



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Tracébesluit

Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017)

Tracébesluit

Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017)

I Besluit

Vastgesteld op 7 maart 2017

De minister van Infrastructuur en Milieu,

Mw. Drs. M.H. Schultz van Haegen

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
Informatie	Gerard Koot
Telefoon	06 51 68 96 42
Fax	-
Uitgevoerd door	Witteveen+Bos
Opmaak	mw. drs. T. Klumper
Datum	7 maart 2017
Status	Definitief
Versienummer	4.0
Referentie	RW1929-106-270/17-003.576
Goedgekeurd door:	mr. W.J. Maris paraaf:

Inhoud

I - Besluit—8	
II - Tracékaarten—25	
III - Bijlage A Nieuwe referentiepunten en gewijzigde geluidproductieplafonds—26	
III - Bijlage B Overzicht vervallen hogere waarden—29	
III - Bijlage C Overzicht vastgestelde hogere waarden—32	
IV - Toelichting—35	
1	Redenen voor wijziging van de eerder vastgestelde tracébesluiten—36
1.1	Eerder vastgestelde Tracébesluiten—36
1.2	Waarom dit Tracébesluit?—36
1.3	Het Ontwerp-Tracébesluit—38
2	Beschrijving van de wijziging—40
2.1	Wijzigen van de tunnel ter hoogte van Amstelveen in verdiepte ligging—40
2.1.1	Rijbaan—41
2.1.2	Kunstwerken en onderliggend wegnnet—42
2.1.3	Geluidschermen en vergelijking met de bestaande situatie—45
2.1.4	Landschappelijke inpassing—47
2.2	Tijdelijke maatregelen en voorzieningen—47
2.2.1	Werkterreinen—48
2.2.2	Tijdelijke gronddepots—48
2.2.3	Tijdelijke verkeersmaatregelen—48
3	Geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid—49
3.1	Geluidhinder—49
3.1.1	Inleiding—49
3.1.2	Wettelijk kader—49
3.1.3	Uitgangspunten akoestisch onderzoek—52
3.1.4	Resultaten onderzoek en geluidmaatregelen—53
3.2	Luchtkwaliteit—61
3.3	Externe veiligheid—62
4	Natuur—67
4.1	Wet natuurbescherming - Natura 2000—67
4.2	Wet natuurbescherming - soortenbescherming—69
4.3	Wet natuurbescherming - bescherming van Houtopstanden—69
4.4	Natuur Netwerk Nederland en Weidevogelleefgebied—69
4.5	Maatregelen tijdens de aanlegfase en de gebruiksfase—69
5	Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie—73
5.1	Landschap—73
5.2	Cultuurhistorie en archeologie—75
5.2.1	Cultuurhistorie—75
5.2.2	Archeologie—76

6	Bodem en water—78
6.1	Bodem—78
6.1.1	Bodem—78
6.1.2	Grondwater—78
6.1.3	Waterbodem—79
6.2	Watertoets en waterhuishoudingsplan—79
7	Verkeer en verkeersveiligheid—81
7.1	Verkeer—81
7.2	Verkeersveiligheid—83
7.2.1	Verkeersveiligheidseffectbeoordeling—83
7.2.2	Verkeersveiligheidsaudit—83
8	Maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase—84
8.1	Hinder voor omwonenden—84
8.2	Hinder voor weggebruiker—84
9	Opleveringstoets—86
10	Vervolgprocedures en relevante zaken na vaststelling TB SAA 2017—87
11	Wijzigingen ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit—90
11.1	Wijzigingen in het Besluit—90
11.2	Wijzigingen op de Tracékaarten—91
11.3	Wijzigingen in de Toelichting—91
11.4	Wijzigingen in de Bijlagen van de Toelichting—92
Bijlage A	Landschapsplan—93
Bijlage B	Akoestisch onderzoek hoofdrapport—94
Bijlage C	Akoestisch onderzoek deelrapport algemeen—95
Bijlage D	Akoestisch onderzoek deelrapport specifiek—96
Bijlage E	Akoestisch onderzoek deelrapport referentiepunten—97
Bijlage F	Akoestisch onderzoek deelrapport OWN—98
Bijlage G	Objecten binnenwaarde onderzoek geluid—99
Bijlage H	Externe veiligheid—100
Bijlage I	Natuurtoets—101
Bijlage J	Actualisatie archeologisch bureauonderzoek—102
Bijlage K	Actualisatie historisch (water)bodemonderzoek—103
Bijlage L	Waterhuishoudingsplan en watertoets—104
Bijlage M	Watersysteem—105
Bijlage N	Beschrijving gehanteerd verkeersmodel—106

Bijlage O Verkeersveiligheidseffectbeoordeling—107

Bijlage P Verantwoording groepsrisico—108

Bijlage Q Nota van antwoord—109

Bijlage R Validatie MER—110

I - Besluit

Gelet op de Tracéwet stel ik, de Minister van Infrastructuur en Milieu, het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017) vast.

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.

Dit Tracébesluit: wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017), bestaat uit:

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

Bij dit Tracébesluit hoort een toelichting (IV) met zeventien 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 wegwitbreiding 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 reserve-ring 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 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 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 wegbreiding 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 oude dorp</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	A9	1x4 autosnelweg + invoeger + vluchtstrook	28

	Burg. Boersweg verbreden		1x4 autosnelweg + 2 invoegstroken + vluchtstrook	
K007	<i>Amstelzijde (Amstel)</i> 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	Weg nr.	Configuratie
KW005	<i>Viaduct Beneluxbaan</i> Brug in hoofdrijbanen A9 verbreden	A9	2x4 autosnelweg + 2x weefstro- ken + 2x vluchtstroken
KW006	<i>Viaduct Amstelplein</i> Brug in hoofdrijbanen A9 en invoeg- strook noordrijbaan verbreden	A9	1x4 autosnelweg + vluchtstrook zuidrijbaan
KW007	<i>Brug over de Amstel</i> 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 3 van het Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, wordt als volgt gewijzigd:

a. De regel:

(Gewijzigde wegen onderliggende wegnen)	
Gemeente Amstelveen	Amsterdamseweg, Dorpsstraat, Keerpuntweg, Burgemeester Rijnderslaan en Keizer Karel- weg

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 wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, toegestaan binnen het gehele plangebied van dit Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017).

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	geluidscherm 7 m	25,56 - 26,36	800 m	noord

vervallen, voor zover deze betrekking hebben op het plangebied van dit Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017), te weten km 29,8 - km 26,1.

b. De regels:

Maatregel	(km van - tot)	(Lengte)	(Zijde)
geluidscherm absorberend, 7 m t.o.v. kant verharding	26,11 - 26,42	320 m	noordzijde
geluidscherm absorberend, 3 m t.o.v. kant verharding	26,42 - 26,77	350 m	tussen hoofdrijbaan/toerit/ afrit noordzijde A9
geluidscherm absorberend, 5 m t.o.v. kant verharding	26,76 - 27,50	730 m	noordzijde
geluidscherm absorberend, 9 m t.o.v. kant verharding	27,50 - 28,02	520 m	noordzijde
geluidscherm absorberend,	28,02 - 28,13	110 m	noordzijde

9 m t.o.v. rand verdiepte ligging			
geluidscherm absorberend, 9 m t.o.v. rand verdiepte ligging	28,15 - 28,43	280 m	noordzijde
geluidscherm absorberend (kopse kant reflecterend), -3,07 m t.o.v. NAP	28,23 - 28,42	430 m	tussenscherm (noord/kopse kant oostzijde/zuid)
geluidscherm absorberend (kopse kant reflecterend), -2,59 m t.o.v. NAP	28,66 - 28,95	580 m	tussenscherm (noord/kopse kant westzijde/zuid)
geluidscherm absorberend, 5 m t.o.v. rand verdiepte ligging	28,66 - 29,12	460 m	noordzijde
geluidscherm reflecterend, 4 m t.o.v. rand overkapping	29,11 - 29,12	60 m	kopse kant oostzijde overkapping
geluidscherm reflecterend, 3 m t.o.v. rand overkapping	29,36 - 29,37	60 m	kopse kant westzijde overkapping
geluidscherm absorberend, 3 m t.o.v. rand verdiepte ligging	29,37 - 30,06	680 m	noordzijde
geluidscherm middenberm absorberend, 6 m t.o.v. kant verharding	27,10 - 28,09	990 m	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm absorberend, -2,25 m t.o.v. NAP	28,09 - 28,18	80 m	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm absorberend, 6 m t.o.v. kant verharding	28,18 - 28,38	200 m	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm absorberend, 5 m t.o.v. kant verharding	28,38 - 28,41	30 m	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm absorberend, 5 m t.o.v. kant verharding	28,67 - 28,70	30 m	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm absorberend, 6 m t.o.v. kant verharding	28,70 - 29,08	380 m	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm absorberend, 5 m t.o.v. kant verharding	29,08 - 29,11	30 m	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm absorberend, 4 m t.o.v. kant verharding	27,28 - 28,02	745 m	zuidzijde
geluidscherm absorberend, 4 m t.o.v. rand verdiepte ligging	28,02 - 28,13	110 m	zuidzijde
geluidscherm absorberend,	28,15 - 28,44	275 m	zuidzijde

4 m t.o.v. rand verdiepte ligging			
geluidscherm absorberend, 4 m t.o.v. rand verdiepte ligging	28,63 - 29,10	455 m	zuidzijde
geluidscherm absorberend, 2,5 m t.o.v. rand verdiepte ligging	29,36 - 29,51	145 m	zuidzijde
geluidscherm absorberend, 1 m t.o.v. rand verdiepte ligging	29,51 - 29,80	290 m	zuidzijde

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

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

2. Aan artikel 8 van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere wordt een nieuw lid 4 toegevoegd: 4. De wanden van de verdiepte ligging van de A9 tussen km 28,02 - 28,42, tussen km 28,67 - km 29,10 en tussen km 29,37 - km 29,51, worden voorzien van een geluidabsorberende wandbekleding met een absorptiefactor van minimaal 0,8.
3. Voor de in bijlage A (III) 'nieuwe referentiepunten en gewijzigde geluidproductieplafonds' bij dit Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017) 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 gebied tussen km 23,69 - km 31,00:

(Wegnummer / straatnaam)	(km van - tot)	(Zijde)	(Type wegdek)
A9	29,29 - 30,99	Hoofddrijbaan noord	2L ZOAB
A9	29,34 - 30,99	Hoofddrijbaan zuid	2L ZOAB
A9	27,04 - 27,74	Beide hoofddrijbanen	2L ZOAB
A9	22,10 - 26,94	Hoofddrijbaan 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	Hoofddrijbaan zuid	2L ZOAB
A9	26,15 - 26,74	Verbindingsrijbaan zuid	2L ZOAB

vervalt.

b. De regel:

<i>(Wegnummer / straatnaam)</i>	<i>(km van - tot)</i>	<i>(Zijde)</i>	<i>(Type wegdek)</i>
A9	23,69 – 31,00	Beide hoofdrijbanen	2L ZOAB Fijn

wordt toegevoegd.

Artikel 4 Vastgestelde hogere waarden geluid

1. In artikel 9 van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere wordt "125 hogere waarden" gewijzigd in "109 hogere waarden". 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 Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017) vervallen;

b. de regels zoals opgenomen in bijlage C (III) bij dit Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017) 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 (Wet natuurbescherming)

1. Om negatieve effecten op de natuur ongedaan te maken of te beperken en om te voldoen aan de Wet natuurbescherming, wordt tabel 5 behorende bij artikel 10 van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere als volgt gewijzigd: de volgende mitigerende maatregelen tijdens de aanlegfase en mitigerende maatregelen in de gebruiksfase worden toegevoegd:

Mitigerende maatregelen aanlegfase Wet natuurbescherming

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 zonsondergang 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
	Niet heien of trillen op minder dan 50 m afstand van de verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis tijdens de periode dat deze in gebruik is als kraam-/zomerverblijfplaats of winterverblijfplaats
	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
	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

soort	maatregel
	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, met uitzondering van een smalle strook ten behoeve van watercompensatie
	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 Wet natuurbescherming

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

2. De in lid 1 van dit artikel genoemde mitigerende maatregelen worden, voor zover sprake is van ruimtebeslag binnen de begrenzing van dit Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017), in afwijking van artikel 10 lid 3 van het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere, gerealiseerd binnen het op de tracékaarten aangeduide 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden', 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden, zone open bak met overkapping', 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden, zone kunstwerken', 'Maatregelvlak Landschappelijke Inpassing' en 'Maatregelvlak Waterbeheersdoeleinden.'

