de Samenwerkingsovereenkomst ruimschoots gehaald. In veel gevallen wordt de geluidsbelasting zelfs gunstiger dan de huidige situatie.

Naast het naleven van de GPP's is ook het voorkomen van een belasting van boven de 65 dB een belangrijk uitgangspunt.

De wettelijke bepalingen leiden in eerste instantie tot hoge zijschermen en daarmee tot een ongewenst eindbeeld. Dit omdat met name de zijschermen van invloed zijn op de omgeving en de omwonenden. Aan de hand van een aantal werksessies waarbij gemeente Amstelveen, landschapsarchitecten en RWS betrokken waren, is het schermenpakket geoptimaliseerd. Hierbij is gezocht naar mogelijkheden om de zijschermen in hoogte te beperken. Door de middenbermscherm te verhogen en door het aanbrengen van extra geluidreducerend wegdek (tweelaagzoab-fijn), zijn de zijschermen zo laag mogelijk gehouden en wordt voldaan aan de wettelijke verplichtingen. Met de voorziene geluidmaatregelen wordt een grote verbetering in de geluidssituatie voor de omgeving bereikt ten opzichte van de huidige situatie.

In tabel 2.1 en afbeelding 2.7 zijn de te realiseren geluidschermen in het plangebied weergegeven.

Tabel 2.1. Overzicht van de geluidbeperkende voorzieningen

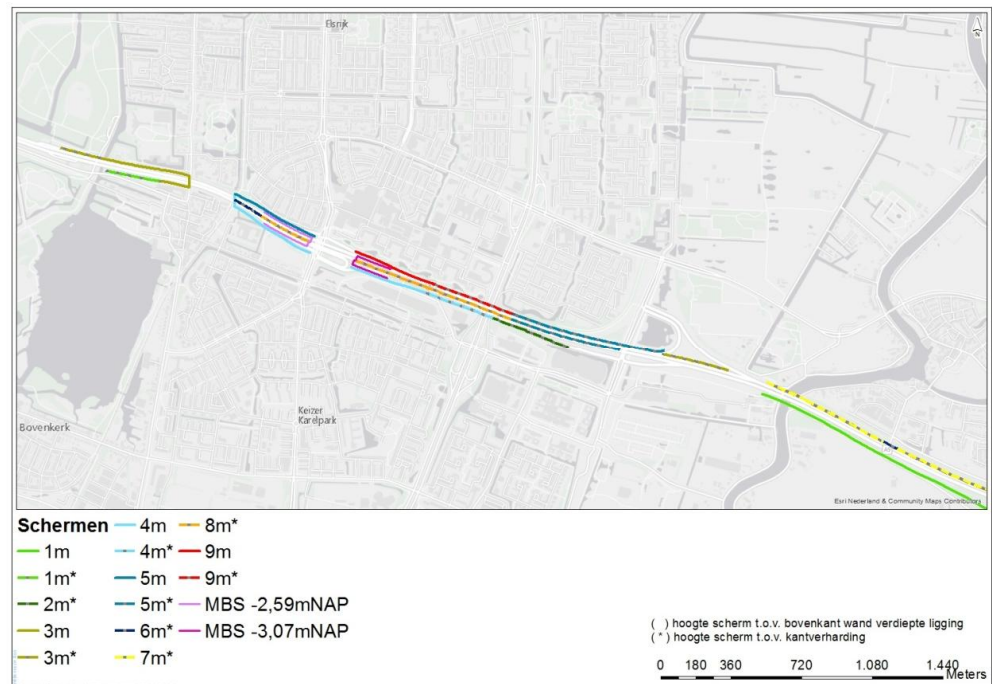
(maatregel)*	(km van - tot)	(lengte)	(zijde)
geluidscherm 3m t.o.v. kant verharding	29,80 - 30,05	260 m	noordzijde
geluidscherm 3m t.o.v. rand verdiepte lig- ging	29,37 - 29,80	420 m	noordzijde
geluidscherm 3m t.o.v. rand overkapping**	29,36 - 29,37	60 m	kopse kant westzijde over- kapping
geluidscherm 4m t.o.v. rand overkapping**	29,11 - 29,12	60 m	kopse kant oostzijde overkap- ping
geluidscherm 5m t.o.v. rand overkapping	28,66 - 29,13	460 m	noordzijde
geluidscherm 2,60m t.o.v. NAP**	28,66 - 28,95	585 m	tussenscherm (noord/ kopse kant westzijde/ zuid)
geluidscherm 3,10m t.o.v.	28,23 - 28,42	430 m	tussenscherm (noord/ kopse kant oostzijde/ zuid)

⁴ Het Geluidregister is te raadplegen via de website van Rijkswaterstaat op www.rijkswaterstaat.nl/kaarten/geluidregister.aspx

(maatregel)*	(km van - tot)	(lengte)	(zijde)
NAP**			
geluidsschermb 9m t.o.v. rand verdiepte lig- ging	28,02 - 28,43	410 m	noordzijde
geluidsschermb 9m t.o.v. kant verharding	27,57 - 28,02	455 m	noordzijde
geluidsschermb 5m t.o.v. kant verharding	26,76 - 27,57	800 m	noordzijde
geluidsschermb 3m t.o.v. kant verharding	26,42 - 26,77	350 m	tussen hoofdrijbaan/ toerit/ afrit noordzijde A9
geluidsschermb middenbermb 6m t.o.v. kant verharding	28,95 - 29,11	160 m	tussen noordelijke en zuidelij- ke rijbaan
geluidsschermb middenbermb 8m t.o.v. kant verharding	28,67 - 28,95	275 m	tussen noordelijke en zuidelij- ke rijbaan
geluidsschermb middenbermb 8 m t.o.v. kant verharding	27,57 - 28,41	845 m	tussen noordelijke en zuidelij- ke rijbaan
geluidsschermb middenbermb 5m t.o.v. kant verharding	26,98 - 27,56	575 m	tussen noordelijke en zuidelij- ke rijbaan
geluidsschermb 1m t.o.v. kant verharding	29,51 - 29,80	290 m	zuidzijde
geluidsschermb 3m t.o.v. rand verdiepte lig- ging	29,36 - 29,51	145 m	zuidzijde
geluidsschermb 4m t.o.v. rand verdiepte lig- ging	28,63 - 29,10	455 m	zuidzijde
geluidsschermb 4m t.o.v. rand verdiepte lig- ging	28,01 - 28,44	410 m	zuidzijde
geluidsschermb 4m t.o.v. kant verharding	27,65 - 28,01	365 m	zuidzijde
geluidsschermb 2m t.o.v. kant	27,23 - 27,65	420 m	zuidzijde

(maatregel)*	(km van - tot)	(lengte)	(zijde)
verharding			

Afbeelding 2.7. Overzicht geluidbeperkende voorzieningen



2.1.4 *Landschappelijke inpassing*

Ten behoeve van de inpassing en vormgeving van de verdiepte ligging en bijbehorende voorzieningen is een landschapsplan opgesteld dat is opgenomen in bijlage A bij deze Toelichting. De volgende concrete landschappelijke inpassingsmaatregelen hieruit zijn opgenomen in het Tracébesluit:

- de geluidschermen aan de noord- en zuidzijde van de A9 in het plangebied hebben een natuurlijke groene uitstraling aan de stadzijde van de schermen;
- aan de buitenzijde van het geluidscherm aan de noordzijde van de A9 in het gehele plangebied worden houtige opstanden geplaatst om het zicht op het geluidscherm vanaf de stadzijde te camoufleren.

2.2 **Tijdelijke maatregelen en voorzieningen**

Ten behoeve van de realisatie van het project is het nodig om onder andere tijdelijke werkterreinen, (bouw)wegen, gronddepots en tijdelijke constructies te realiseren. De verwachte bouwperiode voor het project is circa vier jaar. Hieronder wordt ingegaan op de tijdelijke maatregelen met het grootste ruimtebeslag en impact. In hoofdstuk 8 is een verdere toelichting op maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase opgenomen.

2.2.1 *Werkterreinen*

Binnen het werk en voor een deel buiten het werk, is tijdens de bouw op verschillende plaatsen, ten behoeve van de uitvoering, tijdelijk ruimte nodig. De aannemer dient voor aanvang van de uitvoering een uitvoeringsplan en bouwplaatsinrichtingsplan op te stellen en in te dienen. De terreinen worden hoofdzakelijk gebruikt voor drie functies, te weten:

- gebruik door de aannemer voor opslag van materiaal en materieel, voor werkplaatsen, voor bouwketen en voor parkeerplaatsen ten behoeve van personeel en bezoekers;
- gebruik door de aannemer als laad- en losplaats en voor de opslag van zand en grond;
- bouwwegen en omleidingen van bestaande infrastructuur. Bouwwegen worden langs het gehele werk gerealiseerd. De bouwwegen worden zoveel mogelijk gerealiseerd binnen de grenzen van het Tracébesluit.

2.2.2 *Tijdelijke gronddepots*

Tijdens de realisatie van het project zal de vrijkomende grond zo veel mogelijk direct naar de definitieve locatie worden gebracht. Soms is het echter niet mogelijk of wenselijk de grond direct naar deze definitieve plaats te brengen. De grond moet dan tijdelijk opgeslagen worden. Hiervoor zijn gronddepots nodig. Deze gronddepots zullen zoveel mogelijk binnen de grenzen van het Tracébesluit liggen en kunnen ook als werkterrein worden gebruikt. De noodzaak, omvang en ligging van de gronddepots wordt uiteindelijk in de voorbereiding op de realisatie bepaald.

2.2.3 *Tijdelijke verkeersmaatregelen*

Voor de realisatie van het project worden wegen tijdelijk omgeleid. Uitgangspunt is dat de routes zoveel mogelijk en zo lang mogelijk beschikbaar blijven voor het verkeer en dat de omleiding van deze wegen op zo kort mogelijke afstand plaatsvindt. De wegen kunnen door middel van een traverse over het tracé worden geleid.

3 Geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid

3.1 Geluidhinder

3.1.1 *Inleiding*

Deze paragraaf bevat een toelichting op artikelen 3 en 4 van het Besluit. De eerder voorziene tunnel in de A9 ter hoogte van Amstelveen, wordt vervangen door een verdiepte ligging van de A9. Dit leidt tot een andere geluidbelasting op de omgeving.

Dit Tracébesluit bevat de resultaten van het akoestisch onderzoek (bijlagen B tot en met F bij deze toelichting) en legt de te treffen geluidreducerende maatregelen vast. Ook stelt het Tracébesluit een aantal nieuwe referentiepunten en gewijzigde geluidproductieplafonds langs de A9 vast. Deze zijn weergegeven in bijlage A bij het Besluit. Daarnaast worden in dit Tracébesluit hogere waarden vastgesteld vanwege aanpassingen aan het onderliggend wegennet. Deze zijn weergegeven in bijlage C bij het Besluit.

Bij deze Toelichting is verder nog een bijlage opgenomen met een overzicht van woningen die in aanmerking komen voor een binnenwaardeonderzoek op basis van de Wet milieubeheer (bijlage G).

Ten opzichte van het TB SAA 2011 is de wetgeving ten aanzien van geluidhinder gewijzigd. Deze gewijzigde wetgeving wordt hierna behandeld.

3.1.2 *Wettelijk kader*

Voor geluid zijn de volgende regelingen van toepassing:

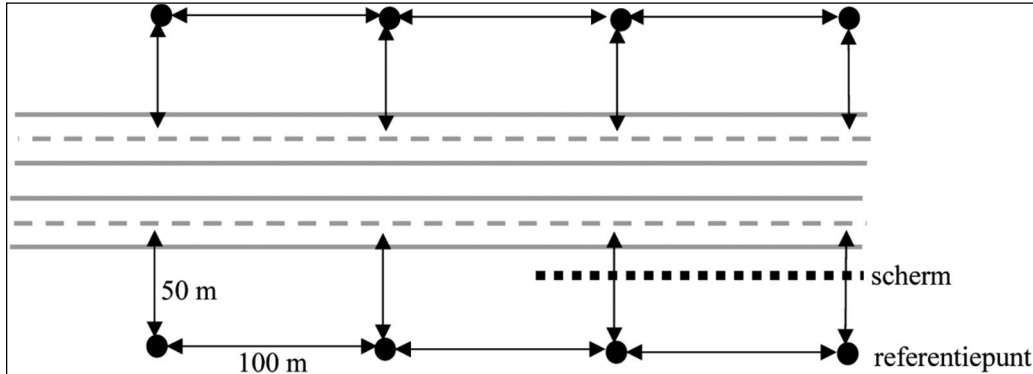
- wet milieubeheer, hoofdstuk 11 (hoofdwegennet);
- wet geluidhinder (onderliggend wegennet);
- besluit geluid milieubeheer en Regeling geluid milieubeheer (onder meer het doelmatigheidscriterium);
- reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (rekenregels voor het akoestisch onderzoek).

De Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 is van toepassing op het hoofdwegennet (Rijkswegen) binnen het plangebied. Deze wet is in 2012 in werking getreden en vervangt voor het hoofdwegennet de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder is nog wel van toepassing op het onderliggend wegennet binnen het plangebied.

Wet milieubeheer en geluidproductieplafonds (hoofdwegennet)

In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van het hoofdwegennet met geluidproductieplafonds beheerst wordt. Op de 'geluidplafondkaart' (zie Regeling geluidplafondkaart) is aangegeven voor welke rijkswegen een geluidsproductieplafond geldt en waarop dus de Wet Milieubeheer (H11) van toepassing is. Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 m afstand van elkaar, en op circa 50 m afstand van de buitenste rijstrook van de weg. Aan beide zijden van de weg liggen referentiepunten. De hoogte bedraagt 4 m boven lokaal maaiveld. Hun posities liggen vast in het zogeheten geluidregister, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt.

Afbeelding 3.1. Schematische verbeelding referentiepunten en GPP's



Bij de wijziging van bestaand hoofdwegennet, door aanpassing van een weg of de aanleg van een nieuwe weg, wordt gekeken of als gevolg van het project de geldende geluidproductieplafonds worden overschreden en of de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten toeneemt tot boven de waarde die zou heersen wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut ($L_{den-gpp}$). Wanneer dit het geval is, moet voor die locaties een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Daarin wordt gekeken welke maatregelen nodig en doelmatig zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot de waarde die hoort bij het geluidplafond ($L_{den-gpp}$). Voor onderhavig project is zo'n onderzoek noodzakelijk.

Jaarlijks controleert ('monitort') de beheerder (Rijkswaterstaat voor het hoofdwegennet) of de geluidproductie niet hoger is dan het geldende geluidproductieplafond. Bij (dreigende) overschrijding moet onderzocht worden of geluidmaatregelen noodzakelijk zijn. Dit is een belangrijke verandering ten opzichte van de Wet geluidhinder waarin deze jaarlijkse monitoring niet bestaat.