Artikel 6 Boscompensatie

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

a. De regel:

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

vervalt.

b. De regel:

(Aantasting)	(Locatie(s) compensatie)
(A9 vanaf knooppunt Badhoevedorp tot en met knooppunt Holendrecht)	
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 dit Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017), in afwijking van artikel 12 lid 2 van het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere, ook gerealiseerd binnen het op de tracékaarten aangeduide 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden' en 'Maatregelvlak Landschappelijke Inpassing'

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:

(A9 vanaf knooppunt Badhoevedorp tot en met knooppunt Holendrecht)
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:

(A9 vanaf knooppunt Badhoevedorp tot en met knooppunt Holendrecht)
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 stadzijde 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 omwonenden te camoufleren.

worden toegevoegd.

2. De in lid 1 bedoelde compensatiemaatregelen worden voor zover sprake is van ruimtebeslag binnen de begrenzing van dit Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017), 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 wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, wordt als volgt gewijzigd:

a. De regels:

(Nummer)	(Trajectdeel)	(Locatie ingreep)	(Maatregel)
W004	A9 Amstelveen: bij Keizer Karel tunnel	Tunnelmond Keizer Karel tunnel westzijde (Burg. Colijnweg)	Aanleg van een helofytenveld van 470 m ²
W005	A9 Amstelveen: bij Keizer Karel tunnel	Tunnelmond Keizer Karel tunnel westzijde	Inrichting hoofdkelder
W006	A9 Amstelveen: bij Keizer Karel tunnel	Tunnelmond Keizer Karel tunnel westzijde, bij het uitstroompunt van de tunnel pomp	Uitdiepen en verbreden watergang om tunnelafvoer mogelijk te maken en compensatie voor peilvak de Poel te realiseren
W007	A9 Amstelveen: bij Keizer Karel tunnel	Tunnelmond Keizer Karel tunnel westzijde	Waterkering rond tunnelmond aanpassen
W009	A9 Amstelveen: bij Keizer Karel tunnel	1) Ten westen van Keizer Karelweg 2) Ten oosten van Keizer Karelweg	1) Aanleg watergang: lengte 75 m bij 5 m breed 2) Aanleg verbinding naar Meander
W010	A9 Amstelveen: bij Keizer Karel tunnel	Ter hoogte van tunnelmond Keizer Karel tunnel oostzijde	Instandhouden bemalingen op peilvak 32b en 32c via Peilvak 54
W011	A9 Amstelveen: bij Keizer Karel tunnel	Ten zuiden van tunnel (gebied de Bovenlanden)	Tunnelwand doorzetten tot maaiveld en aanleg infiltratiesloten
W012	A9 Amstelveen: bij Keizer Karel tunnel	Tunnelmond Keizer Karel tunnel oostzijde (Ten noorden van A9 ten zuiden van de Muziekwijk)	Aanleg van een helofytenveld van 670 m ²
	A9 Amstelveen: bij Keizer Karel tunnel	Tussen aan te leggen helofytenveld en overige watergang aan oostzijde Keizer Karel tunnel	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 Karel tunnel	Tunnelmond Keizer Karel tunnel oostzijde	Inrichting hoofdkelder
W014	A9 Amstelveen: bij Keizer Karel tunnel	Noordzijde A9 ten zuiden van de Muziekwijk	Aanleg watergang van 350 bij 6,6 meter. Uitbreiding bestaande waterpartij ten behoeve 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	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	Ten oosten van Keizer Karel College	Aanleg waterberging: 4.452 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 nabij De Traverse	Aanleg centrale waterkelder(s)
A9 Amstelveen	Noordzijde A9 Meanderpark	deels dempen bestaande watergang: 637 m ²
A9 Amstelveen	Zuidzijde A9 ter hoogte van Burgemeester Rijnderslaan	Dempen bestaande watergang: 2.550 m ²
A9 Amstelveen	Zuidzijde A9 ter hoogte van Burgemeester Rijnderslaan	Aanleg infiltratievoorziening en afvoer hemelwater
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 stuw
A9 Amstelveen	Tussen waterkelder en waterpartij afrit Amstelveen-Oost	Aanleg persleiding
A9 Amstelveen	Noordzijde A9 ter hoogte van afrit Amstelveen-Oost	Dempen bestaande watergang: 425 m ²

worden toegevoegd.

Artikel 9 Te amoveren objecten

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

a. De regels:

(Kadasternummer)	(Straat en huisnummer)	(Plaats)	(Kadastrale omschrijving object)
Amstelveen H 17427	Doctor Schaepmanlaan 5	1182 GM Amstelveen	Onderwijs wegen

vervallen.

b. De regels:

(Kadasternummer)	(Straat en huisnummer)	(Plaats)	(Kadastrale omschrijving object)
Amstelveen	Burgemeester A. 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 G3376	Middeldorpstraat 22	1182 HZ Amstelveen	Wonen
Amstelveen G3376	Middeldorpstraat 24	1182 HZ Amstelveen	Wonen
Amstelveen G3377	Middeldorpstraat 26	1182 HZ Amstelveen	Wonen
Amstelveen G3378	Middeldorpstraat 28	1182 HZ Amstelveen	Wonen
Amstelveen G3379	Middeldorpstraat 30	1182 HZ Amstelveen	Wonen
Amstelveen G3380	Middeldorpstraat 32	1182 HZ Amstelveen	Wonen
Amstelveen G3381	Middeldorpstraat 34	1182 HZ Amstelveen	Wonen
Amstelveen G3382	Middeldorpstraat 36	1182 HZ Amstelveen	Wonen
Amstelveen H9111	Meander 647 D, E, F en G	1181 WN Amstelveen	Wonen (garageboxen)
Amstelveen G4064	Smedemanstraat 2	1182 HT Amstelveen	Wonen
Amstelveen G3365	Smedemanstraat 4	1182 HT Amstelveen	Wonen
Amstelveen G4485	Smedemanplein 5B	1182 HV Amstelveen	Geen opstal
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 Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017).

Artikel 11 Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere

1. De bij dit Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017) behorende Tracékaarten vervangen de desbetreffende delen van de Tracékaarten 27 en 28 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 wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017) 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 Hectometrering

De hectometrering in het plangebied van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is in de praktijk met ingang van november 2016 gewijzigd, te weten +/- 600 meter.¹ Voor dit Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017) geldt, dat de hectometrering is aangehouden zoals geldend tot en met oktober 2016 en zoals opgenomen in het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere. De hectometrering in dit Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017) wijkt aldus 600 meter af van de huidige hectometrering langs de rijksweg A9.

Artikel 14 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 1 jaar na ingebruikname van de weg met bijbehorende voorzieningen aanvangen en uiterlijk binnen 1 jaar worden afgerond.

Artikel 15 Schadevergoeding

Artikel 20 (schadevergoeding) van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere van maart 2011 is van overeenkomstige toepassing op dit Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere (2017), 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 16 Toepasbaarheid Crisis- en herstelwet

Op dit Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017) is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Artikel 17 Slotbepaling

Dit Tracébesluit wordt aangehaald als: Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017).

¹ De hectometrering buiten is 600 m langer dan in het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017) is opgenomen.

Beroep

Gedurende zes weken na de dag van de terinzagelegging van het Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017), kunnen belanghebbenden die over het Ontwerp-Tracébesluit een zienswijze naar voren hebben gebracht, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijze over het Ontwerp-Tracébesluit naar voren hebben gebracht, beroep instellen tegen het Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017), bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze rechter beslist in enige en hoogste instantie over de ingestelde beroepen.

Een beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA Den Haag, o.v.v. 'Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017)'. Het beroepschrift dient ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- e. de handtekening van de indiener.

Zo mogelijk dient bij het beroepschrift tevens een fotokopie te worden gevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

Op dit besluit is Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift de beroepsgronden gericht tegen het besluit moet opnemen. Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard indien de beroepsgronden niet binnen de beroepstermijn van zes weken zijn ingediend. Na afloop van de beroepstermijn kunnen beroepsgronden niet meer worden aangevuld. Vermeld in het beroepschrift dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het verzoek dient ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van het beroepschrift waarbij het verzoek hoort;
- d. de gronden van het verzoek (motivering);
- e. de handtekening van de indiener.

Bij het verzoek dient voorts een fotokopie van het beroepschrift te worden overlegd.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzitter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener zorg te dragen voor een vertaling.

Voor het indienen van een beroep en/of verzoek om een voorlopige voorziening is griffierecht verschuldigd.

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		Geluidproductieplafond (GPP) [dB]
	X	Y	
62228	118888,52	479269,74	54,9
62229	118981,61	479233,15	52,2
62230	119075,50	479198,96	52,5
62231	119170,41	479166,23	53,1
62232	119267,12	479138,31	53,9
62233	119361,43	479104,85	53,9
62234	119454,72	479071,05	53,2
62235	118952,32	479422,38	53,3
62236	119046,54	479388,51	48,2
62237	119137,82	479347,58	47,9
62238	119228,59	479305,45	49,8
62239	119320,87	479266,91	49,0
62240	119414,66	479232,00	47,7
62241	119508,93	479198,21	47,7

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	
29772	117497,09	479787,88	66,7
29773	117593,71	479762,26	66,2
29774	117691,41	479740,90	65,2
29775	117789,12	479719,55	63,3
29776	117886,82	479698,19	61,0
29777	117984,52	479676,84	57,5
29778	118081,37	479651,94	54,2
29779	118178,02	479626,24	52,5
29780	118270,32	479588,69	51,6
29781	118360,45	479545,35	51,3
29782	118443,17	479489,30	51,3
29783	118525,15	479432,02	50,9
29784	118611,15	479381,66	50,6

Referentiepunt	Coördinaten		Geluid-productie-plafond (GPP) [dB]
	X	Y	
29785	118704,26	479345,14	52,3
29786	118799,96	479317,44	54,4
29786	118888,52	479269,74	54,9
29786	118981,61	479233,15	52,2
29786	119075,50	479198,96	52,5
29791	119539,52	479020,59	50,9
29791	119170,41	479166,23	53,1
29791	119267,12	479138,31	53,9
29791	119361,43	479104,85	53,9
29791	119454,72	479071,05	53,2
29792	119631,50	478981,33	50,1
29793	119725,34	478947,01	51,2
29794	119820,49	478916,21	51,8
29795	119915,63	478885,42	53,7
29796	120010,79	478854,62	60,7
29797	120105,94	478823,82	63,3
29798	120201,09	478793,02	62,4
29799	120298,50	478770,44	62,9
29800	120395,96	478747,99	63,6
29801	120493,69	478727,31	64,7
29802	120593,32	478719,06	65,0
29803	120691,76	478701,74	65,1
29804	120788,58	478676,65	64,9
29805	120885,39	478651,57	65,1
29806	120980,39	478620,38	64,8
29807	121075,21	478588,57	65,8
29808	121166,61	478548,04	62,9
29809	121257,80	478506,97	60,3
29810	121346,39	478460,71	60,4
34681	121387,05	478597,50	49,2
34682	121298,87	478644,61	49,9
34683	121208,12	478686,64	53,0
34684	121117,37	478728,66	52,4
34685	121026,62	478770,69	53,3
34686	120935,87	478812,71	55,4
34687	120845,11	478854,74	60,2
34688	120760,11	478905,78	62,8
34689	120697,71	478982,44	62,6
34690	120637,26	479061,30	60,1
34691	120548,84	479107,23	59,9
34692	120455,10	479135,41	58,3
34693	120413,56	479054,52	58,7
34694	120452,97	478969,12	56,4
34695	120366,48	478948,00	53,7
34696	120268,68	478968,91	52,2
34697	120170,88	478989,81	51,6
34698	120073,08	479010,71	50,3
34699	119975,73	479033,51	50,0

Referentiepunt	Coördinaten		Geluid-productie-plafond (GPP) [dB]
	X	Y	
34700	119879,00	479058,93	49,1
34701	119783,64	479088,99	48,3
34702	119690,18	479124,52	48,3
34703	119591,17	479153,22	47,5
34703	119320,87	479266,91	49,0
34703	119414,66	479232,00	47,7
34703	119508,93	479198,21	47,7
34703	119228,59	479305,45	49,8
34708	118850,89	479449,62	52,7
34708	118952,32	479422,38	53,3
34708	119046,54	479388,51	48,2
34708	119137,82	479347,58	47,9
34709	118757,22	479484,67	53,5
34710	118665,83	479524,84	50,8
34711	118582,52	479580,16	50,5
34712	118499,21	479635,49	50,8
34713	118415,89	479690,82	51,7
34714	118327,36	479737,19	51,2
34715	118234,72	479774,73	51,8
34716	118138,52	479801,45	53,1
34717	118039,93	479817,80	54,0
34718	117940,88	479831,70	56,1
34719	117842,29	479848,18	58,7
34720	117744,29	479868,12	62,7
34721	117646,71	479889,91	61,5
34722	117549,83	479914,73	59,1

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			Waarneemhoogte	Gevelzijde	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 vastgestelde hogere waarden

postcode	huis- nummer	toevoe- ging	adres	hogere waarde [dB]	gecumuleerde geluidbelasting [dB]*
1185JC	62	-	Fokkerlaan 62	57	63
1181WN	41	-	Meander 41	57	64
1181WN	43	-	Meander 43	57	64
1181WN	45	-	Meander 45	57	64
1181WN	47	-	Meander 47	57	64
1181WN	49	-	Meander 49	57	64
1181WN	51	-	Meander 51	57	64
1181WN	53	-	Meander 53	57	64
1181WN	55	-	Meander 55	57	64
1181WN	57	-	Meander 57	57	64
1181WN	59	-	Meander 59	57	64
1181WN	61	-	Meander 61	57	64
1181WN	63	-	Meander 63	57	64
1181WN	65	-	Meander 65	57	64
1181WN	67	-	Meander 67	57	64
1181WN	69	-	Meander 69	57	64
1181WN	71	-	Meander 71	57	64
1181WN	73	-	Meander 73	57	64
1181WN	75	-	Meander 75	57	64
1181WN	77	-	Meander 77	57	64
1181WN	79	-	Meander 79	57	64
1181WN	81	-	Meander 81	57	64
1181WN	83	-	Meander 83	57	64
1181WN	85	-	Meander 85	57	64
1181WN	87	-	Meander 87	57	64
1181WN	89	-	Meander 89	57	64
1181WN	91	-	Meander 91	57	64
1181ZT	39	-	Meester F A van Hallweg 39	51	59
1181ZT	40	-	Meester F A van Hallweg 40	51	59
1181ZT	41	-	Meester F A van Hallweg 41	53	60
1181ZT	42	-	Meester F A van Hallweg 42	53	60
1181ZT	43	-	Meester F A van Hallweg 43	53	60
1181ZT	45	-	Meester F A van Hallweg 45	52	59
1181ZT	47	-	Meester F A van Hallweg 47	52	58
1181ZT	49	-	Meester F A van Hallweg 49	52	58
1181ZT	51	-	Meester F A van Hallweg 51	52	58
1181ZT	53	-	Meester F A van Hallweg 53	52	58

* De maatgevende bron is in alle gevallen de Keizer Karelweg

postcode	huisnummer	toevoeging	adres	hogere waarde [dB]	gecumuleerde geluidbelasting [dB]*
1181WN	17	-	Meander 17	50	64
1181WN	19	-	Meander 19	50	64
1181WN	21	-	Meander 21	50	64
1181WN	23	-	Meander 23	50	64
1181WN	25	-	Meander 25	50	64
1181WN	27	-	Meander 27	50	64
1181WN	29	-	Meander 29	50	64
1181WN	31	-	Meander 31	50	64
1181WN	33	-	Meander 33	50	64
1181WN	35	-	Meander 35	50	64
1181WN	37	-	Meander 37	50	64
1181WN	39	-	Meander 39	50	64
1181WN	41	-	Meander 41	50	64
1181WN	43	-	Meander 43	50	64
1181WN	45	-	Meander 45	50	64
1181WN	47	-	Meander 47	50	64
1181WN	49	-	Meander 49	50	64
1181WN	51	-	Meander 51	50	64
1181WN	53	-	Meander 53	50	64
1181WN	55	-	Meander 55	50	64
1181WN	57	-	Meander 57	50	64
1181WN	59	-	Meander 59	50	64
1181WN	61	-	Meander 61	50	64
1181WN	63	-	Meander 63	50	64
1181WN	65	-	Meander 65	50	64
1181WN	67	-	Meander 67	50	64
1181WN	69	-	Meander 69	50	64
1181WN	71	-	Meander 71	50	64
1181WN	81	-	Meander 81	50	64
1181WN	83	-	Meander 83	50	64
1181WN	85	-	Meander 85	50	64
1181WN	87	-	Meander 87	50	64
1181WN	89	-	Meander 89	50	64
1181WN	91	-	Meander 91	50	64
1181WN	101	-	Meander 101	50	58
1181WN	103	-	Meander 103	50	58
1181WN	105	-	Meander 105	50	58
1181WN	107	-	Meander 107	50	58
1181WN	109	-	Meander 109	50	59
1181WN	111	-	Meander 111	50	59
1181WN	113	-	Meander 113	50	59
1181WN	115	-	Meander 115	50	59
1181WN	117	-	Meander 117	50	60
1181WN	119	-	Meander 119	50	60
1181WN	121	-	Meander 121	50	60
1181WN	123	-	Meander 123	50	60
1181WN	125	-	Meander 125	50	61
1181WN	127	-	Meander 127	50	61

1181WN	129	-	Meander 129	50	61
1181WN	131	-	Meander 131	50	61
1181WN	133	-	Meander 133	50	61
1181WN	135	-	Meander 135	50	61
1181WN	137	-	Meander 137	50	61
1181WN	139	-	Meander 139	50	61
1181WN	141	-	Meander 141	50	62
1181WN	143	-	Meander 143	50	62
1181WN	145	-	Meander 145	50	62
1181WN	147	-	Meander 147	50	62
1181WN	149	-	Meander 149	50	62
1181WN	151	-	Meander 151	50	62
1181WN	153	-	Meander 153	50	62
1181WN	155	-	Meander 155	50	62
1181WN	157	-	Meander 157	50	62
1181WN	159	-	Meander 159	50	62
1181WN	161	-	Meander 161	50	62
1181WN	163	-	Meander 163	50	62
1181WN	165	-	Meander 165	50	63
1181WN	167	-	Meander 167	50	63
1181WN	169	-	Meander 169	50	63
1181WN	171	-	Meander 171	50	63

* Alleen voor de Meander 101 t/m 115 is de maatgevende bron de Meander. Voor alle overige woningen zijn de overige wegen van het onderliggend wegennet of de A9 maatgevend

IV - Toelichting

N.b. De hectometrering in het plangebied is in de praktijk met ingang van november 2016 gewijzigd, te weten +/- 600 meter. Voor dit Tracébesluit en alle bijbehorende bijlagen geldt, dat de tot en met oktober 2016 geldende hectometrering is aangehouden zoals die ook is opgenomen in het Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (TB SAA 2011). De hectometrering in dit Tracébesluit wijkt aldus 600 meter af van de huidige hectometrering langs rijksweg A9. Dit is opgenomen in artikel 13 van het Besluit.

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 geworden². Het TB SAA 2013 is bij uitspraak van 30 oktober 2013 onherroepelijk geworden³. Het TB SAA 2014 is bij uitspraak van 25 maart 2015 onherroepelijk geworden⁴.

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. Deze bijdrage zou gefinancierd worden uit de opbrengsten van de ontwikkeling van 3000 woningen en 200.000 m² kantooroppervlakte. Daarvoor was een verdichting van het stedelijk gebied van Amstelveen in de A9 zone nodig. Dat was achteraf gebleken in ruimtelijke zin een onmogelijke opgave waar maatschappelijk draagvlak voor ontbrak. Bovendien werden de beoogde opbrengsten door de financiële crisis lager en onzeker. Daarnaast werd het gemeentelijk wegennet zwaarder belast door het vervallen van de aansluiting ter hoogte van het Stadshart.

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 versoberd. Belangrijkste uitgangspunten naast het terugdringen van kosten en de verbreding naar 2x4 rijstroken zijn:

- het verbeteren van de inpassing van de A9;

² AbRvS 4 januari 2012, zaaknummers 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4.

³ AbRvS 30 oktober 2013, zaaknummer 201304538/1/R6.

⁴ AbRvS 25 maart 2015, zaaknummer 201409259/1/R6.

- het herstel 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 TB 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 behoeve 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 Tracébesluit. Met dit Tracébesluit wordt het TB SAA 2011 gewijzigd zodat dit deel van de A9 verdiept aangelegd kan worden.

De passage van de A9 bij Amstelveen is onderdeel van het project "weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere" (SAA). Hiervoor is destijds een MER gemaakt (Trajectnota/MER 2009). In dit MER zijn de milieueffecten van de op dat moment redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven onderzocht voor het gehele project SAA. Vervolgens is ook ten behoeve van het TB SAA 2011 een MER gemaakt (MER 2011). In dit MER zijn drie inpassingsvarianten voor de passage van de A9 bij Amstelveen onderzocht, te weten: 1) Tunnel op maaiveld, 2) Halfverdiepte tunnel en 3) Verdiepte tunnel. Uiteindelijk is gekozen voor variant 3 (het Meest Milieuvriendelijke Alternatief).

In het kader van onderhavig TB SAA 2017 is beoordeeld of het MER 2011 redelijkerwijs ten grondslag kan worden gelegd aan het TB of dat het moet worden geactualiseerd of aangevuld.

Voor het TB SAA 2011 en de Trajectnota/MER uit 2009 zijn reeds diverse effectonderzoeken uitgevoerd. Voor het onderhavige TB SAA 2017 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 op het detailniveau dat benodigd is voor het TB SAA 2017. 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 2017 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; er is geen sprake van een substantiële wijziging qua effecten. Het MER uit 2011 kan redelijkerwijs ten grondslag worden gelegd aan het TB SAA 2017. Deze conclusie volgt uit de MER-validatie die als bijlage R bij deze toelichting

is gevoegd. De uitkomsten van deze MER-validatie zijn dat er sprake is van slechts geringe verschillen in effecten tussen de referentiesituatie (tunnel) en de plansituatie (verdiepte ligging). En waar sprake is van een negatief verschil in effecten van de plansituatie ten opzichte van de referentiesituatie, worden deze in een vergelijking met de autonome situatie positief beoordeeld. Met name ten aanzien van de leefbaarheidsaspecten geluid en luchtkwaliteit en het aspect landschap.

Ten aanzien van geluid speelt daarbij dat na realisering van de verdiepte ligging met de getroffen geluidsmaatregelen de geluidbelasting ter plaatse in de toekomstige projectsituatie afneemt tot plaatselijk meer dan 10 dB. Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt uitstoot van het verkeer op de A9 ten opzichte van de huidige situatie niet minder door de verdiepte ligging. Wel heeft de verdiepte ligging invloed op de verspreiding van de emissies, met een positief effect voor de luchtkwaliteit ter plaatse. Ook de extra rijstroken hebben niet een direct effect op de verslechtering van de luchtkwaliteit. De extra rijstroken zorgen voor een betere doorstroming en rijdend wegverkeer emitteert minder fijnstof per afgelegde route dan wegverkeer dat in de file staat. De verdiepte ligging is ten opzichte van de autonome situatie een verbetering wat het aspect landschap betreft, omdat de barrièrewerking van de weg in Amstelveen wordt verminderd. Daarbij wordt de snelweg deels overkapt: bij het oude dorp en bij het stadshart wordt Amstelveen weer aan elkaar gehecht.

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. Reden hiervoor is, zoals hierboven reeds aangegeven, dat de benodigde financiële bijdrage van de gemeente Amstelveen voor een tunnel niet langer haalbaar en verantwoord is.

Op basis van de uitkomsten van de effectonderzoeken voor dit TB SAA 2017 kan worden geconcludeerd dat er geen (milieu)belemmeringen zijn om dit Tracébesluit vast te stellen.

Toelichting op de opzet van het Besluit

Dit TB SAA 2017 is een wijzigingsbesluit op het TB SAA 2011. 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 TB SAA 2017 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.

1.3 Het Ontwerp-Tracébesluit

Gedurende de periode van 18 maart tot en met 28 april 2016 heeft het Ontwerp-Tracébesluit SAA 2016 (OTB SAA 2016) ter inzage gelegen. In deze periode hebben informatiebijeenkomsten plaatsgevonden om een ieder in de gelegenheid te stellen

zich nader te informeren over het OTB SAA 2016. Gedurende zes weken konden zienswijzen worden ingediend op de inhoud van het OTB SAA 2016. Ook de diverse bestuurlijke organen, zoals de waterschappen, gemeenten en provincies, konden schriftelijk reageren. Tijdens de inspraaktermijn van het OTB SAA 2016 zijn in totaal 218 unieke zienswijzen ingediend. De ontvangen zienswijzen hebben aanleiding gegeven om in het TB SAA 2017 aanpassingen op te nemen. Deze aanpassingen zijn in Hoofdstuk 11 behandeld. De antwoorden op de ingediende zienswijzen zijn opgenomen in de Nota van Antwoord, die als bijlage Q bij deze toelichting gevoegd is.