Zo lang de geluidproductie niet boven het plafond uitstijgt, zullen ook de geluidbelastingen op geluidsgevoelige objecten langs de weg (zoals woningen) niet toenemen tot boven de wettelijke toetswaarden daarvoor. De verkeersintensiteit op de weg kan zich enkel blijven ontwikkelen zolang onder het plafond wordt gebleven. Indien dit niet het geval is, moet de wegbeheerder waar mogelijk en doelmatig maatregelen treffen, en/of eventueel een verzoek doen tot wijziging van één of meer geluidproductieplafonds.

Met de vaststelling van dit Tracébesluit worden in bijlage A van het Tracébesluit nieuwe referentiepunten geluidproductieplafonds vastgesteld en geluidproductieplafonds gewijzigd.

Wet geluidhinder (onderliggend wegennet)

Binnen het plangebied zijn enkele aanpassingen nodig aan niet-Rijkswegen (onderliggend wegennet). Op deze wegen is de Wet geluidhinder van toepassing en voor deze wegen gelden geen geluidproductieplafonds.

In de Wet geluidhinder staan normen in de vorm van toetsingswaarden, waar de geluidsbelasting van een woning of andere geluidsgevoelige bestemmingen bij het aanleggen of wijzigen van een weg, in beginsel niet boven mag komen. Dit om bewoners/gebruikers van deze bestemmingen te beschermen tegen geluidshinder. De voorkeursgrenswaarde in de Wet geluidhinder is de na te streven geluidbelasting op een gevel bij de aanleg van een nieuwe weg of nieuwe woningen en bedraagt 48 dB. Bij bestaande wegen die worden gereconstrueerd is sprake van een grenswaarde:

de laagste van de heersende geluidbelasting in het jaar voorafgaand aan de ombouw of een eerder verleende hogere waarde. Indien bij nieuwe aanleg van een weg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden, of indien bij wijziging van een weg de toetsingswaarde met 1,5 dB of meer wordt overschreden (dat wordt dan 'reconstructie' genoemd), worden in beginsel maatregelen getroffen om de geluidbelasting zodanig te reduceren dat aan de toetsingswaarde wordt voldaan. Waar dat desondanks niet mogelijk is, of daar waar ondanks een reductie van geluidshinder door de maatregelen de toetsingswaarde niet wordt gehaald, kan een hogere waarde worden vastgesteld: een ontheffing van de toetsingswaarde.

Met de vaststelling van dit Tracébesluit worden in bijlage C van het Tracébesluit hogere waarden vastgesteld vanwege het geluid afkomstig van het onderliggend wegennet.

Geluidgevoelige objecten

De normen voor geluidsbelastingen gelden voor geluidgevoelige objecten. Geluidgevoelige objecten zijn gedefinieerd in artikel 2 van 'Besluit geluid milieubeheer' en waar de Wet Geluidhinder van toepassing is in het 'Besluit geluidhinder'. Het zijn woningen en andere geluidgevoelige gebouwen (bijvoorbeeld scholen) en terreinen (bijvoorbeeld woonwagenstandplaatsen). Het gaat om geluidgevoelige objecten langs het hoofdwegennet (Wet milieubeheer, hoofdstuk 11) en het onderliggend wegennet (Wet geluidhinder).

Saneringsobjecten

Saneringsobjecten zijn een bijzondere categorie van geluidgevoelige objecten. Hieronder wordt verder uitgelegd wat saneringsobjecten zijn.

Saneringsobjecten zijn hoofdzakelijk woningen en legale woonwagenstandplaatsen respectievelijk woonschipligplaatsen:

- a. die al onder de Wet geluidhinder voor sanering zijn aangemeld maar waarvoor tot nu toe nog geen saneringsprogramma is vastgesteld, en waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger dan 60 dB zou zijn (art. 11.57, lid 1a Wm) of;
- b. waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond boven de maximumwaarde van 65 dB zou uitkomen (art. 11.57, lid 1b Wm), of;
- c. die liggen langs wegvakken⁵ waar in het verleden een ongewenst sterke groei van de geluidsbelasting is opgetreden en waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger dan 55 dB zou worden (art 11.57, lid 1c Wm).

Eerstgenoemde categorie saneringsobjecten kan ook andere geluidgevoelige objecten dan woningen, stand- of ligplaatsen omvatten wanneer deze in de vroegere melding zijn opgenomen, bijvoorbeeld ziekenhuizen of scholen.

In bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer is het deel van de A9 waar onderhavig Tracébesluit betrekking op heeft uitgesloten van de plicht tot sanering. Er is dus geen sprake van sanering.

Doelmatigheidscriterium (hoofdwegennet en onderliggend wegennet)

Geluidmaatregelen hoeven niet tot elke prijs te worden getroffen. Dat zou de uitvoering van het geluidbeleid onbetaalbaar maken. In de wetgeving is hiervoor een

⁵ De wegvakken die het betreft zijn opgenomen in het Besluit geluid milieubeheer.

doelmatigheids criterium opgenomen. Het doel van dit doelmatigheids criterium is tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluidbeperkende maatregelen te komen.

Met het doelmatigheids criterium wordt bepaald of de voorgenomen maatregelvarianten financieel doelmatig zijn. Aanvullend hierop worden de landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige en technische aanvaardbaarheid van maatregelen beoordeeld. Op deze gronden kan van de financieel doelmatige maatregelen worden afgeweken.

Voor het hoofdwegennet is het doelmatigheids criterium beschreven in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid Wet milieubeheer. Voor overige wegen geldt de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

In het akoestisch rapport (zie bijlage B van deze toelichting) is de werking van dit doelmatigheids criterium verder uitgewerkt.

Cumulatie van geluid

Bij de afweging van maatregelen (zowel voor het hoofdwegennet als het onderliggend wegnnet) wordt rekening gehouden met cumulatie van het geluid. Indien het geluidgevoelig object ook een relevante geluidbelasting ondervindt van een of meer andere bronnen (dit kunnen andere wegen zijn, maar ook andere geluidbronnen zoals een spoorweg of industrieën) kan in samenspraak met de beheerder van de andere bron worden besloten om maatregelen aan de andere bron te treffen in plaats van aan de weg.

Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

Met de wijziging van de Wet geluidhinder per 1 juli 2012 is een nieuw 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' gepubliceerd. In dit voorschrift is onder andere vastgelegd hoe en onder welke omstandigheden optredende geluidsniveaus in het kader van de Wet geluidhinder worden vastgesteld en hoe akoestische onderzoeken worden uitgevoerd. Dit voorschrift geldt voor industrielawaai, wegverkeerslawaaai en spoorweglawaaai. Ook is daarin geregeld hoe de geluidbelasting in het kader van de geluidproductieplafonds voor rijksinfrastructuur moet worden bepaald.

3.1.3 Uitgangspunten akoestisch onderzoek

Het complete akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van onderhavig Tracébesluit is opgenomen in bijlagen B tot en met G.

Hoofdwegennet

Het akoestisch onderzoek is verricht conform de systematiek van de Wet milieubeheer (hoofdstuk 11), het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de infrastructurele maatregelen zoals in dit Tracébesluit beschreven. Uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek zijn de gegevens uit het geluidregister (www.rws.nl/geluidregister). Voor het akoestisch onderzoek is tevens gebruik gemaakt van verkeersprognoses. Voor een gedetailleerd overzicht hiervan wordt verwezen naar het akoestisch rapport. Voor het onderzoek is onderstaande getrapte aanpak gevolgd:

1. stap 1 omvat de toetsing aan de geluidproductieplafonds en de afbakening van het studiegebied van het nader akoestisch onderzoek:
 - dienen referentiepunten te worden verplaatst of zijn nieuwe GPP's nodig vanwege de wijziging of realisatie van een weg? Indien referentiepunten

moeten worden verplaatst, of indien nieuwe referentiepunten moeten worden ingesteld, is een nader akoestisch onderzoek op woningniveau nodig om te bepalen of, en zo ja, welke, geluidmaatregelen doelmatig zijn. Het onderzoek is ook nodig om de nieuwe geluidproductieplafonds te bepalen;

- kan zonder maatregelen aan de geluidproductieplafonds worden voldaan? Indien dit niet het geval is, is een nader akoestisch onderzoek op woningniveau nodig om te bepalen of, en zo ja welke, geluidmaatregelen doelmatig zijn;
2. kan met bronmaatregelen aan de geluidproductieplafonds worden voldaan? Bronmaatregelen zijn maatregelen zoals geluidreducerend asfalt;
 3. indien het zonder maatregelen (stap 1) of met bronmaatregelen (stap 2) niet mogelijk is om aan de geldende geluidproductieplafonds te voldoen, wordt een nader akoestisch onderzoek op woningniveau uitgevoerd om te bepalen met welke andere (doelmatige) maatregelen het mogelijk is de geluidbelasting op geluidgevoelige objecten langs de weg zoveel mogelijk terug te dringen tot de toetswaarde of -indien van toepassing - de saneringsdoelstelling voor deze objecten. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar overdrachtsmaatregelen, zoals geluidschermen.

Het prognosejaar voor dit project is 2033 (tien jaar na openstelling).

Onderliggend wegennet

Het project leidt ook tot aanpassingen aan het onderliggend wegennet. Bij wijzigingen op of aan een weg dient onderzocht te worden of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh). Hier is sprake van als voldaan wordt aan twee voorwaarden, te weten:

- de wijziging dient fysiek te zijn. Dit zijn bijvoorbeeld wijzigingen van het aantal rijstroken, aanleg van aansluitingen, aanleg van kruispunten, aanleg van op- en afritten, wijziging van maximum snelheid en dergelijke;
- ten gevolge van de wijziging is de toename van de geluidbelasting 1,5 dB of meer op woningen waar de wettelijke voorkeurswaarde conform de Wgh (48 dB) wordt overschreden. Dit wordt berekend tien jaar na realisatie van de fysieke wijziging.

Aan de eerste voorwaarde wordt voldaan in dit project. Daarom is een akoestisch onderzoek uitgevoerd op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, het Besluit geluidhinder (Bgh) en de Wgh.

Het prognosejaar voor dit project is 2033.

3.1.4 Resultaten onderzoek en geluidmaatregelen

Projectspecifieke situatie

In het TB SAA 2011 is ter hoogte van de bebouwde kom van Amstelveen een tunnel opgenomen als onderdeel van de verbreding van de A9 tussen de knooppunten Horendrecht en Badhoevedorp. Met dit Tracébesluit wordt de tunnel vervangen door een verdiepte ligging van circa 1.300 m en twee overkappingen. In het akoestisch onderzoek is in de referentiesituatie uitgegaan van de situatie zoals deze is opgenomen in het geluidregister, dit betekent een tunnel in de A9 ter hoogte van Amstelveen. De akoestische consequentie hiervan is, dat de waarden die zijn vastgesteld ter plaatse van de referentiepunten (GPP's) relatief laag zijn. Daarbij zijn de referentiepunten ter hoogte van de tunnel niet in het geluidregister opgenomen en dienen de referentiepunten en de waarde van het vast te stellen geluidproductieplafond nu nieuw te worden vastgesteld. Hiermee is in het akoestisch onderzoek uitgegaan van het zwaarste regime.

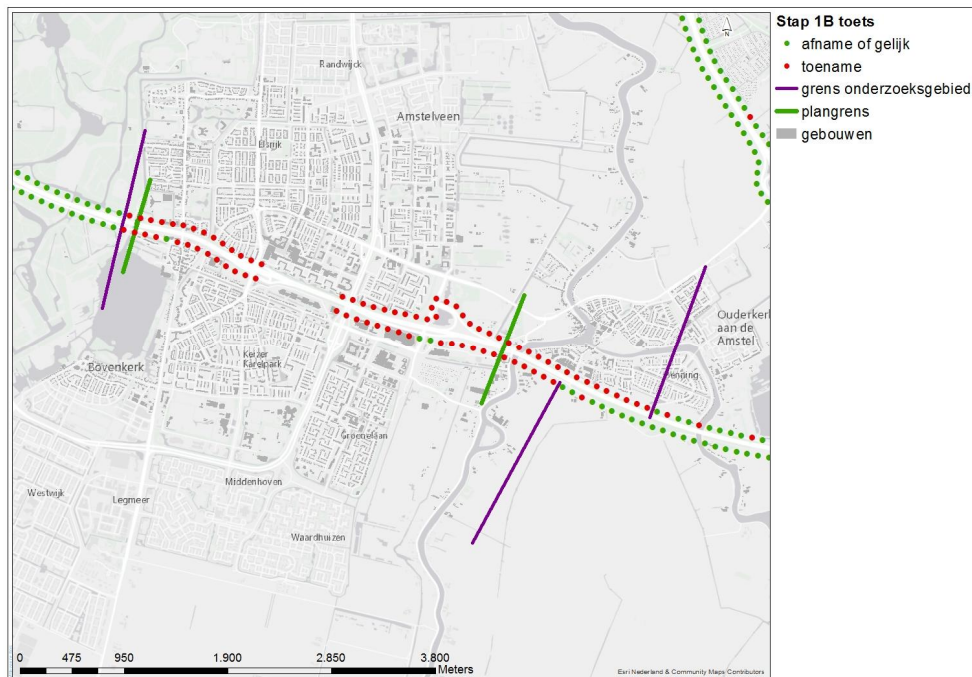
Dit betekent dat langs het deel van de A9 waar in het TB SAA 2011 een tunnel was geprojecteerd de mogelijkheid onderzocht is om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB. Deze toets aan de 50 dB waarde geldt alleen voor dat deel van de A9 waarlangs geen referentiepunten in het huidige register zijn opgenomen, omdat hier een tunnel was geprojecteerd. Voor de overige delen van de A9 binnen het studiegebied is getoetst aan de GPP's.

Afbakening onderzoeksgebied hoofdwegennet

Uit stap 1 van het onderzoek (toetsing aan de GPP's) blijkt dat er langs de A9 tussen km 24,8 (noordzijde)/ 25,6 (zuidzijde) en km 29,9 (noord- en zuidzijde) niet kan worden voldaan aan de plafondwaarden. Hierbij is rekening gehouden met de bronmaatregel tweelaagsZOAB binnen het plangebied. Op basis van het gebied waar sprake is van overschrijding van de GPP's is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht.

Afbeelding 3.2 toont een samenvatting van de GPP-toets en de afbakening van het onderzoeksgebied.

Afbeelding 3.2 Samenvatting GPP-toets en afbakening onderzoeksgebied



Gedetailleerd akoestisch onderzoek hoofdwegennet

Voor 6.909 woningen en andere geluidsgevoelige objecten binnen het onderzoeksgebied langs de A9 geldt dat de toetswaarde voor de toekomstige geluidsbelasting zal worden overschreden wanneer geen maatregelen worden getroffen. In onderstaande tabel 3.1 is samengevat hoeveel objecten er zijn langs de A9 waar de toetswaarde wordt overschreden.

Tabel 3.1. Overzicht van het aantal objecten waar de toetswaarde wordt overschreden, per gemeente

Gemeente	Totaal aantal objecten met overschrijding toetswaarde
Gemeente Amstelveen	6.426
Gemeente Ouder-Amstel	483
Totaal	6.909

Voor deze objecten met een overschrijding van de toetswaarde is onderzocht of er doelmatige maatregelen kunnen worden getroffen.