2 Beschrijving van de wijziging

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

Dit TB SAA 2017 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.

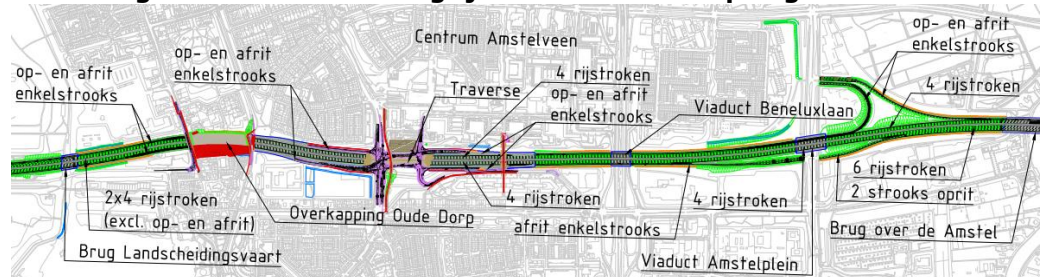
Afbeelding 2.1 Ligging plangebied



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 m. 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 vluchtstroken in de gehele verdiepte ligging, vluchtpaden achter barriers aan de rechterzijde van de hoofdrijbanen tussen de toe- en afritten, vluchtstroken langs de toe- en afritten en door 2 vluchtrampen 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 rijstroken met vluchtstrook. Deze voorziene uitbreiding en de maximumsnelheid van 100 km/u wijzigen 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 verbreed.

Viaduct Beneluxbaan

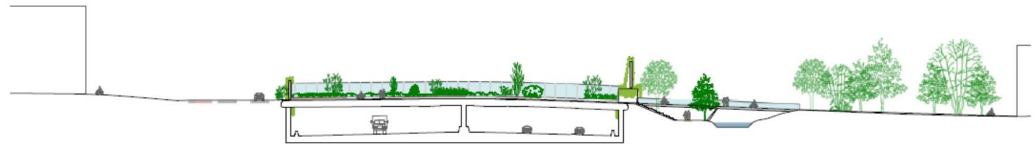
Het viaduct Beneluxbaan overbrugt naast de Beneluxbaan ook de trambaan (het toekomstige tracé van de Amstelveenlijn). Het viaduct wordt verbreed voor het creëren van een extra rijstrook.

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 op een overkapping met een breedte van minimaal 17 m uitwaaiend 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



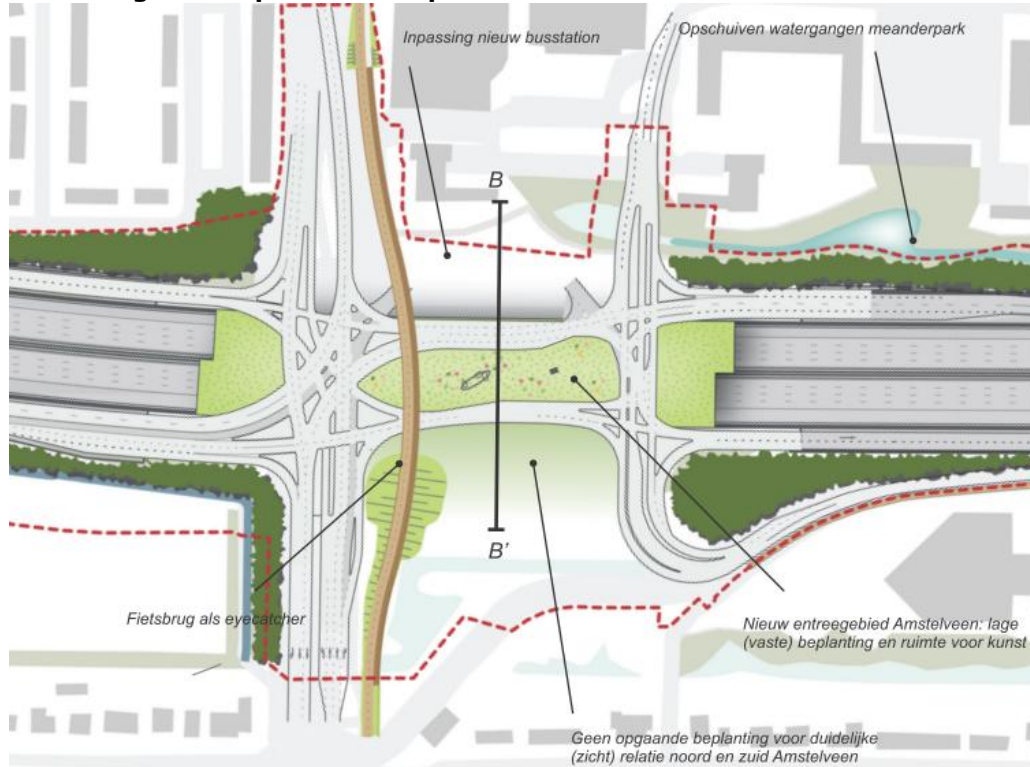
Burgemeester Rijnderslaan

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



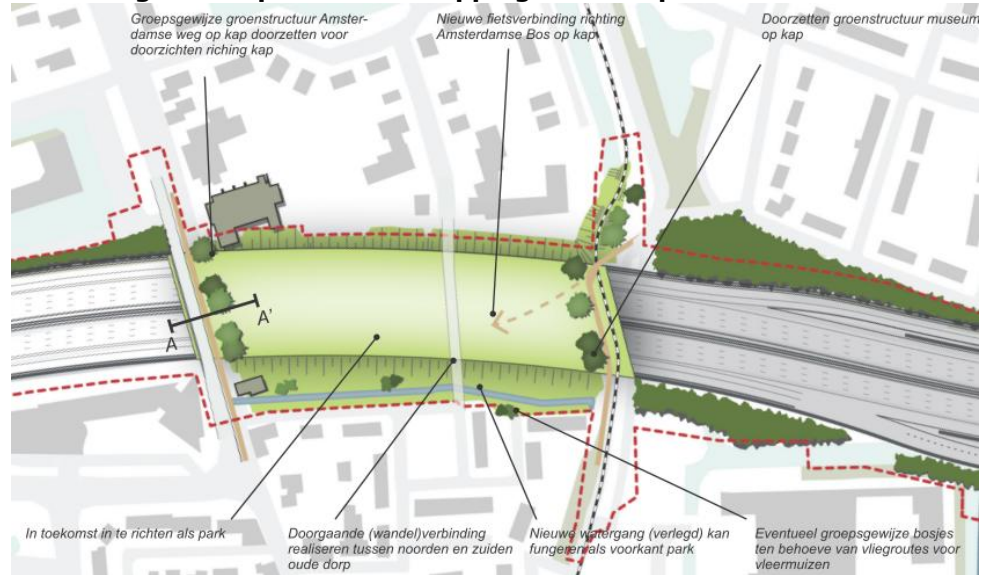
Verdiepte ligging aan weerszijden van De Traverse

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 fiets-/voetpad 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 en vergelijking met de bestaande situatie

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. 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.

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 Geluidregister⁵

⁵ Het Geluidregister is te raadplegen via de website van Rijkswaterstaat op www.rijkswaterstaat.nl/kaarten/geluidregister.aspx

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 schermepakket 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. In paragraaf 3.1 wordt verder ingegaan op het definitieve pakket aan geluidmaatregelen.

Met de voorziene geluidmaatregelen wordt een grote verbetering in de geluidssituatie voor de omgeving bereikt ten opzichte van de huidige situatie.

In het akoestisch onderzoek voor dit TB SAA 2017 is ook beoordeeld wat de effecten van het project zijn op de geluidbelasting ten opzichte van de bestaande situatie (peiljaar 2010). Uit deze berekeningen blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen in de toekomstige projectsituatie afneemt. De afname varieert van 1 tot meer dan 10 dB. De afname wordt gerealiseerd na de toepassing van het definitieve pakket aan geluidmaatregelen.

In afbeelding 2.7 zijn de afnamen grafisch weergegeven voor de maatgevende (maximale) geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen binnen een afstand van 500 m van de A9.

Afbeelding 2.7. Vergelijking met bestaande situatie

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. Het Landschapsplan bevat indicatieve inpassingsvoorstellen per onderscheidend deelgebied: het Oude Dorp, de Traverse en het Bovenlandpad en knooppunt Ouderkerk a/d Amstel en vormt de basis voor verdere uitwerking (in samenwerking met de gemeente Amstelveen) voor de inrichting van deze gebieden. De volgende concrete landschappelijke inpassingsmaatregelen uit het Landschapsplan 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 stadzijde 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 omwonenden 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 G 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.

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*

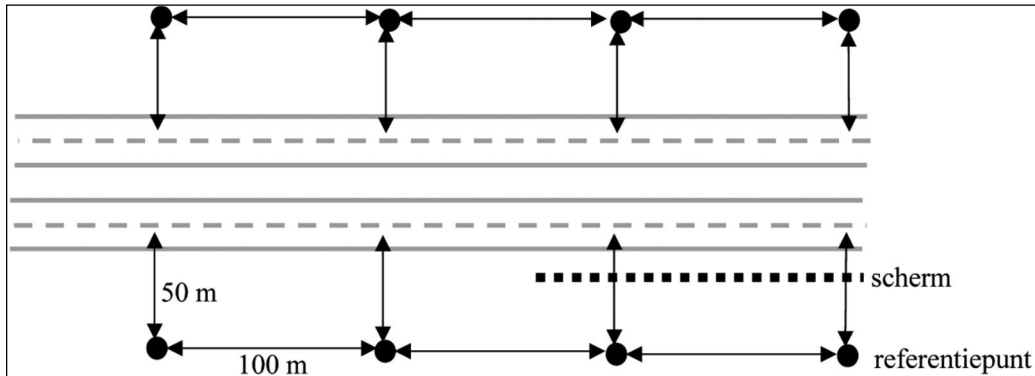
Voor geluid zijn de volgende regelingen van toepassing:

- 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 eerst gekeken of als gevolg van het project de geldende geluidproductieplafonds worden overschreden en als dat het geval is, of de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten toeneemt tot boven de waarde die zou heersen wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden-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 geluidsbelasting terug te brengen tot de waarde die hoort bij het geluidplafond (Lden-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 geluidsbelasting 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 de in bijlage C van het Tracébesluit opgenomen hogere waarden vastgesteld vanwege het geluid afkomstig van het onderliggend wegennet.

Geluidgevoelige objecten

De normen voor geluidbelastingen 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 woonwagendplaatsen). 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 woonwagendplaatsen respectievelijk woonschipplaatsen:

- a. die al onder de Wet geluidhinder voor sanering zijn aangemeld maar waarvoor tot nu toe nog geen saneringsprogramma is vastgesteld, en waarvan de geluidbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger dan 60 dB zou zijn (art. 11.57, lid 1a Wm) of;
- b. waarvan de geluidbelasting 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 wegvakken⁶ waar in het verleden een ongewenst sterke groei van de geluidbelasting is opgetreden en waarvan de geluidbelasting 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.

⁶ De wegvakken die het betreft zijn opgenomen in het Besluit geluid milieubeheer.

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

Met het doelmatigheidscriterium 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 doelmatigheidscriterium beschreven in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid 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 doelmatigheidscriterium verder uitgelegd.

Cumulatie van geluid

Bij de afweging van maatregelen (zowel voor het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet) 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 en de Wet milieubeheer worden vastgesteld en hoe akoestische onderzoeken worden uitgevoerd. Dit voorschrift geldt voor industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. 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) en 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.

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 Hologrecht 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 geluidproductiepla-

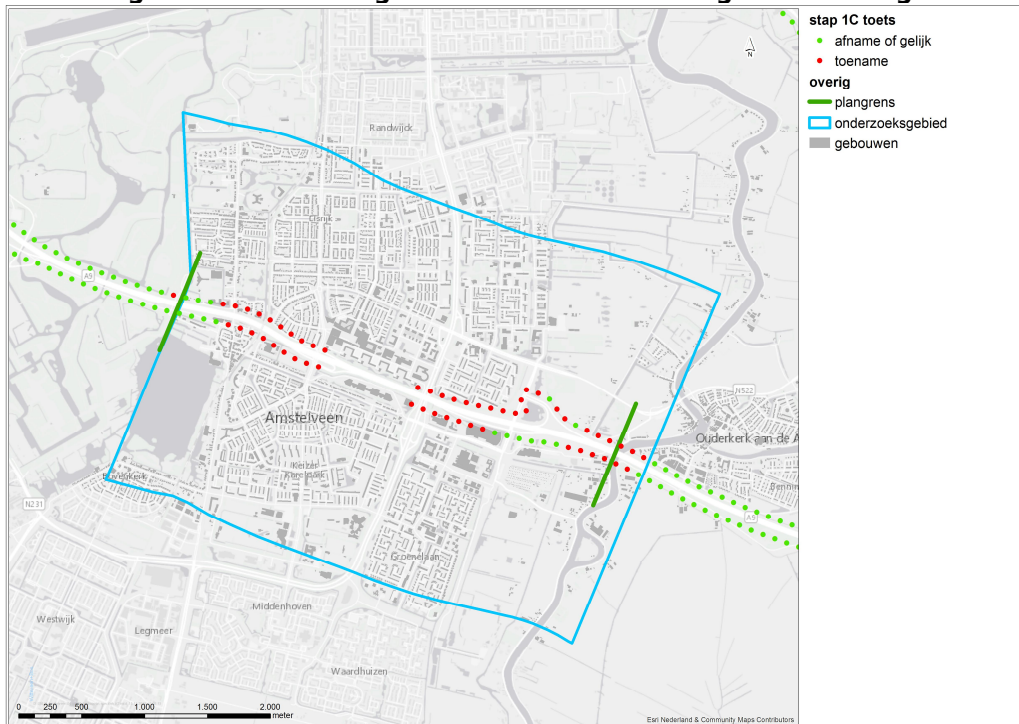
fond nu nieuw te worden vastgesteld. Hiermee is in het akoestisch onderzoek uitgegaan van het zwaarste regime. Dit betekent dat langs het deel van de A9 waar in het TB SAA 2011 een tunnel was geprojecteerd de mogelijkheid onderzocht is om te kunnen voldoen aan de voorkeurswaarde van 50 dB. Deze toets 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 25,9 en km 29,5 (noord- en zuidzijde) niet kan worden voldaan aan de plafondwaarden. Hierbij is rekening gehouden met de bronmaatregel tweelaagsZOAB tussen km 28,85 en km 30,05. 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 (2033) en de afbakening van het onderzoeksgebied.

Afbeelding 3.2 Samenvatting GPP-toets en afbakening onderzoeksgebied



Gedetailleerd akoestisch onderzoek hoofdwegennet

Voor 5.497 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	5.479
Gemeente Ouder-Amstel	18
Totaal	5.497

Ten opzichte van het OTB SAA16 is dit een afname van 1.412 objecten. Dit komt voornamelijk door toepassing van nieuwe verkeerscijfers uit NRM 2016 in het akoestisch onderzoek in de TB-fase. Voor deze objecten met een overschrijding van de toetswaarde is onderzocht of er doelmatige maatregelen kunnen worden getroffen.

Maatregelonderzoek hoofdwegenet

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 onder andere technische, verkeerskundige, stedenbouwkundige of landschappelijke bezwaren en vanwege beheer en onderhoudaspecten.

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

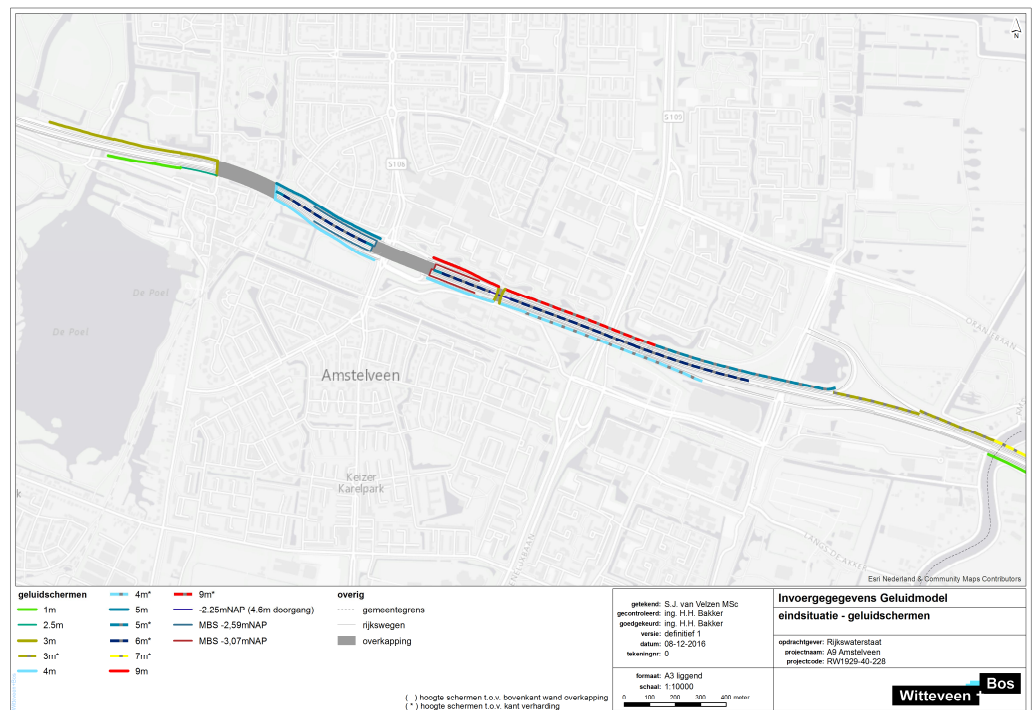
Tabel 3.2. Overzicht van de doelmatige geluidbeperkende voorzieningen

Maatregel	(km van - tot)	(lengte m)	(zijde)
geluidscherm absorberend, 3 m t.o.v. kant verharding	26,11 - 26,42	320	noordzijde
geluidscherm absorberend, 3 m t.o.v. kant verharding	26,42 - 26,77	350	tussen hoofdrijbaan/ toerit/ afrit noordzijde A9
geluidscherm absorberend, 5 m t.o.v. kant verharding	26,76 - 27,50	730	noordzijde
geluidscherm absorberend, 9 m t.o.v. kant verharding	27,50 - 28,02	520	noordzijde
geluidscherm absorberend, 9 m t.o.v. rand verdiepte ligging	28,02 - 28,13	110	noordzijde
geluidscherm absorberend,	28,15 - 28,43	280	noordzijde

9 m t.o.v. rand verdiepte ligging			
geluidscherm absorberend (kopse kant reflecterend), -3,07 m t.o.v. NAP	28,23 - 28,42	430	tussenscherm (noord/kopse kant oostzijde/zuid)
geluidscherm absorberend (kopse kant reflecteren), -2,59 m t.o.v. NAP	28,66 - 28,95	580	tussenscherm (noord/kopse kant westzijde/zuid)
geluidscherm absorberend, 5 m t.o.v. rand verdiepte ligging	28,66 - 29,12	460	noordzijde
geluidscherm reflecterend, 4 m t.o.v. rand overkapping	29,11 - 29,12	60	kopse kant oostzijde overkapping
geluidscherm reflecterend, 3 m t.o.v. rand overkapping	29,36 - 29,37	60	kopse kant westzijde overkapping
geluidscherm absorberend, 3 m t.o.v. rand verdiepte ligging	29,37 - 30,06	680	noordzijde
geluidscherm middenberm absorberend, 6 m t.o.v. kant verharding	27,10 - 28,09	990	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm absorberend, -2,25 m t.o.v. NAP	28,09 - 28,18	80	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm absorberend, 6 m t.o.v. kant verharding	28,18 - 28,38	200	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm absorberend, 5 m t.o.v. kant verharding	28,38 - 28,41	30	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm absorberend, 5 m t.o.v. kant verharding	28,67 - 28,70	30	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm absorberend, 6 m t.o.v. kant verharding	28,70 - 29,08	380	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm middenberm absorberend, 5 m t.o.v. kant verharding	29,08 - 29,11	30	tussen noordelijke en zuidelijke rijbaan
geluidscherm absorberend, 4 m t.o.v. kant verharding	27,28 - 28,02	745	zuidzijde
geluidscherm absorberend, 4 m t.o.v. rand verdiepte ligging	28,02 - 28,13	110	zuidzijde
geluidscherm absorberend, 4 m t.o.v. rand verdiepte ligging	28,15 - 28,44	275	zuidzijde
geluidscherm absorberend,	28,63 - 29,10	455	zuidzijde

4 m t.o.v. rand verdiepte ligging			
geluidscherm absorberend, 2,5 m t.o.v. rand verdiepte ligging	29,36 - 29,51	145	zuidzijde
geluidscherm absorberend, 1 m t.o.v. rand verdiepte ligging	29,51 - 29,80	290	zuidzijde
2L ZOAB Fijn	25,85 - km 30,05	4.200	beide rijbanen

Afbeelding 3.3. Overzicht van de doelmatige geluidbeperkende voorzieningen



Ter voorkoming van het overschrijden van de maximale waarde van 65 dB op geluidgevoelige objecten is het noodzakelijk om in het kader van het project tweelaags ZOAB(fijn) toe te passen van km 25,85 tot km 30,05.

Wijziging en vaststelling geluidproductieplafonds

Bij de vaststelling van de nieuwe en gewijzigde geluidproductieplafonds is gerekend met het doelmatige maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in tabel 3.2.

De nieuwe en gewijzigde geluidproductieplafonds staan in bijlage A van het Tracébesluit.

Definitieve maatregelenpakket

In het Tracébesluit zijn ten opzichte van het doelmatige pakket nog aanvullende maatregelen genomen. Het gaat om de schermen aan de uiterste oostzijde van het plangebied (bij de Amstel) die in het TB SAA 2011 waren voorzien. Deze zijn in het TB SAA 2017 gehandhaafd, met de hoogte die ze in het TB SAA 2011 al hadden. Te

weten 7 m aan de noordzijde en 1 m aan de zuidzijde van de A9. Het scherm aan de noordzijde is met een hoogte van 3 m in het geluidregister opgenomen. Het scherm aan de zuidzijde is niet in het geluidregister opgenomen.

Ook is in TB SAA 17 een langere strook tweelaags ZOAB(fijn) vastgelegd om de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie af te laten nemen (zie ook paragraaf 2.1.3). In tabel 3.3 is deze maatregel opgenomen. In het geluidregister is tweelaags ZOAB(fijn) opgenomen van km 28,85 tot km 30,05.

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

Het definitieve maatregelenpakket is geborgd in het Tracébesluit.

Vervolgonderzoek

Uitgaande van het definitieve maatregelenpakket, worden de toetswaarden bij 242 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 G. 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-geluidgevoelige 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. Dit omdat de geluidbelasting ten opzichte van de bestaande situatie (2010) afneemt met meer dan 5 dB. De geluidbelasting ter plaatse van de niet-geluidgevoelige bestemmingen bedraagt maximaal 66 dB. Deze geluidbelasting wordt acceptabel geacht omdat voor kantoorpanden geen grenswaarde aanwezig is voor het te beoordelen binnenniveau conform het vigerende Bouwbesluit 2012. Bij een gevelwering van een kantoorpand van circa 30 dB resteert een binnenniveau welke lager is dan 40 dB.

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 weg 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 Keizer Karelweg en de Meander sprake is van een reconstructie op grond van de Wgh.

Keizer Karelweg

Voor de Keizer Karelweg geldt dat er voor 37 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 70 woningen gelegen aan de Meander 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.

Maatregelen onderliggend wegennet

In de periode tussen het OTB en TB SAA 2017 heeft afstemming plaatsgevonden met de beheerder van deze wegen, de gemeente Amstelveen over de toepassing van de geluidreducerend wegdek op de Keizer Karelweg en Meander. Deze wegen betreffen binnenstedelijke ontsluitende wegen met veel afslaand verkeer. Conform CROW-richtlijnen wordt op dit type wegen in Amstelveen geen geluidreducerend wegdek toegepast. Geluidreducerend wegdek is slecht bestand tegen wringend verkeer waarvan sprake is in stedelijke situaties met afslaand en kruisend verkeer. Er wordt daarom op de Keizer Karelweg en Meander geen geluidreducerend wegdek toegepast.

Toets binnenniveau

De in totaal 107 woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, zijn opgenomen in de lijst woningen 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 het wegvak Burgemeester Rijnderslaan 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 0,7 dB. Maatregelen om de toename te reduceren zijn daarom niet afwogen. 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.