Maatregelonderzoek hoofdwegennet

Conform het doelmatigheids criterium vindt de doelmatigheidsafweging per locatie plaats waarvoor een maatregel moet worden afgewogen. Dit zijn woningen en andere geluidgevoelige objecten. Wanneer dergelijke overschrijdingen van de toetswaarde voldoende in elkaars nabijheid liggen om van één aaneengesloten maatregel voordeel te kunnen hebben, worden deze objecten samengenomen in een 'cluster'.

Per cluster wordt in eerste instantie altijd een bronmaatregel afgewogen, zoals geluidreducerend asfalt. Wanneer daarmee nog niet bij alle geluidgevoelige objecten binnen het cluster aan de grenswaarde kan worden voldaan, is aanvullend op, of in plaats van, een bronmaatregel ook naar een afschermingsmaatregel gekeken, zoals een geluidscherm of grondwal.

Wanneer meerdere (combinaties van) maatregelen doelmatig zijn, is de maatregel (combinatie) die de meeste geluidreductie bewerkstelligt de maatregel die in beginsel wordt geadviseerd. Hiervan kan worden afgeweken om o.a. technische, verkeerskundige, stedenbouwkundige of landschappelijke bezwaren en vanwege beheer en onderhoudaspecten.

Het akoestisch onderzoek resulteert in de in tabel 3.1 en tabel 3.2 en afbeelding 3.3 genoemde doelmatige geluidmaatregelen. Het maatregelpakket bestaat uit bronmaatregelen (geluidreducerend asfalt) en overdrachtsmaatregelen (geluidschermen).

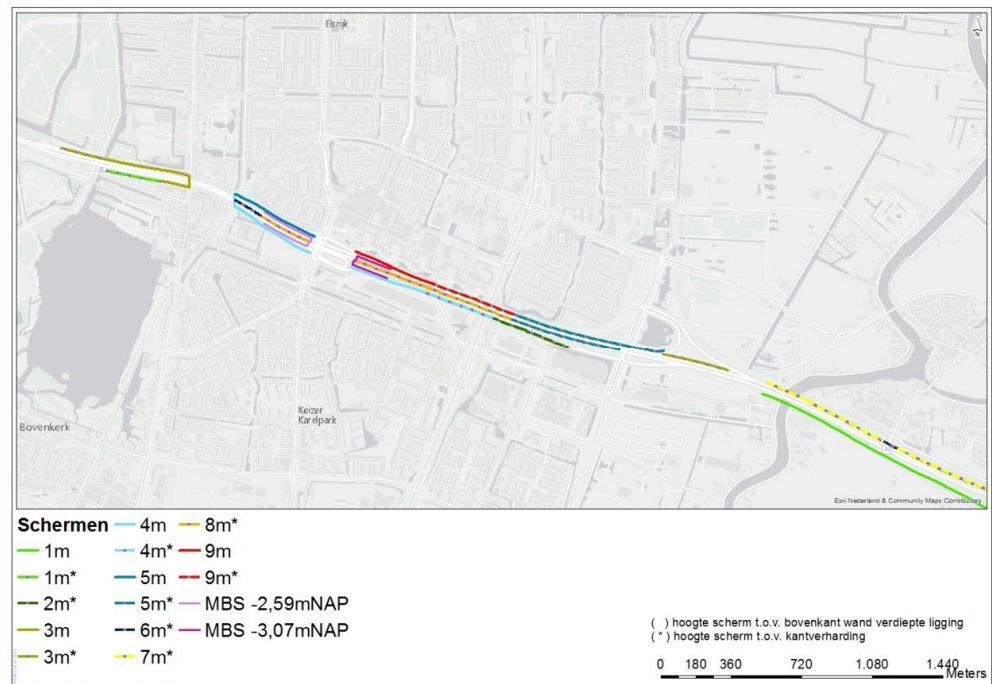
Tabel 3.2. Overzicht van de geluidbeperkende voorzieningen

(maatregel)*	(km van - tot)	(lengte)	(zijde)
geluidscherm 3m t.o.v. kant verharding	29,80 - 30,05	260 m	noordzijde
geluidscherm 3m t.o.v. rand verdiepte ligging	29,37 - 29,80	420 m	noordzijde
geluidscherm 3m t.o.v. rand overkapping**	29,36 - 29,37	60 m	kopse kant westzijde overkapping
geluidscherm 4m t.o.v. rand overkapping**	29,11 - 29,12	60 m	kopse kant oostzijde overkapping

(maatregel)*	(km van - tot)	(lengte)	(zijde)
geluidscherm 5m t.o.v. rand overkapping	28,66 - 29,13	460 m	noordzijde
geluidscherm 2,60m t.o.v. NAP**	28,66 - 28,95	585 m	tussenscherm (noord/ kant westzijde/ zuid)
geluidscherm 3,10m t.o.v. NAP**	28,23 - 28,42	430 m	tussenscherm (noord/ kant oostzijde/ zuid)
geluidscherm 9m t.o.v. rand verdiepte lig- ging	28,02 - 28,43	410 m	noordzijde
geluidscherm 9m t.o.v. kant verharding	27,57 - 28,02	455 m	noordzijde
geluidscherm 5m t.o.v. kant verharding	26,76 - 27,57	800 m	noordzijde
geluidscherm 3m t.o.v. kant verharding	26,42 - 26,77	350 m	tussen hoofdrijbaan/ toerit/ afrit noordzijde A9
geluidscherm middenberm 6m t.o.v. kant verharding	28,95 - 29,11	160 m	tussen noordelijke en zuidelij- ke rijbaan
geluidscherm middenberm 8m t.o.v. kant verharding	28,67 - 28,95	275 m	tussen noordelijke en zuidelij- ke rijbaan
geluidscherm middenberm 8 m t.o.v. kant verharding	27,57 - 28,41	845 m	tussen noordelijke en zuidelij- ke rijbaan
geluidscherm middenberm 5m t.o.v. kant verharding	26,98 - 27,56	575 m	tussen noordelijke en zuidelij- ke rijbaan
geluidscherm 1m t.o.v. kant verharding	29,51 - 29,80	290 m	zuidzijde
geluidscherm 3m t.o.v. rand verdiepte lig- ging	29,36 - 29,51	145 m	zuidzijde
geluidscherm 4m t.o.v. rand verdiepte lig- ging	28,63 - 29,10	455 m	zuidzijde

(maatregel)*	(km van - tot)	(lengte)	(zijde)
geluidscherm 4m t.o.v. rand verdiepte lig- ging	28,01 - 28,44	410 m	zuidzijde
geluidscherm 4m t.o.v. kant verharding	27,65 - 28,01	365 m	zuidzijde
geluidscherm 2m t.o.v. kant verharding	27,23 - 27,65	420 m	zuidzijde

Afbeelding 3.3 Overzicht van de geluidbeperkende voorzieningen



Ter voorkoming van het overschrijden van de maximale waarde van 65 dB op geluidgevoelige objecten wordt in het kader van het project tweelaags ZOAB(fijn) toegepast in het gehele plangebied. Dit tweelaags ZOAB(fijn) wordt doorgetrokken buiten het plangebied, te weten van km 23,69 tot km 31,00 om zo de overschrijdingen van de toetswaarde in het cluster woonkern Ouderkerk aan de Amstel weg te nemen. In tabel 3.3 is deze maatregel opgenomen.

Tabel 3.3. Overzicht van wegvak met een geluidreducerend wegdek

wegnummer/ straatnaam	km van - tot	zijde	type wegdek
A9	23,69 - 31,00	beide hoofdrijbanen	2L ZOAB Fijn

De maatregelen in het plangebied zijn geborgd in het Besluit.

Na toepassing van de maatregelen is bij nog 284 geluidsgevoelige objecten sprake van een toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de wettelijke toetswaarde. Voor geen enkel object bedraagt de geluidsbelasting echter meer dan 65 dB.

Wijziging en vaststelling geluidproductieplafonds en vervolgonderzoek

Uitgaande van het definitieve maatregelpakket, zijn de nieuwe en gewijzigde geluidproductieplafonds vastgesteld. De nieuwe en gewijzigde geluidproductieplafonds staan in bijlage A van het Tracébesluit.

Uitgaande van het definitieve maatregelpakket, worden de toetswaarden bij circa 284 bestaande geluidgevoelige objecten overschreden. Bij deze objecten zal onderzocht worden of in de toekomst overschrijding van de binnenwaarde kan optreden. Deze objecten zijn opgenomen in bijlage A van het hoofdrapport van het akoestisch onderzoek. Dit onderzoek zal plaatsvinden na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit.

Voor geen enkele bestemming bedraagt in de projectsituatie de geluidbelasting meer dan 65 dB.

Niet geluidgevoelige objecten

De uitvoering van het project heeft - in combinatie met de voorgaande geadviseerde maatregelen - tot gevolg dat het geluidniveau ter plaatse van niet-geluidsgevoelige objecten globaal gelijk blijkt. Op enkele locaties waar eerst een tunnel was geprojecteerd neemt het geluidniveau wel toe met circa 10 dB. Geconcludeerd is dat deze toenames aanvaardbaar zijn.

Onderliggend wegennet

Voor het onderliggend wegennet is onderzoek uitgevoerd naar de voorgenomen fysieke wijziging van de Amsterdamseweg, de Burgemeester Rijnderslaan, de Keizer Karelweg en de Meander te Amstelveen. De wijzigingen bestaan uit een aanpassing in hoogte van de weg, verplaatsing van de wegas en het aanleggen van nieuwe verbindingen tussen de Burgemeester Rijnderslaan, de Keizer Karelweg en de Meander op de zogeheten Traverse. Uit het onderzoek blijkt dat voor de Amsterdamseweg, de Keizer Karelweg en de Meander sprake is van een reconstructie op grond van de Wgh.

Amsterdamseweg

Voor de Amsterdamseweg geldt voor één woning (Middeldorpstraat 3) een overschrijding van de grenswaarde met 2,05 dB. Voor de Amsterdamseweg is geen geluidreducerende maatregel uitgewerkt, omdat het slechts één woning betreft met een relatief beperkte geluidbelasting. Voor de woning aan de Middeldorpstraat 3 wordt een hogere waarde vastgesteld. Dit is opgenomen in artikel 4 van het Besluit.

Keizer Karelweg

Voor de Keizer Karelweg geldt dat er voor 48 woningen gelegen aan de Fokkerlaan, de Meander en de F.A. van Hallweg sprake is van een toename van 1,50 dB of meer. Voor deze woningen wordt een hogere waarde vastgesteld. Dit is opgenomen in artikel 4 van het Besluit.

Meander

Voor de Meander geldt dat er voor 234 woningen gelegen aan het Binnenhof, het Buitenplein, de Meander en het Stadsplein sprake is van een toename van 1,50 dB of meer. Voor deze woningen wordt een hogere waarde vastgesteld. Dit is opgenomen in artikel 4 van het Besluit. Over de toepassing van de mogelijkheid van een

geluidreducerend wegdek op de Keizer Karelweg en de Meander vindt nog overleg plaats met de beheerder van deze wegen, de gemeente Amstelveen.

Toets binnenniveau

De in totaal 283 woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, worden opgenomen in de lijst waarvoor een toets gedaan dient te worden voor het te garanderen binnenniveau. Deze lijst is opgenomen in bijlage III C bij het Besluit.

Wegen zonder fysieke wijziging

Op een aantal wegvakken neemt de maatgevende verkeersintensiteit in de situatie bij autonome ontwikkeling toe ten opzichte van de huidige situatie (autonome groei stedelijk verkeer). Op het wegvak Burgemeester Rijnderslaan (gedeelte buiten plangebied) leidt de realisatie van de verbreding en verdiepte ligging van de A9 inclusief autonome ontwikkeling tot een toename van meer dan 2 dB. Omdat in het kader van het project het betreffende wegvak in fysieke zin niet wordt gewijzigd, hoeven aan deze toenames in het kader van het dit tracébesluit geen nadere consequenties te worden verbonden. Over de toepassing van de mogelijkheid van een geluidreducerend wegdek op de Burgemeester Rijnderslaan vindt nog overleg plaats met de beheerder van de weg, de gemeente Amstelveen.

Hogere waarden

In het TB 2011 zijn hogere waarden vastgesteld voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet.

Hoofdwegennet

Ten tijde van het TB 2011 was de Wet geluidhinder van toepassing op rijkswegen. Een hogere waarde is een begrip uit deze wet. Hogere waarden worden vastgesteld als het niet mogelijk is om de geluidbelasting met (doelmatige) maatregelen terug te brengen tot de grenswaarde. Inmiddels is de wet Milieubeheer van kracht op rijkswegen. Op basis van de akoestische berekeningen uit het TB SAA 2011 zijn van rechtswege geluidproductieplafonds vastgesteld. Door de wegbeheerder worden deze plafonds gemonitord en nageleefd. Bij een dreigende overschrijding dient de wegbeheerder maatregelen te treffen zodat het geluidproductieplafond niet wordt overschreden. De vastgestelde hogere waarden zijn daarmee betekenisloos geworden.

Onderliggend wegennet

Voor het onderliggend wegennet is de Wet geluidhinder nog wel van toepassing. Echter, door wijzigingen van het onderliggend wegennet wijzigt ook een deel van de in het TB SAA 2011 vastgestelde hogere waarden. De hogere waarden uit het TB SAA 2011, opgenomen in bijlage IIIB bij het besluit van onderhavig TB, vervallen. Dit wordt in artikel 4 van dit besluit geregeld. Daarvoor in de plaats komen nieuwe hogere waarden als gevolg van wijzigingen van de wegen: Amsterdamseweg, Meander, Keizer Karelweg en Burgemeester Rijnderslaan. Deze zijn in bijlage IIIC bij het besluit opgenomen.

Cumulatie van geluid

De volgende andere geluidsbronnen zijn van belang voor de totale (gecumuleerde) geluidbelasting op resterende objecten met een overschrijding van de toetswaarde binnen het onderzoeksgebied:

- onderliggend wegennet;
- Amstelveenlijn.

In afbeelding 3.4 is voor de objecten met een overschrijding van de toetswaarde de beoordeling van de gecumuleerde geluidbelasting weergegeven.

Afbeelding 3.4. Beoordeling gecumuleerde geluidbelasting



In tabel 3.4 is per klasse aangegeven hoeveel objecten het betreft.

Tabel 3.4. Aantal woningen per klasse

gecumuleerde geluidbelasting	beoordeling	aantal woningen
50-55 dB	redelijk	87
56-60 dB	matig	67
61-65 dB	tamelijk slecht	134
66-70 dB	slecht	0
71-75 dB	zeer slecht	0

De effecten op de gecumuleerde geluidbelasting geven geen aanleiding tot het toepassen van geluidreducerende maatregelen.

Binnen het onderzoeksgebied is er tevens sprake van geluidbronnen welke afkomstig zijn van Schiphol. Deze bronnen zijn niet relevant voor het cumulatieve geluidniveau. Deze bronnen zijn:

- het geluidgezoneerde terrein van Schiphol. De relevante geluideffecten als gevolg van de grondgebonden activiteiten zijn gelegen buiten de locaties waar resterende objecten met een overschrijding van de toetswaarde zijn berekend en zijn derhalve niet akoestisch relevant;
- de geluidcontouren van het vliegtuiglawaai zijn gelegen buiten de locaties waar resterende objecten met een overschrijding van de toetswaarde zijn berekend en derhalve akoestisch niet relevant.

3.2 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL

houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. De juridische grondslag voor het NSL ligt in de Wet milieubeheer (Wm), artikel 5.12 en verder. Het NSL is op 1 augustus 2009 van kracht geworden en is van toepassing tot en met 31 december 2016.

Het project in het NSL

Het project wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is met de volgende projectkenmerken opgenomen in de 7e NSL-melding Infrastructuur en Milieu d.d. 30 april 2015 met kenmerk IENM/BSK-2015/94594, waarmee de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu conform de wijzigingsprocedure NSL op 17 juni 2015 (kenmerk IENM/BSK-2015/111240) heeft ingestemd. Na het afgeven van deze beschikking is het project met de volgende kenmerken in het NSL opgenomen:

- wegnummer en projectnaam: A9 Amstelveen;
- bevoegd gezag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- omvang: A9 km 32,6 – knooppunt Holendrecht:
 - km 32,6 – km 30,9: 2x4 rijstroken;
 - km 30,9 – km 29,7: zuidelijke rijbaan met 4 rijstroken en 1 weefstrook, noordelijke rijbaan met 4 rijstroken;
 - km 29,7 – km 28,1: 2x4 rijstroken;
 - km 28,1 – km 27,5: zuidelijke rijbaan met 4 rijstroken en 1 weefstrook, noordelijke rijbaan met 4 rijstroken en 1 weefstrook;
 - km 27,5 – km 27,0: zuidelijke rijbaan met 4 rijstroken, noordelijke rijbaan met 4 rijstroken en 1 weefstrook;
 - km 27,0 – km 26,1: 2x4 rijstroken;
 - km 26,1 – km 25,1: zuidelijke rijbaan met 5 rijstroken, noordelijke rijbaan met 4 rijstroken en 1 weefstrook;
 - km 25,1 – knooppunt Holendrecht: zuidelijke rijbaan met 5 rijstroken, wisselbaan met 1 rijstrook, noordelijke rijbaan met 4 rijstroken;
 - reconstructie aansluiting Amstelveen;
 - de A9 in Amstelveen wordt tussen km 29,1 en km 29,4 voorzien van een overkapping. De lengte van deze overkapping is maximaal 249 m;
- type: 3 (infrastructuur);
- jaar toonaangevend besluit: Tracébesluit 2018;
- jaar geplande realisatie: 2024/2026;
- geraamd effect: geen knelpunten

Met uitzondering van de kilometrering, het jaar van openstelling, een extra overkapping en 1 extra rijstrook komen de projectkenmerken, zoals beschreven in dit (Ontwerp-)Tracébesluit, overeen met de in het NSL opgenomen projectkenmerken, inclusief de NSL melding Infrastructuur en Milieu d.d. 30 april 2015.

Afwijking jaar van toonaangevend besluit en jaar van openstelling

Het jaar van toonaangevend besluit en het jaar van openstelling worden in dit Tracébesluit vervroegd ten opzichte van het NSL. Het jaar van het Tracébesluit gaat van 2018 naar 2017 en het jaar van openstelling gaat van 2024/2026 naar 2023. In het rekenmodel van het NSL zijn de effecten op de luchtkwaliteit van het NSL inzichtelijk gemaakt voor de zichtjaren 2015, 2020 en 2030. De effecten van de individuele projecten worden meegenomen vanaf het eerste volledige kalenderjaar na het jaar van openstelling. Een vervroegde openstelling, waarbij het project niet eerder dan in 2020 wordt opengesteld, leidt daarmee niet tot andere berekening binnen het NSL. Het verschil leidt daarom niet tot gewijzigde effecten op de luchtkwaliteit ten opzichte van het vastgestelde NSL.

Andere afwijkingen van het project zoals beschreven in het NSL

Er is een extra overkapping ter hoogte van het Keizer Karelplein (De Traverse) en er is sprake van een geringe afwijking in de kilometrering en 1 rijstrook meer tussen km 26,6 en km 25,1. De extra overkapping ter hoogte van het Keizer Karelplein (De Traverse) en de afwijking in kilometrering en rijstrook zijn afwijkingen waarvoor dient te worden gemotiveerd dat deze niet leiden tot strijdigheden met het NSL. Hiertoe zijn modelberekeningen uitgevoerd, waarin het project met de juiste overkappingen, kilometrering en rijstroken is opgenomen. De minimale en maximale concentratieniveaus ter hoogte van de NSL-toetspunten zijn weergegeven in tabel 3.4. De NO₂ en PM₁₀-concentraties liggen ruim onder de grenswaarden uit de Wm. Het project leidt niet tot een dreigende overschrijding van grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ (en PM_{2,5}) in 2030 (het eerstvolgende zichtjaar in het NSL na realisatie van het project) en is daarmee niet in strijd met het NSL.

Tabel 3.5. NO₂-, PM₁₀- en PM_{2.5}-concentraties plansituatie - 2030

	NO ₂ (jaargemiddelde concentratie, µg/m ³)	PM ₁₀ (jaargemiddelde concentratie, µg/m ³)	PM ₁₀ (# overschrijdingen etmaal grenswaar- de van 50 µg/m ³)
grenswaarde	40	40	35
minimale waarden	12,4	19,0	6,9
maximale waarden	20,6	20,7	8,4

PM2,5

Per 1 januari 2015 dient ook getoetst te worden aan de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie PM2,5 (25 µg/m³). Uit de uitgevoerde berekeningen volgt dat deze grenswaarde in het jaar 2030 niet wordt overschreden. De minimale en maximale concentratieniveaus ter hoogte van de NSL-toetspunten zijn weergegeven in tabel 3.6. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het project voldoet aan de grenswaarde voor PM2,5.

Tabel 3.6. PM2.5-concentraties plansituatie - 2030

	PM2.5 - 2024 (jaargemiddelde concentratie, µg/m ³)
grenswaarde	25
minimale waarden	11,1
maximale waarden	12,1

Conclusie

Ondanks de geconstateerde verschillen past het project, gelet op het bovenstaande, binnen het NSL en is in elk geval daarmee niet in strijd. Het Tracébesluit kan daarom, voor wat betreft PM10 en NO2, worden vastgesteld met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, onder d, juncto artikel 5.16, tweede lid, onder d, Wm. Wat betreft PM2,5 blijkt uit de monitoringstool dat als gevolg van het project de grenswaarde voor die stof niet wordt overschreden. Derhalve kan het Tracébesluit voor PM2,5 worden vastgesteld onder artikel 5.16, eerste lid onder a, Wm.

Overigens is in het NSL de verplichting opgenomen om jaarlijks te controleren of grenswaarden niet worden overschreden. Deze monitoring, die van groot gewicht is binnen het programma, biedt daarmee een extra waarborg dat tijdig aan de grenswaarden voor PM10 en NO2 wordt voldaan.

3.3

Externe veiligheid

Ten behoeve van het TB SAA 2011 is een onderzoek voor het aspect externe veiligheid uitgevoerd. De wijziging van een tunnel naar verdiepte ligging heeft gevolgen voor de berekeningsresultaten van externe veiligheidsrisico's. Er is daarom nieuw onderzoek uitgevoerd. Dit is opgenomen in bijlage H bij deze Toelichting.

Vigerende wet- en regelgeving

Bij de vaststelling van een tracébesluit dient onderzoek plaats te vinden naar de gevolgen die de uitvoering van dat besluit heeft met betrekking tot het aspect externe veiligheid. Dit onderzoek vindt plaats omdat op een rijksweg sprake is van vervoer van gevaarlijke stoffen en dit vervoer invloed kan hebben op de externe veiligheidssituatie van de naast een rijksweg aanwezige omgeving. Daarbij gaat het vooral om de veiligheidssituatie van de naast de rijksweg aanwezige bestaande of in de toekomst op te richten nieuwe bebouwing.

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is vastgelegd in het zogeheten Basisnet. Het wettelijk kader van het Basisnet, dat op 1 april 2015 in werking is getreden, is vastgelegd in de Wet basisnet en Regeling basisnet (Rbn, hierin zijn de tabellen Basisnet weg, Basisnet spoor en Basisnet water opgenomen). Met het Basisnet wordt de spanning tussen de noodzaak en toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen enerzijds en de behoefte om de fysieke ruimte langs en boven de infrastructuur intensiever te benutten anderzijds beheerst. Dit gebeurt door mensen, die wonen, werken en recreëren langs infrastructuur waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, een maatschappelijk geaccepteerd be-

schermingsniveau te bieden. Dit beschermingsniveau is vastgelegd in de Regeling basisnet. Voor wat betreft rijkswegen zijn daartoe in deze regeling voor de verschillende wegvakken in Nederland plafonds voor het plaatsgebonden risico (PR-plafonds) en dikwijls ook plafonds voor het groepsrisico (GR-plafonds) vastgesteld. Binnen het Basisnet wordt, als het gaat om het bieden van dit beschermingsniveau, een onderscheid gemaakt tussen enerzijds de omgevingszijde en anderzijds de vervoerszijde van de aanwezige rijksweg.

De omgevingszijde betreft in de praktijk vooral de situatie dat de gemeente een omgevingsbesluit neemt dat voorziet in het oprichten van nieuwe bebouwing langs een rijksweg. Bij het nemen van een dergelijk besluit, bijvoorbeeld de vaststelling van een bestemmingsplan, dient dan op een bepaalde wijze met het voor de in PR- en GR-plafonds vastgelegde beschermingsniveau, rekening te worden gehouden. Op welke wijze dit moet gebeuren is geregeld in het Besluit externe veiligheid transport (Bevt).

De vervoerszijde betreft de situatie waarbij op grond van een tracébesluit een nieuwe weg wordt aangelegd of een bestaande rijksweg wordt gewijzigd. Ook bij het nemen van dat besluit dient met het voor de weg in PR- en GR-plafonds vastgestelde beschermingsniveau rekening te worden gehouden. Voor het onderzoek dat daarvoor moet plaatsvinden zijn de 'Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten' (Beleidsregels-EV) van toepassing.

Onderzoek

In de Regeling basisnet zijn voor het deel van de rijksweg A9 ter hoogte van Amstelveen, waarvoor het tracébesluit wordt vastgesteld, de volgende twee wegvakken opgenomen:

- N86: A9: knooppunt Badhoevedorp - afrit 5 (Amstelveen);
- N21: A9: afrit 5 (Amstelveen) - knooppunt Holendrecht 2.

Volgens de hiervoor genoemde Beleidsregels-EV moet voor deze wegvakken worden beoordeeld welke gevolgen de uitvoering van dit besluit mogelijk heeft voor zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de frequentie per jaar dat een persoon, die permanent en onbeschermd zou verblijven in de directe omgeving van een transportroute, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op die route. De omvang van het PR is geheel afhankelijk van de aard en omvang van het transport van gevaarlijke stoffen en de ongevals-frequentie van het transportmiddel op de route. Voor een individu geeft het PR een kwantitatieve indicatie van het risico dat hij loopt wanneer hij zich onbeschermd in de omgeving van een inrichting of transportroute bevindt.

Voor het onderzoek naar het plaatsgebonden risico dienen volgens de Beleidsregels-EV de volgende twee vragen te worden beantwoord:

1. leidt de aanpassing van de weg tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze weg?
2. wijzigt de ongevals-frequentie?

Als beide antwoorden negatief zijn, kan ervan worden uitgegaan dat van een (dreigende) overschrijding van het PR-plafond geen sprake is en voor de omvang van het PR ook geen berekening hoeft plaats te vinden.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve frequentie per jaar per kilometer transportroute dat tien of meer personen in het invloedsgebied van een transportroute overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongeval op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof vrijkomt. Het GR is een indicatie van de mogelijke maatschappelijke impact van een ongeval. Het is dus niet bedoeld als indicatie voor individueel gevaar op een bepaalde locatie. De omvang van het GR is afhankelijk van de aard en omvang van het transport van gevaarlijke stoffen, de ongevals-frequentie van het transportmiddel op de route en de omvang en locatie van de bevolking naast en boven de route. De wijze van beoordeling van het GR geschiedt volgens de Beleidsregels-EV geheel overeenkomstig de wijze waarop het onderzoek voor het PR moet plaatsvinden. In bepaalde gevallen dient echter volgens de beleidsregels een 'afwijkende beoordeling groepsrisico' te worden uitgevoerd.

In dat geval dient de omvang van het GR te worden berekend. Voor het GR geldt een zogeheten oriëntatiewaarde. Uit de uitgevoerde berekening kan blijken dat het GR:

- is gelegen tussen 0.1 en 1.0 maal de oriëntatiewaarde en tussen de referentie- en plansituatie met meer dan tien procent toeneemt, of;
- hoger is dan 1.0 maal de oriëntatiewaarde en tussen de referentie- en plansituatie toeneemt.

Indien hiervan sprake is dient volgens de Beleidsregels-EV de toename van het GR te worden verantwoord. In een dergelijke verantwoording wordt ingegaan op de maatregelen die genomen (kunnen) worden om het risico te verlagen, de expliciete en transparante bestuurlijke afweging van de maatschappelijke aanvaardbaarheid van de restrisico's, de zelfredzaamheid van aanwezigen en de rampenbestrijding. In de 'Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico' zijn nadere handvatten gegeven voor de GR-verantwoording. Als onderdeel van de GR-verantwoording is het verplicht om gebruik te maken van de adviesbevoegdheid van de veiligheidsregio.

Voor PR- en GR-plafonds geldt een zogeheten basisnetafstand. Dit wil zeggen dat de ligging van deze risicoplafonds op een bepaalde afstand in meters vanaf een volgens het basisnet geldend referentiepunt is. Bij rijkswegen ligt het referentiepunt meestal op het midden van de middenberm van de aanwezige weg, maar in sommige gevallen ligt dit punt op een andere plek.

Indien als gevolg van het tracébesluit sprake is van een gewijzigde ligging van het referentiepunt dienen de gevolgen daarvan volgens de Beleidsregels-EV onderzocht te worden. Dit omdat als gevolg daarvan bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen de basisnetafstand kunnen komen te liggen. Meestal zal een tracébesluit niet leiden tot een (dreigende) overschrijding van de risicoplafonds. Indien daarvan wel sprake is kan daarvoor volgens de Beleidsregels-EV worden verwezen naar de onderzoeksplicht van de minister. Zie hierna ook onder het kopje 'monitoring'.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Met de inwerkingtreding van Basisnet is het zogenoemde Plasbrandaandachtsgebied (PAG) geïntroduceerd. Het PAG is een gebied waarbinnen bij het realiseren van nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten rekening moet worden gehouden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen. Het PAG ligt binnen een zone van 30 meter te rekenen vanaf de buitenste kantstreep van de weg. Indien binnen het PAG nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden opgericht geldt daarvoor op grond van het Bouwbesluit 2012 een aantal aanvullende bouwwei-

sen. Indien de gemeente binnen dat gebied nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen toestaat, dient daarop in de ruimtelijke onderbouwing van het omgevingsbesluit te worden ingegaan. Als een tracébesluit wordt vastgesteld moet in het EV-onderzoek beschreven worden of aanpassing van de weg gevolgen heeft voor de ligging van het PAG (zie artikel 9 Beleidsregels-EV).