Hogere waarden

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

Hoofdwegennet

Ten tijde van het TB SAA 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 III B bij het besluit van onderhavig TB SAA 2017,

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: Meander en Keizer Karelweg. 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 wegnenet;
- 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	43
56-60 dB	matig	67
61-65 dB	tamelijk slecht	129
66-70 dB	slecht	3
71-75 dB	zeer slecht	0

De effecten op de gecumuleerde geluidbelasting geven geen aanleiding tot het toepassen van geluidreducerende maatregelen. Dit omdat de maatgevende bronnen A9 en Keizer Karelweg al voorzien zijn van doelmatige geluidmaatregelen (A9) of maatregelen (Keizer Karelweg) niet realiseerbaar zijn.

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. Het NSL was oorspronkelijk geldend tot en met 31 december 2016. Het NSL is verlengd tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Het project in het NSL

Het project wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is met de volgende projectkenmerken opgenomen in de 8^e NSL-melding Infrastructuur en Milieu d.d. 17 mei 2016 met kenmerk IenM/BSK-2016/103390, waarmee de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu conform de wijzigingsprocedure NSL op 8 juni 2016 (kenmerk IENM/BSK-2016/110104) heeft ingestemd.⁷ 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:
 - km 29,8 - km 29,6: zuidelijke rijbaan met 4 rijstroken en 1 weefstrook, noordelijk rijbaan met 4 rijstroken en 1 weefstrook;
 - km 29,6 - km 29,5: zuidelijke rijbaan met 4 rijstroken, noordelijke rijbaan met 4 rijstroken en 1 weefstrook;
 - km 29,5 - km 28,1: 2x4 rijstroken;
 - km 28,1 - km 28,0: zuidelijke rijbaan met 4 rijstroken, noordelijke rijbaan met 4 rijstroken en 1 weefstrook;
 - km 28,0 - km 27,5: zuidelijke rijbaan met 4 rijstroken en 1 weefstrook, noordelijke rijbaan met 4 rijstroken en 1 weefstrook;
 - km 27,5 - km 27,2: zuidelijke rijbaan met 4 rijstroken, noordelijke rijbaan met 4 rijstroken en 1 weefstrook;
 - km 27,2 - km 26,6: 2x4 rijstroken;
 - km 26,6 - km 26,3: zuidelijke rijbaan met 6 rijstroken, noordelijke rijbaan met 4 rijstroken;
 - km 26,3 - km 26,2: zuidelijke rijbaan met 6 rijstroken, noordelijke rijbaan met 4 rijstroken en 1 weefstrook;
- omvang project overig: 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 lig-

⁷ Voor het project vervangt de 8^e NSL-melding de 7^e NSL-melding die ten tijde van het OTB gold. In de 8^e melding is verantwoord dat het project voldoet aan het NSL, ook voor wat betreft de afwijkingen in het project ten opzichte van de 7^e NSL-melding.

ging (open bak) gerealiseerd. De A9 in Amstelveen wordt tussen km 29,1 en km 29,4 en ter hoogte van de aansluiting Amstelveen tussen km 28,7 en km 28,4 voorzien van een overkapping. De lengte van elk van beide overkappingen is maximaal 249 m per overkapping;

- type: 3 (infrastructuur);
- jaar toonaangevend besluit: Tracébesluit 2017;
- jaar geplande realisatie: 2024;
- geraamd effect: geen knelpunten;

De projectkenmerken, zoals beschreven in dit tracébesluit, komen overeen met de in het NSL opgenomen projectkenmerken, inclusief de 8^e NSL melding Infrastructuur en Milieu d.d. 17 mei 2016.

PM_{2,5}

Per 1 januari 2015 dient ook getoetst te worden aan de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} (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 PM_{2,5}.

Tabel 3.6. PM_{2.5}-concentraties plansituatie - 2030

	PM _{2.5} - 2024 (jaargemiddelde concentratie, µg/m ³)
grenswaarde	25
minimale waarden	11,3
maximale waarden	12,2

Conclusie

Het project past, gelet op het bovenstaande, binnen het NSL. 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 PM_{2,5} blijkt uit de monitoringstool dat als gevolg van het project de grenswaarde voor die stof niet wordt overschreden. Derhalve kan het Tracébesluit voor PM_{2,5} 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 beschermingsniveau 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 ongevalsfrequentie?

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 ongevalsfrequentie 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 m 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 bouwvoorschriften. 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 m 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 is daarom een verantwoording van het groepsrisico opgesteld, deze is opgenomen in bijlage P;
- 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 met categorie stoffen die niet door de C-tunnel mogen en die voorheen over de A10 reden ten gevolge van het project Zuidasdok (dat voorziet in een categorie C-tunnel op de A10) omrijden over de A9. De verantwoording hiervoor is opgenomen in bijlage P.

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. Op 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet vervangt de voormalige Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en faunawet en Boswet.

Voor het aantonen van aan- dan wel afwezigheid van beschermde soorten waren de onderzoeksgegevens uit het TB SAA 2011 niet meer actueel. De benodigde informatie is daarom geactualiseerd met bureau- en veldonderzoek dat in 2015 en 2016 is uitgevoerd.

Voor het bepalen van effecten voor houtopstanden heeft, ten opzichte van het TB SAA 2011, in 2015 aanvullende inventarisatie van bomen plaatsgevonden. Het aantal bomen dat moet worden gekapt is bepaald in een GIS-omgeving.⁸ In deze omgeving is ook herplant bekend, waarmee de (aanvullend aan het TB SAA 2011) extra compensatie in het kader van bescherming van Houtopstanden is berekend. Voor de onderdelen Natuur Netwerk Nederland (voorheen: 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 Wet natuurbescherming - Natura 2000

De effectbeoordeling voor Natura 2000-gebieden heeft plaatsgevonden in de Voortoets (bijlage D bij de Natuurtoets). De tekst hierna is gebaseerd op deze Voortoets.

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Botshol ligt hemelsbreed op 4,6 km van het plangebied. Van ruimtelijke effecten, zoals vernietiging of versnippering, binnen Natura 2000-gebieden is dus geen sprake. In de Voortoets is onderzocht of verstoring kan optreden, waarvan geluid en stikstof de grootste effectafstand hebben.

Tijdens de aanlegfase en de gebruiksfase is (vanwege de grote afstand) geen sprake van extra geluidbelasting binnen Natura 2000-gebieden. Er treden geen (significant) negatieve effecten als gevolg van geluidverstoring op.

Ten aanzien van stikstof geldt dat het studiegebied voor de reikwijdte van effecten in de gebruiksfase volgt uit de netwerkabakening. Deze is voorgeschreven en toegelicht in de Regeling natuurbescherming⁹. Samengevat wordt het onderzoeksgebied voor Natura 2000-gebieden op basis van de netwerkabakening beperkt tot gebieden in de nabijheid van:

- de wegvakken in het plangebied;
- het gebied dat zich uitstrekt van de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op het wegvak waar het project of de andere handeling betrekking op heeft;

⁸ GIS staat voor Geografisch Informatie Systeem. Dit is een computersysteem dat in staat is om locatiegebonden informatie op te slaan, te analyseren en te visualiseren.

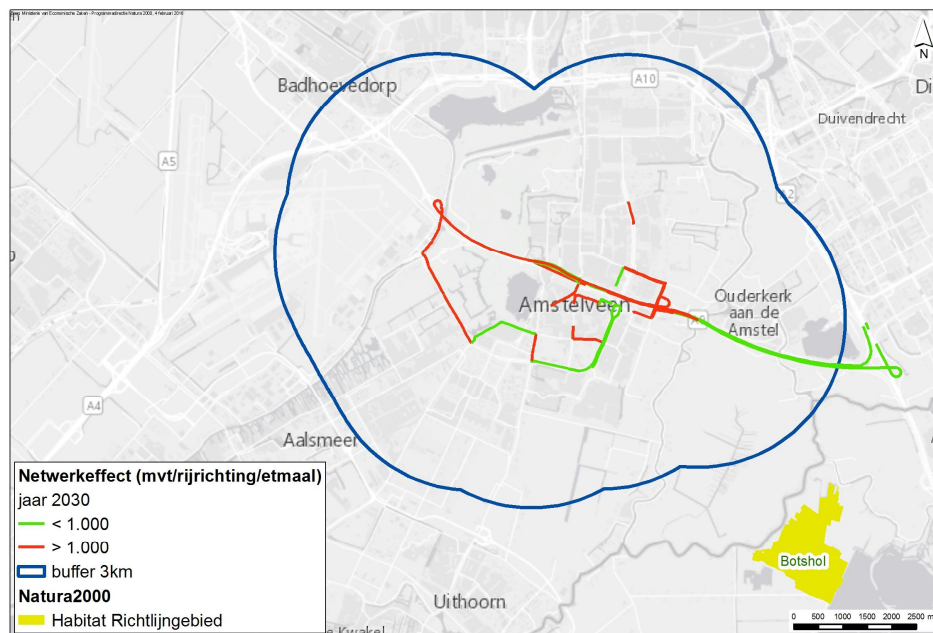
⁹ Regeling natuurbescherming van de Staatssecretaris van Economische Zaken van 16 oktober 2016, nummer 16153443.

- aanvullend de wegvakken (HWN en OWN) waar de toename van de wekdaggemiddelde verkeersintensiteit als gevolg van het project tenminste 1.000 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting bedraagt.

Voor prioritaire projecten en andere handelingen ten aanzien van een hoofdweg (een auto- of autosnelweg van nationaal belang) is een afstandsgrenswaarde van 3 km van toepassing¹⁰ rondom bovenstaande netwerkabakening. Het project A9 is opgenomen op deze prioritaire projectenlijst inzake het PAS. Daarnaast is onderhavige wijziging van het TB van SAA in het gewijzigde PAS-programma (maart 2017) opgenomen, zodat in de berekening van de stikstofbijdrage als gevolg van het verkeer op het hoofdwegennet rekening wordt gehouden met het onderhavige project. Voor de (cumulatieve) stikstofdepositie die als gevolg van infrastructurele projecten en handelingen mogelijk buiten de vastgestelde afstandsgrenswaarden van 3 kilometer neerkomt, is binnen het programma op voorhand afzonderlijk depositieruimte voor grenswaarde beschikbaar gesteld.

De afbakening van het studiegebied voor stikstof heeft plaatsgevonden voor het jaar met de grootste toename in verkeersintensiteit waarvoor gegevens beschikbaar zijn, te weten 2030. De afbakening heeft geleid tot het in afbeelding 4.1. weergegeven onderzoeksgebied.

Afbeelding 4.1. Onderzoeksgebied stikstofdepositie¹¹



Binnen dit onderzoeksgebied liggen geen Natura 2000-gebieden en in de directe nabijheid van de trajecten waar sprake is van netwerkeffecten komen ook geen Natura 2000-gebieden voor. Bij toestemmingverlening overeenkomstig artikel 2.7 Besluit natuurbescherming hoeft geen ontwikkelingsruimte in het kader van de PAS te worden toegedeeld voor de aanleg van A9 Amstelveen (artikel 2.12 Besluit natuurbescherming). Een nadere beoordeling van het aspect stikstof kan buiten be-

¹⁰ Artikel 2.12 Besluit natuurbescherming

¹¹ De 3 km buffer is bepaald op basis van de wegen met een toename > 1.000 motorvoertuigen.

schouwing blijven. De wijziging van het Tracébesluit heeft daarnaast geen andere effecten tot gevolg in Natura 2000-gebieden.

4.2 Wet natuurbescherming - soortenbescherming

In het kader van de Wet natuurbescherming wordt een ontheffing aangevraagd voor gewone dwergvleermuis voor overtreding van Artikel 3.5 lid 2 en lid 4 van de Wet natuurbescherming. Deze conclusie wijkt, ook na nieuw onderzoek, niet af van hetgeen daarover in TBSAA2011 is geconcludeerd.

Er is geen andere bevredigende oplossing aanwezig voor de verbreding van de A9, waarbij een overtreding van de verbodsbepalingen voor deze soort voorkomen kan worden. Dit is onderbouwd in het TB SAA 2011. De werkzaamheden voor de verbreding van de A9 en het realiseren van de verdiepte ligging zijn gebonden aan de huidige ligging van de A9 en kunnen daarom niet op een andere locatie worden uitgevoerd. De gekozen ligging van het plangebied en de werkzaamheden die hierbinnen plaatsvinden, zijn noodzakelijk om de aanpassingen aan de A9 door Amstelveen mogelijk te maken.

De uitvoering van de mitigatie wordt geborgd in de te zijner tijd aan te vragen ontheffing van de Wet natuurbescherming en afspraken met de uitvoerder. In de ontheffing worden mitigerende maatregelen als voorwaarden voorgeschreven. Financieel is de uitvoer van deze noodzakelijke mitigatie geborgd doordat deze maatregelen opgenomen zijn in de raming van het Tracébesluit. Er wordt voldaan aan de vereisten voor ontheffing voor soorten (artikel 3.8 Wet natuurbescherming) namelijk andere dwingende redenen van groot openbaar belang; het valt binnen het programma SAA. De ontheffing wordt verleendbaar geacht, waardoor het Tracébesluit op dit punt uitvoerbaar is.