Monitoring

Volgens het Basisnet dient de Minister van Infrastructuur en Milieu minimaal vijfjaarlijks, en waar nodig eerder of vaker, te monitoren of de in de Regeling basisnet voor rijkswegen vastgestelde risicoplafonds overschreden (dreigen te) worden. Indien uit deze feitelijk door Rijkswaterstaat uitgevoerde monitoring blijkt dat daarvan sprake is, heeft de minister de plicht te onderzoeken welke maatregelen getroffen kunnen worden om een (dreigende) overschrijding van de risicoplafonds te voorkomen. Alleen in het uiterste geval, als maatregelen echt niet mogelijk zijn, mag de minister een geldend PR-plafonds aanpassen. Dit mag alleen na voorafgaande consultatie van de Tweede Kamer. Ook GR-plafonds worden alleen in het uiterste geval aangepast. In dat geval is een voorafgaande consultatie van de Tweede Kamer niet noodzakelijk.

Onderzoeksresultaten

Uit het onderzoek naar externe veiligheid blijkt het volgende:

- het PR-plafond van beide wegvakken (N21 en N86) bedraagt 0 m, daarmee liggen er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen het PR-plafond. Het project leidt niet tot een (dreigende) overschrijding van het PR-plafond. Daarmee wordt voldaan aan de inspanningsverplichting zoals bedoeld in artikel 3 van de Beleidsregels EV-beoordeling Tracébesluiten;
- het GR-plafond van beide wegvakken (N21 en N86) bedraagt 74 m. Omdat binnen 50 meter vanaf de gewijzigde ligging van het referentiepunt (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn is een afwijkende beoordeling van het groepsrisico uitgevoerd. Uit de afwijkende beoordeling van het groepsrisico blijkt dat er voor het wegvak N21 een (lichte) toename van het groepsrisico plaatsvindt boven de oriëntatiewaarde;
- hieruit volgt dat artikel 7 lid 2 b van toepassing is. Daarom is conform artikel 8 een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Voor dit project zal daarom een verantwoording van het groepsrisico worden opgesteld. De verantwoording van het groepsrisico zal worden opgesteld voor de vaststelling van het Tracébesluit;
- er komen ten gevolge van het plan 17 objecten binnen het plasbrandaandachtsgebied te liggen. Na het amoveren van objecten ten behoeve van dit tracébesluit blijven vijf adressen over die als gevolg van het plan binnen het PAG komen te liggen;
- er ligt geen 10^{-6} contour van een BRZO-bedrijf over de te wijzigen wegvakken.

Aanvullend blijkt uit het onderzoek:

- de invloed van het project Zuidasdok ter hoogte van Amstelveen veroorzaakt geen (dreigende) overschrijding van het PR-plafond noch het GR-plafond. Het project veroorzaakt wel een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen doordat de transporten die voorheen over de A10 reden ten gevolge van het project Zuidasdok (dat voorziet in een categorie C-tunnel op de A10) omrijdt over de A9.

Op basis van bovenstaande resultaten wordt geconcludeerd dat het project voldoet aan de vigerende wettelijke en beleidsmatige kaders.

4 Natuur

Ten behoeve van de wijziging van het Tracébesluit is een natuurtoets uitgevoerd. Deze is opgenomen in bijlage I. Voor de natuurtoets is in eerste instantie gebruik gemaakt van informatie uit het TB SAA 2011, waaronder de Passende beoordeling Natuurbeschermingswet 1998, de EHS-toets, de Toets Flora- en faunawet en het Compensatie- en mitigatieontwerp. Voor het onderdeel Natuurbeschermingswet 1998 is de effectbeoordeling voor stikstof uitgevoerd conform de werkwijze ná inwerkingtreding van het Programma Aanpak Stikstof (PAS, per 1 juli 2015), waaronder een berekening met AERIUS. Voor het aantonen van aan- dan wel afwezigheid van soorten van de Flora- en faunawet (Ffw) waren de onderzoeksgegevens uit het TB SAA 2011 niet meer actueel. De benodigde informatie is daarom geactualiseerd met bureau- en veldonderzoek dat in 2015 is uitgevoerd.

Voor het bepalen van effecten in het kader van de Boswet heeft, ten opzichte van het TB SAA 2011, in 2015 aanvullende inventarisatie van bomen plaatsgevonden. Vernietiging van bomen is vastgesteld in een GIS-omgeving. In deze omgeving is ook herplant bekend, waarmee de (aanvullend aan het TB SAA 2011) extra Boswetcompensatie is berekend. Voor de onderdelen EHS en Weidevogelleefgebied zijn veranderingen die zijn doorgevoerd sinds TB SAA 2011 in de verankering van de gebiedsbescherming, en de wijze van toetsing verwerkt in de beoordeling. Er is voor deze beschermde gebieden geen sprake van vernietiging. Uit de natuurtoets blijken de hierna volgende resultaten.

4.1 Natuurbeschermingswet 1998

In de directe nabijheid van het project A9 Amstelveen bevinden zich geen Natura 2000-gebieden. Als gevolg van het project A9 Amstelveen treedt op aangrenzende delen de A9, enkele delen van de A2 en op sommige wegen van het onderliggend wegennet wel verhoging op van de verkeersintensiteit. In de directe nabijheid van de trajecten waar sprake is van netwerkeffecten komt een Natura 2000-gebied voor.

Nabij de trajecten waar sprake is van netwerkeffecten ligt Natura 2000-gebied Botshol met stikstofgevoelige natuur. Dit Natura 2000-gebied maakt deel uit van het PAS (zie bijlage 2 Programma PAS). Voor dit gebied is een gebiedsanalyses opgesteld waarin de effecten van stikstofdepositie onder het PAS en van herstelmaatregelen zijn onderzocht. De conclusie van dit onderzoek is dat er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is. Uit de gebiedsanalyse blijkt dat in het gebied gemiddeld sprake is van een afname van de depositie van stikstof tot 2030, vergeleken met de huidige situatie. Na afloop van de tijdvakken 1, 2 en 3 (tot 2030) worden de KDW's van de beschreven habitattypen overschreden. Ondanks de genoemde overschrijding van de KDW wordt door de uitvoering van de herstelmaatregelen gewaarborgd dat in tijdvak 1 geen verslechtering optreedt van de kwaliteit van alle habitattypen en habitats van soorten waarvoor dit gebied is aangewezen. Bovendien is door de uitvoering van de herstelmaatregelen, rekening houdend met gebiedsspecifieke kenmerken, het halen van de instandhoudingsdoelstellingen in de tijdvakken 2 en/of 3 mogelijk. Het is onder deze condities daarom verantwoord om over te gaan tot het uitvoeren van de 'ontwikkelingsruimte'. De in de gebiedsanalyse benoemde herstelmaatregelen zijn gebaseerd op de herstelstrategieën. De tijdige uitvoering van benodigde herstelmaatregelen binnen het Natura 2000-gebied - waaronder pluggen en omvormingsbeheer - is geborgd, zowel qua uitvoering als financieel.

De specifieke borgingsafspraken met betrekking tot uitvoering en financiering van de PAS maatregelen worden door de provincie Utrecht via een gebiedsovereenkomst vastgelegd. Door middel van monitoring wordt gevolgd of de ontwikkelingen in Botshol zich voordoen zoals verwacht. Zo nodig vindt bijsturing plaats.

Met behulp van het reken- en registratie-instrument AERIUS is een berekening gemaakt van de toename van stikstofdepositie die door het project A9 Amstelveen wordt veroorzaakt op dit gebied. De voor het project benodigde ontwikkelingsruimte is gelijk aan de toename van de stikstofdepositie per hectare per jaar die door de aanleg of verhoogde verkeersintensiteiten wordt veroorzaakt. De voor het project benodigde ontwikkelingsruimte past binnen de voor het project gereserveerde ontwikkelingsruimte (zie prioritaire projectenlijst bijlage PAS regeling). Op basis van het PAS en de conclusies uit de passende beoordeling, kan de ontwikkelingsruimte worden toegedeeld.

Op basis van het PAS en de conclusies van de passende beoordeling die in het kader van het PAS is gemaakt, kan worden geconcludeerd dat het project met het toedelen van de ontwikkelingsruimte niet leidt tot aantasting of verslechtering van de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende Natura 2000-gebied.

4.2 Flora- en faunawet

In het kader van de Flora- en faunawet wordt een ontheffing aangevraagd voor de tabel 2-soort rietorchis. Daarnaast wordt voor de buizerd (jaarrond beschermde nesten) en gewone dwergvleermuis (vaste rust- en verblijfplaats) een ontheffing aangevraagd.

Voor de ontheffingsaanvraag voor de buizerd is het van belang dat er geen sprake is van wezenlijke verstoring, kan een ontheffing worden verleend op basis van het belang Ruimtelijke Ingrepen uit de Flora- en faunawet. Voor vleermuizen wordt de ontheffingsaanvraag gedaan op basis van het Habitatrichtlijnbelang Dwingende redenen van groot openbaar belang. Dit belang is in de projectdoelstelling van het TB SAA 2011 beschreven.

De uitvoering van de mitigatie wordt geborgd in de te zijner tijd aan te vragen Flora- en faunawetontheffing en afspraken met de uitvoerder. Financieel is de uitvoer van deze noodzakelijke mitigatie geborgd doordat deze maatregelen opgenomen zijn in de raming van het Tracébesluit. De ontheffing wordt verleenbaar geacht, waardoor het Tracébesluit op dit punt uitvoerbaar is.

4.3 Boswet

Om te voldoen aan de herplantplicht in het kader van de Boswet moet als gevolg van dit Tracébesluit een oppervlakte van 2,26 hectare bos herplant worden. Doordat daar waar bomen gekapt worden langs de A9, deze ook weer herplant worden, wordt ruimschoots voldaan aan de herplantplicht van 452 bomen ten opzichte van het TB SAA 2011. Er is daardoor geen Boswet compensatie buiten het plangebied nodig ten opzichte van het TB SAA 2011. Rijkswaterstaat zal een Boswetmelding doen, en de compensatie zal binnen tien jaar na kap gerealiseerd zijn.

4.4 EHS en Weidevogelleefgebied

Voor het Tracébesluit is het van belang dat er als gevolg van het project geen ontwikkelingen in de EHS of Weidevogelleefgebied plaatsvinden. Daarmee is geen sprake van aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden.

4.5 Rode Lijst soorten

Er zijn, buiten de Flora- en faunawetsoorten die tevens op de Rode Lijst staan, geen andere Rode lijst-soorten aangetroffen in het plangebied. De in het SAA 2011 beschreven paddenstoelen groeien buiten het onderhavige plangebied.

4.6 Maatregelen tijdens de aanlegfase en de gebruiksfase

In tabel 4.1 zijn mitigerende maatregelen voor tijdens de aanlegfase en in tabel 4.2 de mitigerende maatregelen voor tijdens de gebruiksfase opgenomen ter voorkoming van overtreding van de Flora- en faunawet. Deze maatregelen zijn, voor zover ruimtelijk relevant, opgenomen in de bepalingen van het Tracébesluit, te weten in artikel 5.

Tabel 4.1. Mitigerende maatregelen aanlegfase Flora- en faunawet

soort	maatregel	doel maatregel
Vaatplanten	In de aanlegfase wordt rietorchis uitgestoken en verplaatst naar geschikt biotoop buiten het plangebied	Voorkomen dat exemplaren vernietigd worden en waarborgen gunstige staat van instandhouding
Vleermuizen	In de aanlegfase wordt de onderdoorgang van de brug over de Landscheidingsvaart vrijgehouden en wordt directe belichting en geluidsbelasting boven 80 dB voorkomen op de vliegroute van de watervleermuis en de meervleermuis in de actieve periode van vleermuizen tussen zonsondergang en zonsopgang	Voorkomen dat de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen van watervleermuis en meervleermuis (deelgebied 8/9; zie bijlage I) wordt aangetast (overtreding artikel 11 Ffw)
	In de aanlegfase worden verblijfplaatsen in te amoveren woningen in het oude dorp ongeschikt gemaakt en wordt directe belichting van invliegopeningen en geluidsbelasting boven de 80 dB voorkomen ter plaatse van overige woningen in het oude dorp met verblijfplaatsen	Voorkomen dat individuen gedood of verwond worden en waarborgen gunstige staat van instandhouding
	In de aanlegfase wordt directe belichting en geluidsbelasting boven de 80 dB op vliegroutes en foerageergebieden langs groenstructuren en bebouwing voorkomen langs de gehele noordzijde van de A9 in het plangebied en langs de zuidzijde van de A9 in het plangebied van circa km 28,6 en km 29,3	Voorkomen dat de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuizen, ruige dwergvleermuizen, laatvlieger (gehele plangebied) en rosse vleermuis (deelgebied 9, zie bijlage I) wordt aangetast (overtreding artikel 11 Ffw)
	Schermen of damwanden worden geplaatst ter afscherming van licht en geluid van de A9 bij tijdelijke verwijdering van (bestaande) geluidschermen en ten behoeve van afscherming van werkzaamheden en als geleiding en beschutting voor vleermuizen	Voorkomen dat de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuizen, ruige dwergvleermuizen en laatvlieger wordt aangetast (overtreding artikel 11 Ffw)

soort	maatregel	doel maatregel
	Bomen aan de noordzijde langs de A9 tussen de Beneluxbaan en Burgemeester Boersweg en in de groenstrook parallel aan de Burgemeester Boersweg en Fidelolaan tot aan de Oranjebaan worden ontzien van kap	Voorkomen dat de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuizen wordt aangetast (overtreding artikel 11 Ffw) en waarborgen gunstige staat van instandhouding
	In de aanlegfase wordt alternatieve foerageergelegenheid gerealiseerd door extra aanplant van bomen buiten het plangebied en door het realiseren van een tijdelijke alternatieve vliegroute ter plaatse van het Kazernepad naar foerageergebied aan de noordzijde van de A9, totdat de overkapping bij het oude dorp is aangelegd en beplant. De alternatieve vliegroute sluit aan op bestaande beplanting en is functioneel voordat de bestaande beplanting tussen het oude dorp en de A9 wordt verwijderd	Zoveel mogelijk voorkomen dat de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis (in deelgebied 7, zie bijlage I) in het geding komt en waarborgen gunstige staat van instandhouding
Vogels met jaarrond beschermde nesten	In de aanlegfase wordt geluidbelasting ter plaatse van gierzwaluwnesten in het broedseizoen van gierzwaluw als gevolg van de werkzaamheden voorkomen door buiten deze periode in de omgeving van het nest te werken of geluidarmer(re) bouwmethoden te gebruiken of met geluidreducerende maatregelen op korte afstand van de geluidbron te werken.	Voorkomen dat de gierzwaluw tijdens het broedseizoen wordt verstoord (overtreding artikel 11 Ffw)
	De bomenrij ten zuiden van de A9 tussen circa km 27,3 - 27,5 waar het nest van de buizerd is gesitueerd wordt ontzien van kap	Voorkomen dat de vaste rust- en verblijfplaats van buizerd vernietigd wordt (overtreding artikel 11 Ffw)
	In de aanlegfase worden geen werkzaamheden binnen 75 meter van de nestlocatie van de buizerd in de bomenrij ten zuiden van de A9 tussen km 27,3 en km 27,4 uitgevoerd en wordt de geluidbelasting op het nest beperkt door geluiddempende maatregelen zolang de buizerd hier aanwezig is	Verstoring van buizerd tijdens het broedseizoen voorkomen (overtreding artikel 11 Ffw)
Overige broedvogels	In de aanlegfase wordt niet gewerkt tijdens het broedseizoen bij aantreffen van een broedgeval of de werkzaamheden worden voorafgaand aan het broedseizoen ingezet en niet onderbroken om te voorkomen dat vogels in het plangebied gaan broeden	Verstoring van broedende vogels voorkomen (overtreding artikel 10 Ffw)

Tabel 4.2 Mitigerende maatregelen gebruiksfase Flora- en faunawet

Soort	maatregel
Vleermuizen	Op de overkapping ter plaatse van het oude dorp worden tenminste twee rijen met struweel of bomen aangeplant ten behoeve van een noord-zuidverbinding tussen de verblijfplaatsen in het oude dorp en de foerageergebieden ten noorden van de A9
	De groenstructuren rondom het Keizer Karelpark worden zoveel mogelijk doorgetrokken langs de Keizer Karelweg ten behoeve van voldoende verbinding in het landschap tussen de foerageergebieden langs de Burgemeester Rijnderslaan en de Ouderkerkerlaan
	Het Bovenlandpad wordt groen ingericht ten behoeve van een geschikte vliegroute voor vleermuizen vanaf de zuidzijde naar het Meanderpark.
	De groenstructuur in de bocht aan de oostzijde rondom de wijk Bankras wordt behouden, ten behoeve van behoud van een voor vleermuizen essentiële vliegroute en foerageergebied
	Daar waar bomen gekapt worden langs de A9, worden deze zoveel mogelijk weer teruggeplant langs de A9 ten behoeve van behoud van een vergelijkbare hoeveelheid foerageergebied en vliegroutes in het plangebied als in de huidige situatie

5 Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie

5.1 Landschap

Landschapstype en -structuur

De huidige A9 vormt een barrière tussen de noordelijke en zuidelijke stadsdelen van Amstelveen. Deze barrièrewerking wordt verminderd door de aanleg van de verdiepte ligging en de overkappingen ter hoogte van het oude dorp en het stadshart. De aanleg van de verdiepte ligging en overkappingen hebben deels andere gevolgen voor het landschap dan de aanleg van een tunnel. De overkappingen hebben invloed op zowel de structuren als de landschapseenheden. De landschapseenheden blijven bestaan en worden tevens vergroot en/of verbonden. Hierdoor wordt de beleefde kwaliteit van de landschapseenheden vergroot. De overkapping bij het oude dorp heelt het oude dorp als gehele structuur aan elkaar en zorgt er tevens voor dat de Amsterdamseweg, de Doctor Schaepmanlaan en de museumspoorlijn over de overkapping kunnen worden doorgetrokken. Alle noord - zuid structuren die de A9 kruisen blijven behouden en worden zelfs verbreed en vermeerderd. Ook bij het stadshart komt direct ten oosten van de Keizer Karelweg een nieuwe noord - zuid verbinding te liggen. Het Bovenlandpad wordt verbreed en komt over de A9 te liggen. Hierdoor krijgt het noordelijk gelegen Meanderpark een relatie met het zuiden van Amstelveen. Ter hoogte van de overkappingen wordt de beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteit vergroot. Echter, in de situatie met tunnel uit het TB SAA 2011 konden alle structuren terug worden gebracht omdat de A9 in een tunnel kwam te liggen. Hierdoor zouden de landschapseenheden ook nog beter verbonden kunnen worden. De beleefde en fysieke kwaliteit van de landschapseenheden en -structuren is daardoor minder, vanwege het grotendeels blijven bestaan van de A9 als fysieke barrière in het landschap.

Ruimtelijk-visuele kenmerken

De huidige A9 heeft door het groen langs de randen een zeer besloten uitstraling. In de nieuwe situatie komt de A9 verdiept te liggen en door de uitbreiding moet er veel groen langs de A9 worden gekapt. Dit heeft een negatief effect op de ruimtelijk-visuele kenmerken. Er is wel een verbetering ten opzichte van het TB SAA 2011: in de tunnel is helemaal geen zicht op de omgeving. De St. Annakerk en het KPMG-gebouw blijven ook in de nieuwe situatie in het oog springende oriëntatiepunten. Ook is er in de nieuwe situatie zicht vanaf de verdiepte snelweg op het Bovenlandpad, de Traverse en de overkapping van het oude dorp. Dit is een positief effect, omdat Amstelveen als stad beter kan worden beleefd door de weggebruiker.

Doordat de bak van de verdiepte ligging deels als geluidscherm fungeert, hoeven geluidschermen minder hoog te worden. Dit heeft geen effect voor de weggebruiker, maar is wel positief voor de omgeving. De snelweg komt verdiept te liggen waardoor er vanuit de omgeving deels over de snelweg kan worden heen gekeken.

De uitbreiding van de snelweg en de overkappingen tasten de beslotenheid van het oude dorp aan. Een deel van de bebouwing direct ten zuiden van de A9 wordt gesloopt, waardoor er een andere geleding van de ruimte ontstaat. Ook de beleefde kwaliteit van de Van Hallweg verandert in negatieve zin. Doordat de groenstrook deels wegvalt wordt de ruimte tussen de woningen en de snelweg een stuk smaller. Op het grasveld bij het Keizer Karel college wordt waterberging gerealiseerd. Hierdoor blijft de hoog gewaardeerde openheid van dit gebied behouden. Doordat het Bovenlandpad over de snelweg komt te liggen wordt het zicht vanaf het Bovenland-

pad op de omgeving sterk verbeterd. Het Meanderpark als ruimte wordt juist meer besloten als gevolg van de uitbreiding van de A9.

De ruimtelijk-visuele kenmerken van de A9 verbeteren ten opzichte van het TB SAA 2011, omdat de beleefde kwaliteit behouden blijft in tegenstelling tot de situatie met een tunnel. De verbetering van de ruimtelijk-visuele kenmerken van de A9 zelf zorgt ervoor dat in de omgeving van de A9 vooral voor een verslechtering optreedt ten opzichte van het TB SAA 2011, omdat de beslotenheid van het oude dorp wordt aangetast.

Landschapsplan

Voor onderhavig Tracébesluit is een landschapsplan opgesteld. Dit is opgenomen in bijlage A bij de Toelichting. In het landschapsplan zijn voorstellen voor inrichtingsmaatregelen en landschappelijke inpassing opgenomen. Het landschapsplan dient als basis voor de inpassing en legt tevens de basis voor de nadere uitwerking in overleg met de regio.

Aan het landschapsplan ligt de volgende visie ten grondslag.

Visie A9

Amstelveen is een groene stad, een kwaliteit die ook in de toekomst behouden moet blijven voor zowel de stedeling als de weggebruiker. Het wegontwerp voorziet in een verbreding van de weg door het aantal rijstroken uit te breiden van 2x3 naar 2x4 rijstroken met een verdiepte ligging ter hoogte van Amstelveen. Dit gebied ligt in een stedelijke omgeving met aan beide zijden van de weg zowel woningen als bedrijven. Met een verdiepte ligging wordt de barrièrewerking van de weg in Amstelveen verminderd. Op twee plaatsen wordt de snelweg overkapt: bij het oude dorp en bij het stadshart (De Traverse). Daarnaast vormt het Bovenlandpad een verbinding over de A9 heen.

De verdiepte snelweg met de overkappingen en het Bovenlandpad biedt een kans om ook de diversiteit van Amstelveen te tonen. Nu bestaat de beleving van Amstelveen vanaf de snelweg overwegend uit bosplantsoen. De overkappingen bij het oude dorp en De Traverse en het Bovenlandpad kunnen vanaf de snelweg gaan functioneren als landmarks: elk groen ingericht maar met een eigen uitstraling. De historische sfeer van het oude dorp, de stedelijke uitstraling van het stadshart en de parkachtige ambiance van het Meanderpark kunnen opeenvolgend worden getoond aan de snelweg. Door de hoge snelheid van de automobilist zou het profiel van de A9 verder zo eenduidig mogelijk moeten worden ingericht door het gebruik van één type groen.

De overkappingen en het Bovenlandpad zelf worden gebruikt door de stedeling. De ambitie is om zowel voor de stedeling als voor de weggebruiker zoveel mogelijk ruimte voor groen te creëren.

Visie overkapping oude dorp

Door middel van de overkapping kan het oude dorp weer aan elkaar worden gehecht. De nieuwe overkapping fungeert als groene stepping Stone in het oude dorp. Bovendien contrasteert de schaal van de nieuwe overkapping met de kleinschaligheid van het oude dorp. Daarom is een uitgangspunt voor de inrichting het beleven van de grote schaal van de overkapping. Andere uitgangspunten zijn:

- doortrekken van groenstructuren op de kap door middel van een openbaar karakter met betekenis voor heel Amstelveen;
- logische aansluitingen op bestaande routes naar kap;

- de kap laten fungeren als voorkant voor omliggende woningen, functies en voorzieningen.

Visie overkapping De Traverse

Door middel van de overkapping nabij de Keizer Karelweg kan de stad aan elkaar worden geheeld. Dit gebied vormt tevens voor mensen die vanaf de A9 komen de toegang tot Amstelveen en het stadshart.

Belangrijke uitgangspunten voor de vormgeving voor deze entree zijn:

- zichtrelatie tussen noordelijk en zuidelijk deel;
- ruimte voor groen, maar wel een zichtrelatie tussen noord en zuid Amstelveen borgen;
- inpassing toekomstig busstation direct ten noorden van het verkeersplein;
- inpassing aantrekkelijke langzaamverkeersverbinding in de vorm van een (fiets)brug die een eyecatcher vormt in het gebied;
- inrichting als stedelijk/ landschappelijk landmark voor Amstelveen dat door de entreefunctie een belangrijke identiteitsdrager wordt voor de stad en het stadshart.

Visie Bovenlandpad

Het Bovenland vormt een verbinding tussen het Meanderpark en de groene zone achter het voormalige KPMG-gebouw. De ambitie is hier om een parkbrug te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat een groene verbinding voor langzaam verkeer wordt gerealiseerd waarbij de parkbeleving wordt gecontinueerd. De parkbrug dient tevens te zorgen voor beter zicht tussen beide stadsdelen. Hierdoor wordt de route vanuit zuid Amstelveen richting het stadshart beter beleefbaar.

Naast een verbinding tussen parken gaat het Bovenlandpad ook over de A9. De snelweg op een paar momenten zichtbaar maken voor de stedeling is een unieke mogelijkheid om stad en snelweg samen te laten komen.

Belangrijke uitgangspunten voor de vormgeving voor deze entree zijn:

- duidelijke en zichtbare route richting stadshart;
- parkachtige inrichting;
- de snelweg op sommige momenten laten zien aan de stedeling;
- nieuwe verbinding mag functionele en visuele continuïteit van Meanderpark in oost-west richting niet onderbreken.

Maatregelen landschappelijke inpassing

De visie is verder uitgewerkt in het landschapsplan dat is opgenomen in bijlage A. De volgende concrete landschappelijke inpassingsmaatregelen zijn vastgelegd in artikel 7 van het Tracébesluit:

- de geluidschermen aan de noord- en zuidzijde van de A9 in het plangebied hebben een natuurlijke groene uitstraling aan de stadzijde van de schermen;
- aan de buitenzijde van het geluidscherm aan de noordzijde van de A9 in het gehele plangebied worden houtige opstanden geplaatst om het zicht op het geluidscherm vanaf de stadzijde te camoufleren.

5.2 Cultuurhistorie en archeologie

5.2.1 Cultuurhistorie

Historisch-geografische waarden

De huidige A9 vormt een doorsnijding in het oude dorp van Amstelveen. Vanwege de verdiepte ligging wordt er ter hoogte van het oude dorp een overkapping aangebracht. Hierdoor kan het dorp weer worden geheeld, wat voor de beleefde kwaliteit

van de doorgaande structuur van het oude dorp een positief effect heeft. Wel moet er een aantal historische woningen worden gesloopt en zorgt de sloop van een aantal andere woningen voor een verminderde herkenbaarheid van het oude dorp.

De museumspoorlijn die ten oosten van het oude dorp ligt, moet worden verlegd. Het verplaatsen van de lijn heeft een negatief effect op de historisch-geografische waarden. Het betreft hier een verslechtering in beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteit ten opzichte van het TB SAA 2011.

Door de uitbreiding van de snelweg wordt een gedeelte van het onverveend bovenland aangetast. Hier ligt ook het voormalige loopveld. Aangezien de aantasting geen nieuwe doorsnijding betreft, maar slechts een uitbreiding van de huidige snelweg, verandert er weinig ten opzichte van de huidige situatie. De watercompensatie die daar wordt gerealiseerd tast wel de beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteit van het loopveld aan. Een deel van het gebied fungeert dan niet meer als 'loop' verbinding.

De overige historisch-geografische waarden in het gebied worden niet aangetast.

Historisch (steden)bouwkundige waarden

Het pastoriegebouw behorend bij de St. Annakerk moet worden gesloopt voor de uitbreiding van de A9. Dit is ongewijzigd ten opzichte van het TB SAA 2011.

Daarnaast moet een deel van het gemeentelijk beschermd dorpsgezicht worden gesloopt, namelijk sloop van een aantal woningen in de Middeldorpstraat. De overige historisch (steden)bouwkundige waarden in het gemeentelijk beschermd dorpsgezicht worden niet aangetast.

5.2.2

Archeologie

Ten behoeve van het TB SAA 2011 is een onderzoek naar het aspect archeologie uitgevoerd. Dit onderzoek is waar nodig uitgebreid voor onderhavig Tracébesluit en is opgenomen in bijlage J. De wijzigingen in het ontwerp van de A9 door verdiepte ligging in plaats van een tunnel leiden voor het aspect archeologie voor een deel tot andere conclusies dan reeds beschreven in hoofdstuk 6.3.4 van de Toelichting van het TB SAA 2011.

Historische kern van Amstelveen

De plangrens in dit gebied is uitgebreid in noordelijke richting ten opzichte van het TB SAA 2011. Binnen deze uitbreiding dient de intactheid en waarde van het aanwezige AMK-terrein⁶ onderzocht te worden. Een eerste stap hiertoe is een karterend booronderzoek, zoals al gedaan binnen de oorspronkelijke ontwerprens van het TB SAA 2011. Dit onderzoek moet duidelijkheid scheppen over de zones waarbinnen waarderend proefsleuvenonderzoek uitgevoerd zou moeten worden. In het kader van het TB SAA 2011 is dit al voor een deel van het terrein geadviseerd. Afhankelijk van de resultaten van het proefsleuvenonderzoek is mogelijk nader archeologisch onderzoek (opgraving/begeleiding) aan de orde. Het karterend booronderzoek en waarderend proefsleuvenonderzoek zullen voorafgaand aan de werkzaamheden worden uitgevoerd.