4.3 Wet natuurbescherming - bescherming van Houtopstanden

Om te voldoen aan de herplantplicht in het kader van de Wet natuurbescherming 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 compensatie buiten het plangebied nodig ten opzichte van het TB SAA 2011. Rijkswaterstaat zal een melding bescherming van Houtopstanden doen, en de compensatie zal binnen tien jaar na kap gerealiseerd zijn.

4.4 Natuur Netwerk Nederland en Weidevogelleefgebied

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

4.5 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 Wet natuurbescherming. Een deel van deze maatregelen is opgenomen in de bepalingen van het Tracébesluit, te weten in artikel 5. Dit zijn de maatregelen ten aanzien van vleermuizen waarmee bij de inrichting rekening dient te worden gehouden in de aanleg- en gebruiksfase en de maatregelen ten aanzien van jaarrond beschermde nesten die betrekking hebben op kap van bomen. De maatregelen in dit Besluit vormen een aanvulling op de maatregelen zoals opgenomen in het TB SAA 2011.

Tabel 4.1. Mitigerende maatregelen aanlegfase Wet natuurbescherming

Soort	Maatregel	Doel maatregel
Vaatplanten	In de aanlegfase wordt rietorchis uitgestoken en verplaatst naar geschikt biotoop buiten het plangebied	Zorgplicht artikel 1.11: voorkomen dat exemplaren vernietigd worden en waarborgen gunstige staat van instandhouding
Grondgebonden zoogdieren	In de aanlegfase worden vaste rustplaatsen van deze soorten zoveel mogelijk gespaard. Voordat vernietiging optreedt en onder begeleiding van een zoogdierdeskundige, worden dieren buiten de gevoelige periode weggevangen en zo snel mogelijk verplaatst naar een geschikte locatie. Deze locatie wordt nader bepaald door een deskundige op het gebied van deze beschermde soorten. Als gevoelige periode worden de maanden april t/m september aangehouden	Zorgplicht artikel 1.11: Zo veel mogelijk voorkomen dat rustplaatsen worden aangetast, voorkomen dat exemplaren opzettelijk gedood worden
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 water-vleermuis en de meervleermuis in de actieve periode van vleermuizen tussen zonsondergang en zonsopgang	Voorkomen dat watervleermuis en meervleermuis worden verstoord (overtreding artikel 3.5 tweede lid Wet natuurbescherming)
	In de aanlegfase worden verblijfplaatsen in te amoveren woningen in het oude dorp ongeschikt maakt 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 worden (overtreding artikel 3.5 eerste lid Wet natuurbescherming), voorkomen dat individuen verstoord worden (overtreding artikel 3.5 tweede lid Wet natuurbescherming) en waarborgen gunstige staat van instandhouding
	Niet heien of trillen op minder dan 50 m afstand van de verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis tijdens de periode dat deze in gebruik is als kraam-/zomerverblijfplaats of winterverblijfplaats	Verstoring van de individuen door trilling beperken (overtreding artikel 3.5 tweede lid Wet natuurbescherming)
	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	Voorkomen dat gewone dwergvleermuizen, ruige dwergvleermuizen, laatvlieger (gehele plangebied) en rosse vleermuis worden verstoord (overtreding artikel 3.5 tweede lid Wet natuurbescherming)

Soort	Maatregel	Doel maatregel
	van de A9 in het plangebied van circa km 28,6 en km 29,3	
	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 gewone dwergvleermuizen, ruige dwergvleermuizen en laatvlieger worden verstoord (overtreding artikel 3.5 tweede lid Natuurbescherming)
	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, met uitzondering van een smalle strook ten behoeve van watercompensatie	Voorkomen dat de functionaliteit van de rustplaatsen van gewone dwergvleermuizen wordt beschadigd of vernield (overtreding artikel 3.5 vierde lid Wet natuurbescherming) 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 vliegrouete 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 vliegrouete 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 rustplaatsen van gewone dwergvleermuis wordt beschadigd of vernield (overtreding artikel 3.5 vierde lid Wet natuurbescherming) en waarborgen gunstige staat van instandhouding
Vogels met jaarrond beschermde nesten	Geluidbelasting ter plaatse van de 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 geluidarme(re) bouwmethoden te gebruiken (zoals een demper op het heiblok, trillen in plaats van heien), en/of met geluidreducerende maatregelen (bijvoorbeeld mobiele wanden) op korte afstand van de geluidbron te werken	Zorgplicht artikel 1.11: Verstoring van gierzwaluw tijdens het broedseizoen voorkomen (maar is niet van wezenlijke invloed; er is geen sprake van overtreding van artikel 3.1 vierde lid Wet natuurbescherming)
	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 3.1 lid 2 Wet natuurbescherming)

Soort	Maatregel	Doel maatregel
	In de aanlegfase worden geen werkzaamheden binnen 75 m 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 geluid-dempende maatregelen zolang de buizerd hier aanwezig is	Zorgplicht artikel 1.11: Verstoring van buizerd tijdens het broedseizoen voorkomen (maar is niet van wezenlijke invloed; er is geen sprake van overtreding van artikel 3.1 vierde lid Wet natuurbescherming)
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 3.1 vierde lid Wet natuurbescherming)

Tabel 4.2 Mitigerende maatregelen gebruiksfase Wet natuurbescherming

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 terug geplant 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. Echter, in de situatie met tunnel uit het TB SAA 2011 konden alle structuren terug worden gebracht omdat de A9 voor een deel 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 groten-deels blijven bestaan van de A9 als fysieke barrière in het landschap. 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.

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.

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 door de weggebruiker Amstelveen als stad beter kan worden beleefd. 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. Dit zorgt er tegelijkertijd voor dat in de omgeving van de A9 vooral 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 gemeente Amstelveen.

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 stadzijde 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 omwonenden 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 en het parochiegebouw bij de Sint Annakerk 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 vanwege het ruimtebeslag van de overkapping oude dorp. 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 moeten een aantal woningen in de Middeldorpstraat worden gesloopt. De 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-terrein¹² onderzocht te worden. Een eerste stap hiertoe is een karterend booronderzoek, zoals al gedaan binnen de oorspronkelijke ontwerpgrens 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.

Oevers van de Amstel

¹² 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.

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 voorkomen. De reeds uitgevoerde bodemonderzoeken dekken de wijziging van de plangrens ten opzichte van het TB SAA 2011 en zijn geactualiseerd voor het TB SAA 2017. 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. Het grondwater 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.

Door de dichte constructie is er geen sprake van invloed op het grondwatersysteem. Er is hoogstens nog sprake van een zeer beperkte lek op enkele aansluitingen, maar dit lekdebiet zal gemaximeerd zijn. Bij een dergelijke dichte constructie en beperkte lek zijn geen omgevingseffecten via het grondwater te verwachten.

Tijdens de uitvoering kan er mogelijk wel sprake zijn van invloed op de grondwaterstand. De uitvoeringsmethode is echter niet bekend, waardoor dit vooraf niet te bepalen is. Wel zijn er diverse eisen gesteld aan de aannemer om daarmee omgevingseffecten te voorkomen. Het is aan de aannemer om aan te tonen met welke uitvoeringswijze hij hieraan kan voldoen. Voor het verkrijgen van een vergunning heeft hij bovendien de instemming van het waterschap nodig.

Na aanleg heeft de verdiepte ligging naar verwachting een positief effect, omdat de verdiepte ligging het weglekken van water uit de Bovenlanden (ten zuiden van de A9) naar de noordzijde van de A9 enigszins beperkt. Doordat er vanuit dit hoger gelegen peilgebied minder water weglekt hoeft er minder water aangevoerd te worden.

Langs de A9 is reeds een meetnet met peilbuizen aanwezig waarmee de grondwaterstanden en stijghoogten worden gemeten. Dit meetnet kan ook tijdens en na de uitvoering van de werkzaamheden worden gebruikt.

6.1.3 *Waterbodern*

In het plangebied is één watergang aanwezig waarin sterk verontreinigde waterbodern 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 waterboderns plaatsvinden, hebben de ingrepen nauwelijks invloed op de waterbodernkwaliteit 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 L. In tabel 6.1 zijn de waterhuishoudingsmaatregelen zoals opgenomen in de bepalingen van dit Tracébesluit weergegeven. Deze zijn op kaart weergegeven in bijlage M.

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 de specialisten en het omgevingsmanagement van Rijkswaterstaat, AGV/Waternet, Hoogheemraadschap Rijnland en de gemeente Amstelveen is meerdere malen overlegd over de waterhuishoudkundige oplossingen.

In deze watertoetsoverleggen is het volgende besproken en afgestemd met de waterbeheerders:

- de benodigde watercompensatie voor toename van verhard oppervlak;
- het dempen van bestaande en realiseren van vervangende nieuwe watergangen;
- het functioneel herstel van het gehele watersysteem met wateraanvoer en afvoer mogelijkheden;
- de gevolgen voor de waterkwaliteit en (grond)waterstanden;
- de formulering van eisen aan de aannemer voor de uitvoeringsfase.

Ten aanzien van de watergangen gaat het vooral om het verleggen van diverse watergangen over korte afstanden. Omdat er geen sprake is van peilveranderingen is de verwachting dat de gevolgen voor de omgeving zeer beperkt zijn. Deze aanpassingen zijn ook besproken met Waternet en hebben hun instemming. De aannemer dient dit bij de vergunningsaanvraag nader te onderbouwen. Alleen bij de Burgemeester Rijnderslaan wordt een watergang gedempt die niet meer terugkomt. In plaats daarvan is voorzien in een infiltratievoorziening, waarmee het water kan worden aangevoerd en afstromend water van verhard oppervlak kan infiltreren. Deze oplossing heeft de instemming van Waternet. Het schriftelijke akkoord van de waterbeheerders Waternet en Hoogheemraadschap Rijnland ten aanzien van de doorlopen watertoets is opgenomen in bijlage L van deze toelichting. 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
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
ten oosten van Keizer Karel College	aanleg waterberging: 4.452 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 nabij De Traverse	aanleg centrale waterkelder(s)
noordzijde A9 Meanderpark	deels dempen bestaande watergang: 637 m ²
zuidzijde A9 ter hoogte van Burgemeester Rijderslaan	dempen bestaande watergang: 2.550 m ²
zuidzijde A9 ter hoogte van Burgemeester Rijderslaan	aanleg infiltratievoorziening en afvoer hemelwater
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	aanlegstuw
tussen waterkelder en waterpartij afrit Amstelveen-Oost	aanleg persleiding
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. In het onderzoek van het TB SAA 2011 is uitgegaan van het hoge economische GE-scenario en in het TB SAA 2017 van het scenario 'Hoog', dit op basis van NRM 2016 waaraan de nieuwste WLO-scenario's ten grondslag liggen. Dit wordt gedaan om bij verkeer en milieu de worst case effecten in beeld te brengen om het ontwerp zo robuust mogelijk te maken. Een nadere toelichting is opgenomen in bijlage N: Beschrijving van het gehanteerde verkeersmodel.

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 het wegvak A9 tussen Ouderkerk a/d Amstel en Amstelveen is de etmaalintensiteit als gevolg van onderhavig Tracébesluit wel groter, namelijk circa 20 %. 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. Het verkeer rijdt in de situatie met tunnel namelijk via afrit Ouderkerk a/d Amstel en dan via een parallelweg naar Amstelveen in plaats van via de hoofdrijbaan.

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 45 %), Oranjebaan (circa 29 %) en Burgemeester Rijnderslaan (circa 73 %) 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 hoofdwegennet is sprake van een lichte toename van de verkeersprestatie van 0,4 %. Aangezien dit om een kleine toename gaat, is de verwachting dat dit niet tot extra afwikkelingsproblemen leidt.