⁶ AMK-terrein: gebied van archeologische waarde dat staat aangeduid op de Archeologische Monumentenkaart. AMK-terreinen van archeologische betekenis zijn nog niet gewaardeerd, zodat nog niet bekend is of het hier om behoudenswaardige vindplaatsen gaat.

Oevers van de Amstel

De plangrens in dit gebied is uitgebreid aan de oostzijde van Amstel. In de nog niet ten behoeve van het TB SAA 2011 onderzochte delen wordt voorgesteld een verkennend/karterend booronderzoek uit te laten voeren om de hoge verwachting voor archeologische resten uit de Middeleeuwen-Nieuwe tijd te toetsen. Voor de reeds onderzochte delen is in het TB SAA 2011 geadviseerd geen verder vervolgonderzoek uit te laten voeren. Dit advies kan gehandhaafd blijven. Het verkennend en karterend booronderzoek zal voorafgaand aan de werkzaamheden worden uitgevoerd.

Dekzandlaag

Verder heeft in de eerder uitgevoerde onderzoeken in het kader van het TB SAA 2011 en het MER daaraan voorafgaand, het dekzandoppervlak geen aandacht gekregen, waarschijnlijk omdat het diepgelegen is (10 tot 11 m -NAP). Het dekzand vormde tot circa 5.000 jaar geleden het bewoonbare landschap. De archeologische verwachting voor vindplaatsen uit deze periode is in principe hoog, eventuele resten bevinden zich in de top van het dekzand, naar verwachting van circa 9,0 m tot 12,0 m -NAP. Een specifieke archeologische verwachting is niet te geven voor de dekzandlaag, omdat deze afhangt van de exacte morfologie en intactheid van het afgedekte dekzandlandschap. De nu voorgenomen bodemingrepen zullen in het plangebied (de zone met verdiepte ligging tot 20 m-Mv) dit niveau raken en daarmee dus mogelijke archeologische vindplaatsen verstoren. Het dekzand is grotendeels met veen afgedekt en daardoor is het waarschijnlijk niet geërodeerd (weggesleten) door latere wadgeulen. Het dekzand wordt echter als gevolg van de ingrepen slechts over een relatief klein oppervlak beroerd en het uitvoeren van een karterend archeologisch onderzoek naar steentijdvindplaatsen is in de huidige situatie niet uitvoerbaar omdat de huidige A9 op deze locatie ligt. Indien nodig, vindt tijdens de uitvoering van de werkzaamheden archeologische begeleiding plaats.

6 Bodem en water

6.1 Bodem

6.1.1 Bodem

Uit de reeds ten behoeve van het TB SAA 2011 uitgevoerde historisch bodemonderzoeken blijkt dat binnen de plangrenzen een aantal ernstige bodemverontreinigingslocaties voorkomt. De reeds uitgevoerde bodemonderzoeken dekken de wijziging van de plangrens ten opzichte van het TB SAA 2011 en zijn geactualiseerd voor het TB SAA 2016. Dit geactualiseerde historisch bodemonderzoek is opgenomen in bijlage K. Het hele tracé zal, zoals reeds beschreven in hoofdstuk 7.1.3 van de Toelichting van het TB SAA 2011, voorafgaand aan de werkzaamheden verkennend en indien nodig nader onderzocht worden. Er zal beoordeeld worden of op de betreffende locatie daadwerkelijk sprake is van bodemverontreiniging. Deze wordt dan, indien nodig, eerst gesaneerd voordat de nieuwe infrastructuur kan worden aangelegd. Voor de licht en matig verontreinigde grond geldt dat deze vervolgens nog onderzocht dient te worden conform de regels van het Besluit bodemkwaliteit. De voorgenomen wijziging leidt voor het aspect bodem niet tot andere maatregelen dan reeds beschreven in hoofdstuk 7.1.3 van de Toelichting van het TB SAA 2011.

6.1.2 Grondwater

Binnen het plangebied zijn geen gevallen van ernstige grondwaterverontreiniging bekend. De grondwaterkwaliteit is over het algemeen licht verontreinigd. Dit vormt geen belemmering voor de uitvoering van het project. De verdiepte ligging heeft een dichte constructie (zie waterhuishoudingsplan in bijlage M) en daarmee geen invloed op de grondwaterkwaliteit

6.1.3 Waterbodem

In het plangebied is één watergang aanwezig waarin sterk verontreinigde waterbodem aanwezig is, deze wordt beoordeeld als nooit-toepasbaar, oftewel de baggerspecie uit deze watergang kan nergens anders worden toegepast. Doordat er vanwege het project weinig ingrepen in de bestaande waterbodems plaatsvinden, hebben de ingrepen nauwelijks invloed op de waterbodemkwaliteit in het plangebied.

6.2 Watertoets en waterhuishoudingsplan

Voor het TB SAA van maart 2011 is een watertoets uitgevoerd. De resultaten en maatregelen zijn beschreven in hoofdstuk 7.2 van de Toelichting van het TB SAA 2011. Als gevolg van dit Tracébesluit wijzigt het waterhuishoudingsplan. Het waterhuishoudingsplan voor dit Tracébesluit is opgenomen in bijlage M. In tabel 6.1 zijn de waterhuishoudingsmaatregelen zoals opgenomen in de bepalingen van dit Tracébesluit weergegeven.

Het wegontwerp en het waterhuishoudingsplan zijn mede tot stand gekomen door middel van overleg en afstemming met de waterbeheerder en door rekening te houden met hun eisen en wensen. Met het AGV/Waternet, Hoogheemraadschap Rijnland en de gemeente Amstelveen is meerdere malen overlegd over de waterhuishoudkundige oplossingen. Hiermee is de watertoets afgerond.

Tabel 6.1. Waterhuishoudingsmaatregelen zoals opgenomen in Tracébesluit

locatie ingreep	maatregel
noordzijde A9 ter hoogte van Amsterdamseweg	aanleg watergang: 398 m ²
noordzijde A9 ter hoogte van Amsterdamseweg	dempen bestaande watergang: 398 m ²
zuidzijde A9 ter hoogte van Burgemeester A. Colijnweg	aanleg watergang: 580 m ²
zuidzijde A9 ter hoogte van Burgemeester A. Colijnweg	dempen bestaande watergang: 580 m ²
rondom westelijke toerit naar bestaande verdiepte ligging nabij het oude dorp	waterkering aanpassen
nabij westelijke toerit naar bestaande verdiepte ligging nabij het oude dorp	verwijderen bestaande waterkelder
nabij westelijke toerit naar bestaande verdiepte ligging nabij het oude dorp	aanleg waterkelder
noordzijde A9 ter hoogte van Kazernepad	dempen bestaande watergang: 432 m ²
zuidzijde A9 ter hoogte van Middeldorpstraat	aanleg watergang: 1.052 m ²
zuidzijde A9 ter hoogte van Middeldorpstraat	dempen bestaande watergang: 1.052 m ²
zuidzijde A9 ter hoogte van Keizer Karel College	aanleg watergang: 1.461 m ²
ten oosten van Keizer Karel College	aanleg waterberging: 3.030 m ²
zuidzijde A9 ten westen van Keizer Karelweg	dempen bestaande watergang: 1.875 m ²
ter hoogte van de verdiepte ligging van de A9	aanleg centrale waterkelder
noordzijde A9 Meanderpark	dempen bestaande watergang: 637 m ²
zuidzijde A9 ter hoogte van Burgemeester Rijderslaan	dempen bestaande watergang: 2.550 m ²
noordzijde A9 ten westen van Burgemeester Boersweg	aanleg watergang: 1.963 m ²
noordzijde A9 ten westen van Burgemeester Boersweg	dempen bestaande watergang: 1.122 m ²
noordzijde A9 ten westen van Burgemeester Boersweg	aanleg nieuwe watergang: 1.327 m ²
in westelijke oksel Burgemeester Boersweg - Oranjesbaan	aanleg nieuwe watergang: 3.205 m ²
noordzijde A9 ter hoogte van afrit Amstelveen-Oost	dempen bestaande watergang: 425 m ²

7 Verkeer en verkeersveiligheid

7.1 Verkeer

Ten behoeve van het TB SAA 2011 is onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten van het plan. Hierna wordt beschreven wat de wijziging in verkeerseffecten is als gevolg van onderhavig Tracébesluit. Daarbij is een vergelijking gemaakt tussen de effecten van dit Tracébesluit, waarin een verdiepte ligging van de A9 ter hoogte van Amstelveen wordt mogelijk gemaakt, en de effecten uit het TB SAA 2011 waarin een tunnel in de A9 ter hoogte van Amstelveen werd mogelijk gemaakt. Een beschrijving van het gehanteerde verkeersmodel is opgenomen in bijlage O. In het onderzoek is uitgegaan van het hoge economische GE-scenario, wat gebruikelijk is in de (O)TB-fase. Dit wordt gedaan om bij verkeer en milieu de worst case effecten in beeld te brengen om het ontwerp zo robuust mogelijk te maken.

Intensiteiten

De verschillen met het TB SAA 2011 zijn gering. Dit is te verklaren door het feit dat het aantal rijstroken en dus de capaciteit in beide situaties gelijk is. Op wegvak D (Ouderkerk a/d Amstel - Amstelveen) is de etmaalintensiteit als gevolg van onderhavig Tracébesluit wel groter, namelijk circa 13 %. In de plansituatie kan het verkeer rechtstreeks vanaf de A9 de afrit Amstelveen nemen, terwijl in het TB SAA 2011 dit door de tunnel niet mogelijk is.

Op het onderliggend wegennet zijn grotere verschillen waarneembaar dan op het hoofdwegennet. Dit is te verklaren door de verschillen in het netwerk van het TB SAA 2011 en onderhavig Tracébesluit. Zoals hierboven is benoemd kan het verkeer in de plansituatie bij afrit Ouderkerk a/d Amstel de A9 verlaten, terwijl dit in het TB SAA 2011 niet mogelijk is. Dit zorgt er voor dat in de plansituatie meer verkeer gebruik maakt van de Burgemeester Boersweg (circa 88 % en 29 %), Oranjebaan (circa 35 %) en Groenelaan (circa 30 %) ten opzichte van het TB SAA 2011.

Verkeersprestatie

De verkeersprestatie wordt uitgedrukt in het aantal voertuigkilometers per wegvak, waarbij onderscheid wordt gemaakt in het hoofdwegennet en onderliggend wegennet. De verkeersprestatie is vergelijkbaar met het TB SAA 2011. Op het onderliggende wegennet is sprake van een lichte toename van de verkeersprestatie van 1 %. Aangezien dit om een kleine toename gaat, is de verwachting dat dit niet tot afwikkelingsproblemen leidt.

NoMo reistijdfactoren

In tabel 7.3 zijn de reistijdfactoren voor de ochtend- en avondspits opgenomen van vier NoMo-trajecten en zes deeltrajecten. Voor de NoMo-trajecten zijn de vastgestelde streefwaarden ook opgenomen (deeltrajecten hebben geen streefwaarde).

Tabel 7.1. Reistijdfactoren

	streef- waarde	ochtendspits		avondspits	
		TB SAA 2011	TB SAA 2016	TB SAA 2011	TB SAA 2016
<i>NoMo trajecten</i>					
kp Diemen - kp Rottepolderplein (A9)	1,5	1,2	1,2	1,4	1,4
kp Rottepolderplein - kp Diemen (A9)	1,5	1,3	1,3	1,2	1,2
kp Amstel - kp Badhoevedorp (parallelrij- baan A10)	2,0	1,5	1,5	2,4	2,4
kp Badhoevedorp - kp Amstel (parallelrij- baan A10)	2,0	1,5	1,5	1,7	1,8
<i>Deeltrajecten</i>					
kp Holendrecht - kp Badhoevedorp (A9)		1,3	1,3	1,5	1,4
kp Badhoevedorp - kp Holendrecht (A9)		1,1	1,1	1,2	1,3
kp Holendrecht - kp Badhoevedorp (A2/A10)		1,6	1,6	2,3	2,3
kp Badhoevedorp - kp Holendrecht (A2/A10)		1,3	1,2	1,5	1,5
kp Amstel - kp Badhoevedorp (hoofdrij- baan A10)		1,4	1,4	2,3	2,3
kp Badhoevedorp - kp Amstel (hoofdrij- baan A10)		1,4	1,3	1,6	1,7

Op de NoMo-trajecten is in de ochtendspits de reistijdfactor altijd lager dan de streefwaarde, terwijl in de avondspits de reistijdfactor op het traject knooppunt Amstel - knooppunt Badhoevedorp (parallelrijbaan A10) hoger is dan de streefwaarde. Dit geldt in zowel de situatie met tunnel (TB SAA 2011) als met verdiepte ligging (TB SAA 2016). De verschillen zijn zeer gering voor wat betreft de reistijdfactoren op de NoMo-trajecten en de deeltrajecten. De verandering van tunnel naar verdiepte ligging heeft dan ook niet of nauwelijks impact op de reistijd op het hoofdwegenet in het studiegebied.

Over het algemeen zijn de rijksnelheden in de avondspits lager dan in de ochtendspits. Op de A9 tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht zijn de rijksnelheden ter hoogte van Amstelveen het laagst in de ochtendspits. In de situatie met het TB SAA 2011 liggen de rijksnelheden daar lager dan in de plansituatie. De verdiepte ligging met andere aansluitingen op het onderliggende wegennet levert dus een betere doorstroming op dan de tunnel door Amstelveen waarbij de afritten Ouderkerk a/d Amstel en Amstelveen zijn gecombineerd. In de avondspits zijn de verschillen minder groot. In beide situaties is de rijksnelheid op de noordelijke rijbaan ten westen van knooppunt Holendrecht het laagst. De reistijdfactor tussen knooppunten Amstel en Badhoevedorp (parallelrijbaan A10) in de avondspits ligt boven de streefwaarde van 2,0. Dit is het geval in zowel de situatie met het TB SAA 2011 als onderhavig Tracébesluit. Dit Tracébesluit heeft aldus geen impact op deze reistijd tot gevolg en de overschrijding van de streefwaarde valt buiten de scope van dit project.

Benutting (IC-verhoudingen)

In de ochtendspits zijn de verschillen tussen de situatie uit het TB SAA 2011 en de plansituatie gering. Dit geldt over het algemeen ook voor de avondspits. Wel is in de avondspits de IC-verhouding in de plansituatie op de noordelijke rijbaan tussen Am-

stelveen en Aalsmeer 1 terwijl in de referentiesituatie de IC-verhouding 0,99 is en dus in een andere categorie valt. Dit kleine verschil in de IC-verhouding (1,0 ten opzichte van 0,99) is op de weg niet merkbaar. In beide gevallen is er geen sprake meer van restcapaciteit.

Voertuigverliesuren

Het totaal aantal voertuigverliesuren neemt af en is vergelijkbaar met de situatie uit het TB SAA 2011. Op het hoofdwegennet is sprake van een lichte afname en op het onderliggende wegennet neemt het aantal voertuigverliesuren met circa 1 % licht toe.

Betrouwbaarheid reistijd

De congestielocaties op de A9 noordbaan veranderen in de ochtendspits. In de plansituatie is het knelpunt voor afrit Ouderkerk a/d Amstel in de ochtendspits namelijk minder groot dan in de situatie van het TB SAA 2011. In de situatie van het TB SAA 2011 liggen de rijnsnelheden daar lager dan in de plansituatie. De verdiepte ligging met andere aansluitingen op het onderliggende wegennet levert dus een betere doorstroming op dan de tunnel ter hoogte van Amstelveen, waarbij de afritten Ouderkerk a/d Amstel en Amstelveen zijn gecombineerd. In de avondspits zijn de verschillen kleiner. De congestielocatie ter hoogte van de afrit Amstelveen is in de plansituatie korter (korter wegvak) maar ernstiger. De reistijdfactoren zijn over het algemeen gelijk. Op enkele wegvakken neemt de reistijdfactor met 0,1 toe, maar dat heeft geen effect op de betrouwbaarheid van de reistijd.

Robuustheid van het netwerk

De verdiepte ligging geeft dezelfde robuustheid van het netwerk als de tunnel. Het aantal rijstroken en dus de (rest)capaciteit van de A9 Amstelveen is in beide situaties namelijk gelijk.

7.2 Verkeersveiligheid

In de Wet beheer rijkswaterstaatswerken is vastgelegd dat een verkeersveiligheidseffectbeoordeling en een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd dienen te worden bij de voorbereiding van infrastructuurprojecten, zoals de verdiepte ligging A9.

7.2.1 Verkeersveiligheidseffectbeoordeling

In bijlage Q bij deze Toelichting is de verkeersveiligheidseffectbeoordeling die is opgesteld voor onderhavig project opgenomen. Uit de verkeersveiligheidseffectbeoordeling blijkt:

- dat het project geen negatief effect heeft op de landelijke verkeersveiligheidsambities die zijn opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte;
- dat het project bijdraagt aan de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020, te weten het terugdringen van het aantal doden en ziekenhuis-slachtoffers;
- dat het project geen negatieve gevolgen heeft op het aantal slachtofferongevallen op het onderliggend wegennet en daarmee geen afbreuk doet aan de doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid op het provinciale wegennet uit het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan.

7.2.2 Verkeersveiligheidsaudit

Het wegontwerp is, naast bovenstaande toets, ook door een onafhankelijke en gecertificeerde derde partij beoordeeld in het kader van de verkeersveiligheidsaudit. De audit heeft niet geleid tot aanpassingen aan het wegontwerp. Op basis van de audit gelden er aandachtspunten voor de volgende ontwerpfase en het contract tussen Rijkswaterstaat en de aannemer.

8 Maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase

De uitvoering van het Tracébesluit heeft hinder tot gevolg voor zowel omwonenden als weggebruikers.

8.1 Hinder voor omwonenden

De mogelijke vormen van tijdelijke hinder voor omwonenden zijn:

- geluidhinder en trillingshinder;
- stofhinder;
- lichthinder;
- onveiligheid;
- veranderingen in de grondwaterstand;
- verminderde bereikbaarheid;
- tijdelijke afsluiting nutsvoorzieningen.

Hinder wordt zoveel mogelijk beperkt. Bij dit soort projecten is hinder echter onvermijdelijk. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen onder andere in de besluitvorming rondom de omgevingsvergunning en APV-vergunning aan de orde. Uiteraard zal aan de voorwaarden die bij de vergunningen worden gesteld worden voldaan, evenals aan de algemene regels die gelden bij de uitvoering van bouw- en sloopwerken. Verder zijn in ieder geval de volgende hinderbeperkende maatregelen aan de orde:

- de werkzaamheden aan de A9 worden zoveel mogelijk op de A9 en op- en afritten van de A9 uitgevoerd;
- bij de keuze van de in te zetten techniek zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de invloed daarvan op het woon- en leefmilieu;
- het materieel dat bij de bouw en aanleg zal worden ingezet, zal voldoen aan de daaraan gestelde eisen in het kader van EU-richtlijnen;
- het nathouden van het bouw- en werkterrein (tegen verstuiving op droge dagen) en het herstellen en schoonmaken van wegen die ook door het bouwverkeer worden gebruikt;
- het beperken van de geluidsoverlast door bouwactiviteiten in geluidsgevoelige gebieden zorgvuldig te plannen en het gebruik van gangbare technieken om geluidsoverlast te beperken;
- in bijzondere situaties, met name langs bebouwingsconcentraties, zullen aanvullende eisen worden gesteld aan de geluidsproductie van de in te zetten bouwmachines, de te gebruiken technieken en het tijdstip waarop die worden ingezet. De omvang van de werkzaamheden en de benodigde bouwtijd zijn bepalend voor de mogelijk aanvullende maatregelen die daarbij worden getroffen.

8.2 Hinder voor weggebruiker

De volgende vormen van hinder zijn te verwachten (ook op het onderliggend wegennet):

- tijdelijke afsluiting van rijstroken, rijbanen en op- en afritten;
- snelheidsbeperkingen voor het verkeer;
- versmalde rijstroken (beperking van de doorstroming);
- aanwezigheid van werkverkeer;
- tijdelijke verkeersmaatregelen.

Om de hinder tijdens de uitvoering ook voor de weggebruiker te beperken, bieden de hoofdrijbanen van de A9 zoveel mogelijk de huidige functionaliteit, met uitzondering van bijzondere omstandigheden. Voor korte perioden (zoveel mogelijk in de

verkeersluwe uren) zal slechts een beperkt aantal rijstroken per richting voor de weggebruiker beschikbaar zijn of wordt de gehele rijbaan afgesloten. In dat laatste geval worden omleidingen ingesteld.

Bij de keuze van de verschillende tijdelijke maatregelen, waaronder het nemen van verkeersmaatregelen, zullen de belangen van de weggebruikers nadrukkelijk worden meegenomen. Zo nodig zal ter zake overleg worden gevoerd met het lokale bestuur, hulpdiensten en andere belanghebbenden.

9 Opleveringstoets

Vanwege de wijziging per 1 januari 2012 van de Tracéwet moet de minister van Infrastructuur en Milieu in het tracébesluit aangeven voor welke aspecten een opleveringstoets wordt uitgevoerd. De opleveringstoets dient ertoe aanvullend vertrouwen te geven dat ook (direct) na realisatie van de wegaanpassingen aan geldende milieunormen wordt voldaan.

Ten aanzien van het TB SAA 2016 zal een opleveringstoets worden uitgevoerd voor het aspect geluid. Dit TB SAA 2016 heeft een geringe invloed op de overige milieuaspecten.

Tegelijk met de eerstvolgende halfjaarlijkse voortgangsrapportage voor alle lopende wegenprojecten zullen de onderzoeksresultaten van de opleveringstoets aan de Tweede Kamer en de betrokken bestuursorganen worden gecommuniceerd.

10 Vervolprocedures en relevante zaken na vaststelling tracébesluit

De vervolprocedure om te komen tot een Tracébesluit is als volgt:

Zienswijzen op Ontwerp-Tracébesluit

De minister van Infrastructuur en Milieu zendt het Ontwerp-Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere (2016) toe aan de betrokken overheden.

Het Ontwerp-Tracébesluit wordt zes weken ter inzage gelegd bij:

- het gemeentehuis van de gemeente Amstelveen;
- het provinciehuis van de provincie Noord-Holland;
- het kantoor van Rijkswaterstaat dienst Noord-Holland (Haarlem) en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (in de eigen openbare bibliotheek in Den Haag);
- het kantoor van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (Amsterdam).

U kunt het Ontwerp-Tracébesluit ook inzien op www.platformparticipatie.nl.

Ingevolge artikel 6.13 van de Algemene wet bestuursrecht kan geen beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld tegen het Tracébesluit door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijze heeft ingediend tegen dit Ontwerp-Tracébesluit.

Gedurende zes weken met ingang van de dag van ter inzage legging kan iedereen zijn zienswijze over het Ontwerp-Tracébesluit naar voren brengen bij de:

Directie Participatie

O.v.v. Zienswijze Ontwerp-Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2016)

Postbus 30316

2500 GH Den Haag

U kunt uw zienswijze ook kenbaar maken via internet (online invullen van een reactieformulier) via www.platformparticipatie.nl.

De Directie Participatie heette voorheen het Centrum Publieksparticipatie.

Naast het geven van een schriftelijke reactie kan een zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2016) mondeling naar voren worden gebracht. Hiertoe wordt op een nader te bepalen tijdstip tijdens de ter inzage legging de mogelijkheid geboden.

De data en locaties van de terinzagelegging en informatiebijeenkomsten worden bekend gemaakt door middel van advertenties in de digitale Staatscourant en in enkele dagbladen en huis-aan-huisbladen.

Tracébesluit

Aan de hand van de binnengekomen inspraakreacties stelt de minister van Infrastructuur en Milieu het definitieve Tracébesluit vast. Het Tracébesluit wordt toegezonden aan de betrokken bestuursorganen, waar het - onder meer - ook ter inzage wordt gelegd.

Belanghebbenden die op het Ontwerp-Tracébesluit zienswijzen hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijzen naar voren hebben gebracht, hebben de mogelijkheid om binnen zes weken na de bekendmaking van het Tracébesluit beroep aan te tekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze rechter beslist in enige en hoogste instantie over de ingestelde beroepen.

In onderstaande tabel zijn de diverse beslismomenten samengevat.

Tabel 10.1. Beslismomenten

activiteit
toezending Ontwerp-Tracébesluit aan betrokken bestuursorganen
bekendmaking en terinzagelegging Ontwerp-Tracébesluit
inspraak (voor een ieder gedurende 6 weken)
vaststellen Tracébesluit door bevoegd gezag
toezending Tracébesluit aan betrokken bestuursorganen
bekendmaking en terinzagelegging Tracébesluit
beroepsmogelijkheid belanghebbenden bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Bestemmingsplan en vergunningverlening

Het Tracébesluit geldt als een omgevingsvergunning waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken.

Het Tracébesluit werkt rechtstreeks door in het ruimtelijke beleid van de betrokken gemeente. De gemeenteraad van de betrokken gemeente is verplicht om, binnen een jaar nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden, het bestemmingsplan in overeenstemming met het Tracébesluit vast te stellen of te herzien. Zolang het bestemmingsplan niet is aangepast aan het Tracébesluit, is het gemeentebestuur verplicht aan degenen die inzage verlangen in het bestemmingsplan, tevens inzage te verlenen in het vastgestelde Tracébesluit.

Het Tracébesluit geldt verder als voorbereidingsbesluit, zoals bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. Het Tracébesluit geldt niet langer als voorbereidingsbesluit indien een bestemmingsplan in overeenstemming met het Tracébesluit van kracht is geworden.

Voor de aanleg van het Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2016) zijn verder verschillende vergunningen en ontheffingen nodig. De voorbereiding hiervan wordt, voor zover nodig en mogelijk, gecoördineerd door de Minister van Infrastructuur en Milieu conform artikel 20 van de Tracéwet.

Grondverwerving en onteigening

Vooruitlopend op de vaststelling van het Tracébesluit is begonnen met de aankoop van de voor de uitvoering van dit Tracébesluit benodigde gronden en opstallen. Er wordt geprobeerd met de eigenaren overeenstemming te bereiken over de aankoop van de gronden en opstallen waarvan het eigendom verworven moet worden. Wanneer gronden niet binnen een redelijke termijn minnelijk kunnen worden verworven, dan wordt een onteigeningsprocedure krachtens de onteigeningswet gevolgd.

In de onteigeningswet is vastgelegd dat de vermogens- en inkomenspositie van de betrokkenen voor en na de aankoop van de grond of opstallen gelijk moet blijven. Dit betekent dat er recht is op een volledige schadeloosstelling in geld. Hieronder valt onder meer vermogensschade, inkomensschade en bijkomende schade waaronder verhuiskosten. De onteigeningsprocedure start met een verzoek aan de Kroon om een Koninklijk Besluit tot onteigening, dit wordt de administratieve onteigeningsprocedure genoemd. In deze procedure kunnen belanghebbenden zienswijzen indienen. Deze procedure eindigt met een Koninklijk Besluit. Na bekendmaking van het Koninklijk Besluit zal de aanvrager tot onteigening de (civiele) rechter verzoeken de onteigening uit te spreken en daarbij de hoogte van de aan de onteigende partij toekomende schadeloosstelling te bepalen.

Schadevergoeding

Planschade

Indien een belanghebbende ten gevolge van dit Tracébesluit schade lijdt of zal lijden, kent de Minister van Infrastructuur en Milieu, op grond van artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet, op zijn aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

Op de indiening en afhandeling van aanvragen tot vergoeding van schade op grond van artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet, is procedureel gezien de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing. Voor de materiële beoordeling van de aanvraag tot vergoeding van schade dienen de maatstaven van het planschaderecht conform afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) te worden toegepast.

Uitvoeringsschade, zoals tijdelijke hinder, kan niet gezien worden als een rechtstreeks gevolg van een planologische maatregel en komt daarom, op grond van de Wro, niet voor vergoeding in aanmerking. Dit soort schade komt eventueel voor nadeelcompensatie in aanmerking. De Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 is dan zowel procedureel als materieel van toepassing.

Kabels en leidingen

Voor kabels en leidingen is de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwerken 1999, dan wel hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet, en de overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de Minister van Infrastructuur en Milieu en Energiened, VELIN en VEWIN, van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder in behandeling genomen dan nadat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Bouw- en gewassenschade

Ondanks getroffen voorzorgsmaatregelen kan tijdens de bouwwerkzaamheden schade ontstaan aan gebouwen en gewassen in de omgeving. Bijvoorbeeld scheuren in muren als gevolg van heiwerkzaamheden of verdroging van gewassen door grondwaterstandverlaging. Op het moment dat sprake is van schade veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend. Schadeverzoeken dienen bij de aannemer te worden ingediend. Schade wordt door Rijkswaterstaat vastgesteld op basis van vooraf opgestelde opnamerapporten. Dit rapport is voor inzage beschikbaar.

Bijlage A Landschapsplan

Bijlage B Akoestisch onderzoek hoofdrapport

Bijlage C Akoestisch onderzoek deelrapport algemeen

Bijlage D Akoestisch onderzoek deelrapport specifiek

Bijlage E Akoestisch onderzoek deelrapport referentiepunten

Bijlage F Akoestisch onderzoek deelrapport OWN

Bijlage G Objecten binnenwaarde onderzoek geluid

Bijlage H Externe veiligheid

Bijlage I Natuurtoets

Bijlage J Actualisatie archeologisch bureauonderzoek

Bijlage K Actualisatie historisch (water)bodemonderzoek

Bijlage L Waterhuishoudingsplan

Bijlage M Watersysteem

Bijlage N Beschrijving gehanteerd verkeersmodel

Bijlage O Verkeersveiligheidseffectbeoordeling