NoMo reistijdfactoren

In tabel 7.1 zijn de reistijdfactoren voor de ochtend- en avondspits opgenomen van vier NoMo-trajecten en twee 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 2017	TB SAA 2011	TB SAA 2017
<i>NoMo trajecten</i>					
kp Diemen - kp Rottepolderplein (A9)	1,5	1,1	1,0	1,2	1,1
kp Rottepolderplein - kp Diemen (A9)	1,5	1,1	1,1	1,0	1,0
kp Amstel - kp Badhoevedorp (parallelrijbaan A10)	2,0	1,8	1,8	1,8	1,8
kp Badhoevedorp - kp Amstel (parallelrijbaan A10)	2,0	1,4	1,4	1,3	1,2
<i>Deeltrajecten</i>					
kp Holendrecht - kp Badhoevedorp (A9)		1,6	1,6	2,0	1,9
kp Badhoevedorp - kp Holendrecht (A9)		1,2	1,1	1,3	1,2

Op de NoMo-trajecten is de reistijdfactor in de ochtendspits en de avondspits altijd lager dan de streefwaarde. Dit geldt in zowel de situatie met tunnel (TB SAA 2011) als met verdiepte ligging (TB SAA 2017). De verschillen zijn zeer gering voor wat betreft de reistijdfactoren op de NoMo-trajecten. De verandering van tunnel naar verdiepte ligging heeft dan ook niet of nauwelijks impact op de reistijd op het hoofdwegennet in het studiegebied.

Over het algemeen zijn de rijsnelheden in de avondspits lager dan in de ochtendspits. Op de A9 tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht zijn de rijsnelheden ter hoogte van Amstelveen het laagst in de ochtendspits. In de situatie met het TB SAA 2011 liggen de rijsnelheden daar hetzelfde als in de plansituatie. De verdiepte ligging met andere aansluitingen op het onderliggende wegennet resulteert dus in een vergelijkbare doorstroming met de tunnel door Amstelveen waarbij de afritten Ouderkerk a/d Amstel en Amstelveen zijn gecombineerd. In de avondspits zijn de verschillen eveneens vergelijkbaar. In beide situaties is de rijsnelheid op de noordelijke rijbaan ten westen van knooppunt Holendrecht het laagst. De rijsnelheden bij de verdiepte ligging (TB SAA 2017) zijn nagenoeg gelijk aan de rijsnelheden bij de tunnel (TB SAA 2011). De verschillen zijn verwaarloosbaar klein.

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.

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 (-1 %) 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 avondspits zijn de ver-

schillen kleiner. De congestielocatie ter hoogte van de afrit Amstelveen is in de plansituatie minder ernstig dan in de situatie van het TB SAA 2011. 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 O 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 TB SAA 2017 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.

Maatregelen worden in samenhang gezien binnen het programma 'Schiphol Amsterdam Almere' en met andere projecten die in dezelfde periode in uitvoering zijn op het hoofdwegennet, zoals het Beter Benutten initiatief op Zuidas, zodat maatregelen en middelen efficiënt worden ingezet. 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 2017 zal een opleveringstoets worden uitgevoerd voor het aspect geluid. Dit TB SAA 2017 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 TB SAA 2017

De vervolprocedure voor dit TB SAA 2017 is als volgt:

Het TB SAA 2017 wordt toegezonden aan de betrokken bestuursorganen.

Belanghebbenden die op het Ontwerp-Tracébesluit SAA 2016 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 dag waarop dit Tracébesluit ter inzage is gelegd beroep in te stellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze rechter beslist in enige en hoogste instantie over de ingestelde beroepen.

Op dit TB SAA 2017 is hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat belanghebbenden in het beroepschrift moeten aangeven welke beroepsgronden worden aangevoerd.

In tabel 10.1 zijn de diverse beslismomenten samengevat.

Tabel 10.1. Beslismomenten

Activiteit
Toezending TB SAA 2017 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 TB SAA 2017 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 TB SAA 2017 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 TB SAA 2017 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. Door het optreden van grondwaterstandsverlagingen beneden de laagste grondwaterstand kan er sprake zijn van zettingen van maaiveld en gebouwen. Hierop wordt in de vergunningverlening getoetst. 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.

11 Wijzigingen ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit

Ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit SAA 2016 (hierna OTB SAA 2016) is in het onderhavige TB SAA 2017 een aantal inhoudelijke wijzigingen aangebracht. Het betreft ambtshalve wijzigingen. Daarnaast is een beperkt aantal ondergeschikte redactionele wijzigingen doorgevoerd om de leesbaarheid te vergroten en (spel)fouten te verbeteren. De (inhoudelijke) wijzigingen worden hieronder toegelicht.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Wijzigingen naar aanleiding van ingediende zienswijzen bestaan uit optimalisaties in de geluidmaatregelen, met name een nieuw geluidsscherp aan de noordzijde van de A9 (tussen km 26,42 - 26,77) en ophoging van het geluidsscherp bij de Operabuurt van 5 naar 9 m. Daarnaast zijn aanpassingen in het ontwerp doorgevoerd waardoor 3 garageboxen bij de Meander behouden kunnen blijven. Voor meer toelichting op deze punten wordt verwezen naar de Nota van Antwoord in bijlage Q.

11.1 Wijzigingen in het Besluit

Artikel 3

De geluidmaatregelen zoals opgenomen in artikel 3 van het Besluit zijn aangepast als gevolg van de actualisatie van het akoestisch onderzoek aan NRM 2016. Daarnaast zijn de maatregelen nu weergegeven van oost naar west (oplopende kilometering) en zijn de maatregelen gedetailleerder opgenomen na optimalisering van de inpassing ervan in het ontwerp. Ook is een nieuw scherm toegevoegd (noordzijde, tussen km 26,42 - 26,77, 3 m hoog t.o.v. kant verharding) naar aanleiding van ingediende zienswijzen.

Artikel 5

De mitigerende maatregelen in het kader van de Wet natuurbescherming zoals opgenomen in artikel 5 van het Besluit zijn aangepast. Deze wijziging is het gevolg van de actualisatie van het natuuronderzoek.

Artikel 8

De maatregelen ten aanzien van de waterhuishouding zoals opgenomen in artikel 8 van het Besluit zijn aangepast. Deze wijziging is het gevolg van de actualisatie van het waterhuishoudingsplan.

Artikel 9

Het artikel te amoveren objecten is geactualiseerd. In de tabel b van artikel 9 zijn de bergingen Meander 647 D, E, F en G toegevoegd. In de tabel a staat alleen nog de woning op dr. Schaepmanlaan 5 vermeld als te verwijderen uit de besluittekst van artikel 16 van TB SAA 2011. Dit pand hoeft niet meer geamoveerd te worden.

Artikel 13

Er is een nieuw artikel 13 Hectometrering toegevoegd aan het Besluit. De hectometrering in het plangebied is in de praktijk met ingang van november 2016 gewijzigd, te weten +/- 600 m. Voor dit TB SAA 2017 en alle bijbehorende bijlagen geldt, dat de tot en met oktober 2016 geldende hectometrering is aangehouden zoals die ook is opgenomen in het TB SAA 2011. De hectometrering in dit TB SAA 2017 wijkt aldus 600 meter af van de huidige hectometrering langs rijksweg A9. Voorbeeld: waar

in het TB SAA 2017 (en TB SAA 2011) km 26,1 staat, is de huidige hectometrering buiten langs de rijksweg km 25,5.

Nummering artikelen

Als gevolg van de toevoeging van een nieuw artikel 13 aan het Besluit, is de nummering van de daarop volgende artikelen aangepast.

Bijlagen A en C

De nieuwe referentiepunten gewijzigde geluidproductieplafonds zoals vermeld in Bijlage A van het Besluit en de vast te stellen hogere waarden zoals vermeld in Bijlage C van het Besluit zijn aangepast op basis van het geactualiseerde akoestisch onderzoek.

11.2 Wijzigingen op de Tracékaarten

Op de Tracékaarten zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het OTB SAA 2016:

- nieuwe geluidsschermen op basis van ingediende zienswijzen en aanpassingen vanwege geactualiseerd akoestisch onderzoek;
- toevoeging van de vermelding welke geluidsschermen ten opzichte van NAP worden gemeten (in afwijking van de andere geluidsschermen);
- aanpassing waterhuishoudingsmaatregelen op basis van geactualiseerd waterhuishoudingsplan;
- aanpassing begrenzing vanaf km 28,9 aan de zuidzijde van de A9 vanwege het vervallen van de functie calamiteitenterrein uit het TB SAA 2011, dit omdat dit calamiteitenterrein als zodanig bij de tunnel hoorde. De verdere inrichting van dit gebied wordt door de gemeente Amstelveen uitgewerkt.
- beperkte verbreding van kunstwerkvlak voor De Traverse ten behoeve van ruimte voor nadere uitwerking van de vormgeving van de fietsbrug over De Traverse heen;
- aanpassing aanduiding te amoveren objecten (bergingen bij Meander);
- vergroten van het maatregelvlak bij het Bovenlandpad (fietsbrug) om meer ontwerprijheden aan de architect te kunnen bieden.

11.3 Wijzigingen in de Toelichting

Procedure

De teksten in de Toelichting ten aanzien van de procedure zijn geactualiseerd. De procedurele fase Ontwerp-Tracébesluit is afgerond. De relevante teksten in het TB SAA 2017 daarover zijn aangepast en de Nota van Antwoord op de ingediende zienswijzen is als bijlage Q toegevoegd.

Geluid

De Toelichting is gewijzigd op basis van het geactualiseerde akoestisch onderzoek. De actualisatie is het gevolg van de toepassing van het meest recente NRM, te weten NRM 2016, de verdere optimalisatie van de inpassing van de te realiseren geluidsschermen en ingediende zienswijzen.

Luchtkwaliteit

De Toelichting is geactualiseerd op basis van de 8^e NSL-melding Infrastructuur en Milieu d.d. 17 mei 2016 met kenmerk IenM/BSK-2016/103390, waarmee de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu conform de wijzigingsprocedure NSL op 8 juni 2016 (kenmerk IENM/BSK-2016/110104) heeft ingestemd.

Natuur

De Toelichting is gewijzigd op basis van het geactualiseerde natuuronderzoek. Redenen voor de actualisatie zijn:

- de op 1 januari 2017 in werking getreden Wet natuurbescherming;
- aanvullend veldonderzoek dat mede in verband daarmee in 2016 heeft plaatsgevonden;
- gebruik van het NRM 2016 in plaats van het in het OTB gebruikte NRM 2014;
- het geactualiseerde akoestisch onderzoek.

De wijzigingen in het NRM hebben tot gevolg dat er andere netwerkeffecten optreden. Hierdoor is er ook een andere gebiedsafbakening in het natuuronderzoek ten opzichte van het OTB. In de nabijheid van de trajecten waar netwerkeffecten optreden liggen geen Natura 2000-gebieden. Er is geen sprake van mogelijke effecten van het project op Natura 2000-gebieden. Hierdoor is er geen Passende Beoordeling voor het project benodigd en is deze vervallen in het natuuronderzoek.

Water

Het waterhuishoudingsplan is verder geoptimaliseerd in het Tracébesluit, onder andere naar aanleiding van nadere afstemming met de gemeente Amstelveen. Dit heeft geleid tot beperkte wijzigingen in de waterhuishoudingsmaatregelen zoals opgenomen in de Toelichting.

Verkeer en verkeersveiligheid

De onderdelen verkeer en verkeersveiligheid in de Toelichting zijn geactualiseerd op basis van het NRM 2016.

11.4 Wijzigingen in de Bijlagen van de Toelichting

Bijlage A (Landschapsplan) is geactualiseerd op basis van het geactualiseerde akoestisch onderzoek en de aangepaste Tracékaarten.

Bijlagen B t/m G (akoestisch onderzoek) zijn geactualiseerd op basis van het NRM 2016 en verdere optimalisatie van de inpassing van de te realiseren geluidsschermen.

Bijlage I (natuur) is geactualiseerd op basis van de nieuwe Wet natuurbescherming die op 1 januari 2017 in werking is getreden, aanvullend veldonderzoek dat in 2016 heeft plaatsgevonden, het NRM 2016 en het geactualiseerde akoestisch onderzoek.

Bijlagen L en M (waterhuishoudingsplan en watersysteem) zijn geactualiseerd op basis van optimalisaties in de waterhuishouding.

Bijlage O (verkeersveiligheidseffectbeoordeling) is geactualiseerd op basis van het NRM 2016.

Er is een nieuwe bijlage P toegevoegd: de GR-verantwoording behorende bij het externe veiligheidsonderzoek, en er zijn naar aanleiding van de ingediende zienswijzen nieuwe bijlagen Q en R toegevoegd: de Nota van Antwoord (bijlage Q) en een notitie MER (bijlage R).

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 OVN

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 en watertoets

Bijlage M Watersysteem

Bijlage N Beschrijving gehanteerd verkeersmodel

Bijlage O Verkeersveiligheidseffectbeoordeling

Bijlage P Verantwoording groepsrisico

Bijlage Q Nota van antwoord

Bijlage R Validatie MER